



Rapport du jury Flâneur d'Or 2020

Prix des aménagements piétons

Décembre 2020



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2020

Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

BURRI
public elements

FSAP
B S L A

VOIMA

ate

 Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associazion da las Vischnancas Svizras

espazium 

**HOCH
PART
ERRE**

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



MIGROS
pour-cent culturel



Table des matières

1.	Prix des aménagements piétons.....	3
	Introduction.....	3
	Conditions de participation	3
	Catégories de projets.....	3
	Critères d'évaluation.....	4
	Jury	4
	Processus d'évaluation.....	4
	Vue d'ensemble des projets primés.....	7
	Remarques générales.....	7
	Approbation	9
2.	Premier prix.....	10
	Liestal (BL) : Réaménagement de la Rathausstrasse.....	10
3.	Distinctions.....	14
	Balerna (TI) : Requalification du centre	14
	Bâle (BS) : BASEL INFO – Système d'orientation dans le centre-ville.....	16
	Bienne (BE) : Îlot d'été	18
	Canobbio (TI) : « Il salotto » – Réaménagement du centre	20
	Lausanne (VD) : Tivoli – Sévelin : Une nouvelle promenade dans la ville	22
	Vacallo (TI) : Requalification du Comparto S. Simone.....	24
	Zurich (ZH) : Réaménagement du Münsterhof.....	26
4.	Mentions.....	28
	St. Gall (SG) : « Stägestadt » – La ville des escaliers.....	28
	Bâle (BS) : « Complet » – Gestion des feux intelligente	29

Impressum

Organisation / Rapport du jury

Mobilité piétonne Suisse

Pascal Regli / Sylvain Badan / Traduction : Chiara Schaller

Klosbachstrasse 48 / 8032 Zürich

043 488 40 30 / flaneurdor@mobilitepietonne.ch

Version électronique : www.flaneurdor.ch / www.mobilitepietonne.ch

Photos

Dossiers de participation et Mobilité piétonne Suisse

Concours organisé avec le soutien et le relais média de

Office fédéral des routes, mobilité douce ; BURRI public elements AG ; Hochparterre ;

Association transports et environnement ; Association des Communes Suisses ;

Fédération Suisse des Architectes Paysagistes ; Union des villes suisses ;

archi espazium ; Migros Pour-cent culturel ; voima

© Décembre 2020



1 Prix des aménagements piétons

Introduction

Le « Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons » récompense des aménagements d'espace public qui encouragent particulièrement les déplacements à pied et qui améliorent la qualité, l'attractivité et la sécurité des piétons. Le concours est organisé par Mobilité piétonne Suisse et soutenu par l'Office fédéral des routes OFROU ainsi que divers partenaires.

Le concours national organisé pour la dixième fois, récompense les communes, les institutions, les professionnels et d'autres personnes de toute la Suisse qui se sont engagées dans la réalisation de projets innovants et efficaces en faveur de la marche en localité. La valorisation de ces bonnes pratiques joue un rôle d'impulsion et invite à s'en inspirer. Le premier prix d'une valeur de 10'000 francs est offert par BURRI public elements AG. Le jury attribue par ailleurs plusieurs distinctions. Les projets lauréats seront rendus publics lors de la remise des prix, puis illustrés dans les publications spécialisées « *Commune Suisse* » et « *Hochparterre* ».

Ce rapport se concentre sur l'évaluation des projets par le jury. Une documentation détaillée de tous les projets se trouve sur le site : www.flaneurdor.ch.

Conditions de participation

Les communes, organisations, entreprises, bureaux d'ingénieurs et de planification ainsi que les groupes et associations professionnels peuvent prendre part au concours. Le projet doit être réalisé au moins partiellement lors de la remise du dossier, afin que le jury puisse aller voir le résultat sur place. Les concepts et schémas directeurs doivent être contraignants pour les autorités. L'organisateur du concours se réserve le droit de publier et d'exposer publiquement les documents transmis dans le cadre du concours. Ils sont propriété de l'organisateur du concours.

Catégories de projets

- Concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs
- Réaménagements de routes cantonales favorables à la marche
- Réaménagements de routes communales, de chemins piétons ou de places



Projet lauréat Flâneur d'Or 2017
« Bienne (BE) : Ile-de-la-Suze »
(Photo : J. Naiman)



Critères d'évaluation

Le jury a évalué les dossiers selon les critères suivants :

- Réussite de la mise en œuvre
- Fonctionnalité, qualité de l'aménagement et appropriation par la population
- Sécurité, confort, accessibilité sans obstacle
- Exemplarité : transposition possible dans un autre lieu
- Innovation : vision, solution non conventionnelle, innovante, esthétique
- Processus : participation des personnes concernées, audace, ténacité
- Efficacité des moyens utilisés (rapport entre effets des mesures et moyens engagés)
- Qualité du dossier

Jury

- César Conforti, ing. dipl EPFL, professeur en mobilité, Haute École d'Ingénierie et d'architecture Fribourg HES-SOC
- Massimo Fontana, dipl. architecte paysagiste HTL/ FSAP, Fontana Landschaftsarchitektur
- Köbi Gantenbein, rédacteur en chef Hochparterre
- Monika Litscher, directrice Mobilité piétonne Suisse, anthropologue urbaine
- Heidi Meyer, géographe, Office fédéral des routes OFROU, Mobilité douce et voies de communication historiques
- Ludovica Molo, architecte ETH / FAS, i2a istituto Internazionale di Architettura
- Michael Rytz, aménagiste, Association Transports et Environnement ATE
- Stephanie von Samson, Kantonsingenieurin Nidwalden
- Paul Schneeberger, responsable mobilité et monitoring politique, Union des villes suisses
- Daniel Schöbi, ing. ETH / SVI, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Kanton St. Gallen

Processus d'évaluation

Au total, 43 projets ont été envoyés dans les délais. Tous remplissaient les exigences requises et ont pu être soumis au jury. Les projets ont été répartis selon les quatre catégories suivantes :

Catégorie	Projets
Concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs	6
Réaménagements de routes cantonales favorables à la marche	5
Réaménagements de routes communales, de chemins ou de places	30
Interfaces de transports publics	2

Les membres du jury ont disposé d'environ deux semaines avant la première séance pour étudier les dossiers des projets, et le cas échéant effectuer une visite sur place.

Le jury s'est réuni à deux reprises à Zurich :

- le 3 juin 2020 : 1^{er} tour d'évaluation
- le 23 septembre 2020 : 2^{ème} tour et attribution du premier prix



Afin d'optimiser le processus d'évaluation lors du 1^{er} tour, les projets traitant de thèmes proches ont été examinés et discutés en parallèle.

Catégorie « Concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs »	
Campagne marketing	2
Promotion de questions spécifiques relatives à la marche	4
Catégorie « Réaménagements de routes cantonales favorables à la marche »	
Conception de l'espace routier	4
Transition entre espace public et privé	1
Catégorie « Réaménagements de routes communales, de chemins ou de places »	
Accès verticaux	2
Conception de place	6
Aménagements temporaires	3
Revalorisation de centre ville / village	7
Conception de parc	2
Système d'orientation	2
Réaménagement de l'espace routier	2
Liaisons	3
Divers	3
Catégorie « Interface de transports publics »	
Interface de transports publics	2

À l'issue des discussions de la première séance, 14 des 43 projets ont été retenus et qualifiés pour le second tour d'évaluation, prévu pour la seconde séance. Entre ces deux séances, les membres du jury ont disposé de suffisamment de temps pour étudier les dossiers de manière plus approfondie, pour pouvoir les évaluer de la manière la plus juste possible. Les projets restés en lice ont été répartis entre les membres du jury, chargés chacun d'en étudier quelques-uns plus en détail, notamment en se rendant sur place. De plus, les projets ont également été analysés et évalués par le Centre pour la construction adaptée aux handicapés, qui a livré une synthèse de ses remarques au jury.

Lors de la deuxième séance, l'un des projets éliminés au premier tour a été repêché. Le jury a procédé à un second tour d'évaluation. Les membres du jury ont chacun présenté les projets qu'ils avaient été chargés d'étudier. Une discussion générale a permis de faire le bilan des points positifs et négatifs en fonction des critères d'évaluation. Sur les 15 projets, 10 ont été sélectionnés après le 2^{ème} tour d'évaluation.

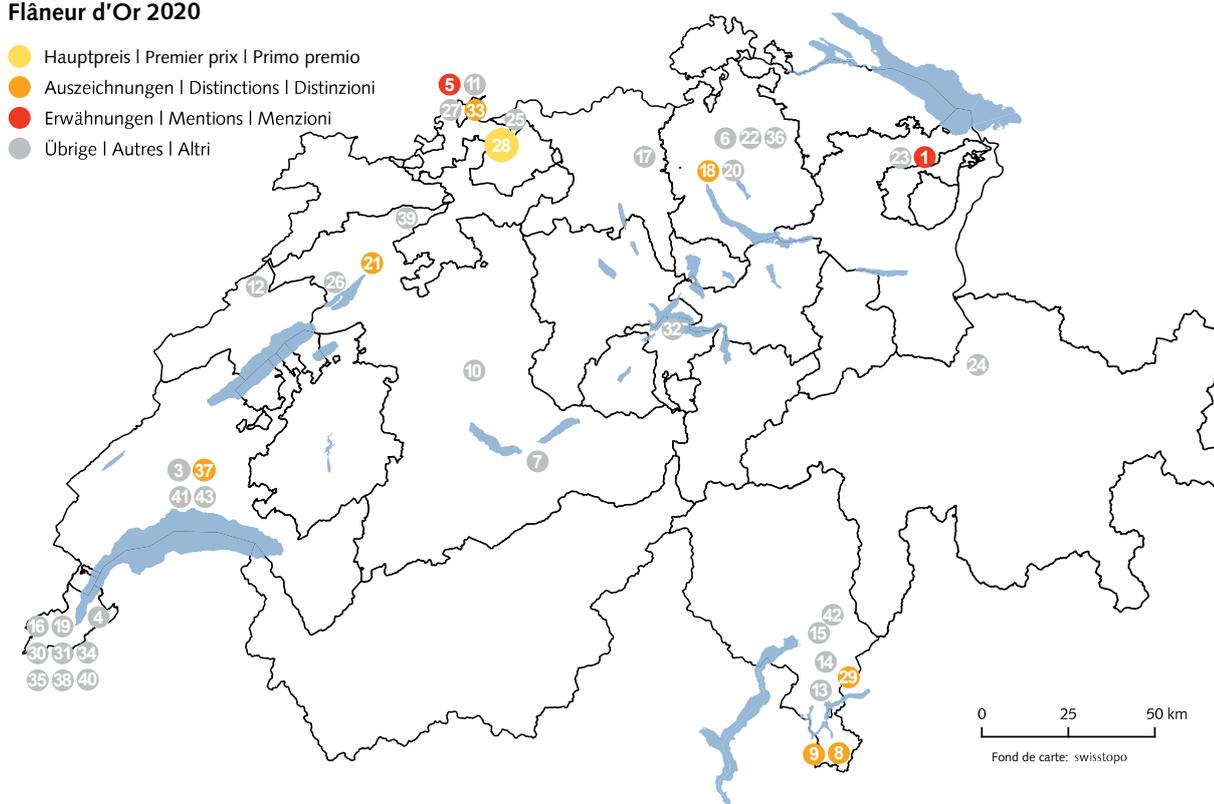
Le jury a convenu de primer 10 projets de la façon suivante :

- 1 projet reçoit le premier prix
- 7 projets reçoivent une distinction
- 2 projets reçoivent une mention



Flâneur d'Or 2020

- Hauptpreis | Premier prix | Primo premio
- Auszeichnungen | Distinzioni | Distinzioni
- Erwähnungen | Mentions | Menzioni
- Übrige | Autres | Altri



Concept ou planification de mobilité, schémas directeurs / Verkehrs-konzepte und -planungen, Leitbilder / Concetti e piani direttori inerenti alla mobilità, linee guida

- 1 St. Gallen : Stägstadt St. Gallen
- 2 Bänkli-Landkarte bankgeheimnisse.ch - Eine virtuelle Infrastruktur zur Förderung des Fussverkehrs (ganze Schweiz)
- 3 Lausanne : nouvelle identité des zones de rencontre lausannoises et programme de déploiement
- 4 Chêne-Bougeries : rapport sur l'accessibilité des espaces publics et des équipements de la commune de Chêne-Bougeries
- 5 Basel : Complet – Intelligente Fussgängersteuerung
- 6 Kanton Zürich : Fussverkehrspotenzial und Relevanz von Netzabschnitten

Réaménagements de routes cantonales favorables à la marche / Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen / Infrastrukture a favore dei pedoni su strade cantonali

- 7 Wilderswil : Umgestaltung Ortsdurchfahrt
- 8 Vacallo : Riqualfica Comparto S.Simone
- 9 Balerna : Riqualfica del centro
- 10 Worb : Umgestaltung des Dorfzentrums im Rahmen der Verkehrssanierung
- 11 Basel : Boulevard Aeschengraben, Begegnungszone Parkweg und Baloise Park

Réaménagements de routes communales, de chemins piétons ou de places favorables à la marche / Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen / Infrastrukture a favore dei pedoni su strade secondarie comunali, sentieri e piazze

- 12 La Chaux-de-Fonds : réaménagement de l'ascenseur de la gare avec le projet artistique des fresques de Plonk et Replonk
- 13 Lugano : Sentiero degli Olivi
- 14 Capriasca : Riqualfica urbana e risanamento delle sottostrutture nel nucleo di Sala Capriasca
- 15 Giubiasco : Riqualfica di Cimapiazza

- 16 Genève : Place Pré-l'Éveque
- 17 Baden : Neugestaltung Schulhausplatz
- 18 Zürich : Neugestaltung Münsterhof
- 19 Genève : Promenade et square Agasse-Webber
- 20 Zürich : Piazza pop-up
- 21 Bienne : Îlot d'été
- 22 Winterthur : Provisorische Verkehrsberuhigungsmassnahmen Sulzerareal Stadtmitte
- 23 St. Gallen : Neugestaltung mittlere und nördliche Altstadt
- 24 Chur : Neugestaltung Steinbockstrasse
- 25 Rheinfelden : Fussgängerfreundliche Aufwertung und Oberflächenneugestaltung der Kirch- und Kapuzinergasse
- 26 La Neuveville : zone de rencontre de la vieille ville
- 27 Riehen : Neugestaltung Dorfzentrum
- 28 Liestal : Neugestaltung Rathausstrasse
- 29 Canobbio : Il salotto di Canobbio
- 30 Lancy : réaménagement du parc Louis-Bertrand: une approche participative pour concilier la diversité des usages
- 31 Genève : espaces publics autour de la gare de Genève-Champel
- 32 Stans : FISSI Fussgängerinformation
- 33 Basel : BASEL INFO – Die Fussgängerorientierung von Basel-Stadt
- 34 Genève : quai des Bergues
- 35 Genève : chemin du Velours
- 36 Winterthur : Ida- und Sulzerpark Neuhegi
- 37 Lausanne : Tivoli - Sévelin : une nouvelle promenade dans la ville
- 38 Genève : chemin de Champ-Baron
- 39 Grandval : trottoir sous le mur de soutènement en pierres sèches
- 40 Genève : féminisation des panneaux de signalisation routière « emplacement d'un passage pour piétons »
- 41 Lausanne : principes de déploiement des assises sur le domaine public

Interfaces de transports publics / Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr / Interfacce tra pedoni e trasporti pubblici

- 42 Bellinzona : Nodo intermodale
- 43 Prilly / Renens : Trait-d'union



Vue d'ensemble des projets primés

Premier prix

- Liestal (BL) : Réaménagement de la Rathausstrasse

Distinctions

- Balerna (TI) : Requalification du centre
- Bâle (BS) : BASEL INFO – Système d'orientation dans le centre-ville
- Bienne (BE) : Îlot d'été
- Canobbio (TI) : « Il salotto » – Réaménagement du centre
- Lausanne (VD) : Tivoli-Sévelin : Une nouvelle promenade dans la ville
- Vacallo (TI) : Requalification du Comparto S. Simone
- Zurich (ZH) : Réaménagement du Münsterhof

Mentions

- St. Gall (SG) : « Stägestadt » – La ville des escaliers
- Bâle (BS) : « Complet » – Gestion des feux intelligente

Remarques générales

Les projets soumis au concours sont de bonnes factures. A nouveau, le concours du Flâneur d'Or permet d'apprécier les efforts qualitatifs menés par les collectivités et les bureaux professionnels afin de promouvoir la mobilité piétonne.

Depuis 2011, le nombre de projets tessinois déposé est en constante augmentation. Ce constat n'est d'ailleurs pas que quantitatif. A part le Canton de Zürich qui avait obtenu 4 distinctions en 1995, aucun n'en avait obtenu plus de 2 sur l'ensemble des éditions du concours. Le Tessin en cumule désormais 3 pour l'édition 2020 sur un total de 7 projets déposés. Le jury espère que ce dynamisme inspirera d'autres Cantons et Communes à participer à la prochaine édition du concours.

L'édition 2020 le démontre : de multiples chemins mènent à la mise en place d'un réseau piéton attractif, sûr, accessible, connecté et dense. Comme le montre l'exemple lausannois, cela passe par des liaisons pertinentes, établissant des liens entre pôles d'attraction sur le territoire. Ces pôles, ce sont parfois des espaces publics qualitatifs, supports de multiples usages, et ce quelque soit l'échelle. En ce sens, Vacallo se démarque par une intervention chirurgicale très détaillée sur une petite place de village, et la Münsterhof à Zürich par une grande bouffée d'oxygène pour les piéton-ne-s disposant désormais d'un vaste espace épuré en vieille ville. Ces places s'inscrivent idéalement au sein d'un réseau cohérent. Le jury pense ici à Canobbio où les 6 placettes s'articulent au cœur d'un noyau historique métamorphosé pour réaffirmer la place des piéton-ne-s, là où le stationnement proliférait. Parfois, il n'est pas nécessaire de supprimer le stationnement du jour au lendemain, mais de le questionner par l'intermédiaire d'aménagements provisoires. L'exemple biennois dévoile de beaux potentiels d'aménagements d'espaces publics temporaires sur des espaces habituellement dévolus à la voiture. Un signal fort se dégage de ce constat : lors de chaque intervention, la situation des piéton-ne-s peut être améliorée.

Premier prix :
Le meilleur projet

Distinction :
Projet globalement remarquable qui convainc tout le jury

Mention :
Projet avec un élément remarquable

Qualité convaincante

Le Tessin répond présent

Un vaste spectre d'interventions

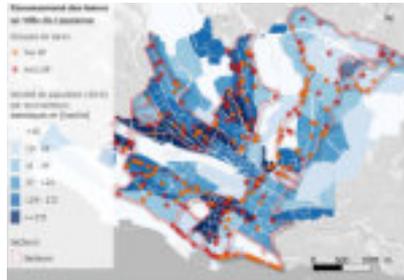


Bien que tous les projets n'aient pas pu obtenir de prix ou de distinction, la sélection suivante a pour ambition d'illustrer ce large éventail de manière représentative :



Stans (NW) : Système d'orientation

Par un design attractif, les piéton·ne·s sont amenés à se diriger vers le centre du village avant de rejoindre les différents points d'intérêts des alentours. Outre les piéton·ne·s, les commerçant·e·s sont également bénéficiaires.



Lausanne (VD) : Bancs publics

Sur une vaste portion du territoire, un diagnostic détaillé des bancs a été réalisé. Par la suite, une cartographie des assises a permis de déployer plus de 100 assises sur le domaine public lors de la seule année 2019.



Basel (BS) : Boulevard Aeschengraben

L'aménagement du boulevard s'insère dans un contexte foncier complexe. Outre l'aménagement cohérent, on peut se déplacer librement sur tout l'espace grâce à des servitudes négociées entre le Canton et les propriétaires.

Les vieilles villes à l'honneur

Cette année, 1 projet sur 5 traitait d'un espace de vieille ville ou de noyau villageois historique. Et ce n'est pas un hasard. Dans les projets qu'ils ont jusqu'à présent récompensés, les jurys du Flâneur d'Or n'ont pas uniquement évalué la place de la marche comme seul moyen de déplacement, mais également comme une pratique constituée de multiples éléments. Outre le déplacement et la sécurité, la rencontre, l'échange, le repos, le jeu, la flânerie ou encore la contemplation constituent des composantes de la pratique de la marche. La vieille ville, le noyau historique, de par leurs fonctions centralisatrices du territoire, invitent les individus à vivre ces composantes de la marche. Que cela se traduise dans le territoire par des espaces réfléchis et aménagés pour les piéton·ne·s, non pas seulement pour son déplacement mais pour son expérience de la marche comme un ensemble de pratique est une avancée réjouissante.



St. Gall (SG) : Vieille ville du centre et du Nord

Dans le cadre du projet d'agglomération de St. Gall, la vieille ville a bénéficié de mesures qualitatives. A noter : le processus participatif intégrant de nombreux acteurs dont des représentants des intérêts piétons.



La Neuveville (BE) : Zone de rencontre de la vieille ville

Le cœur de la Neuveville est traversé par une route cantonale. Pour résoudre l'impact du trafic, l'ensemble des routes communales ont été classées en zone 30 et la route cantonale est classée en zone de rencontre sur sa portion centrale.



Rheinfelden (AG) : Nouveau revêtement en vieille ville

Une bande de béton de 1.20 m à 1.50 m a été intégrée au nouveau revêtement. Elaboré avec l'association Procap, l'aménagement garanti un cheminement agréable et sécurisé pour les personnes à mobilité réduite.



Approbation

Adopté par le jury lors de la séance du 23 septembre 2020

Membres du jury

Signatures

César Conforti

Massimo Fontana

Köbi Gantenbein

Monika Litscher

Heidi Meyer

Ludovica Molo

Michael Rytz

Stephanie von Samson

Paul Schneeberger

Daniel Schöbi



2 Premier prix

Liestal (BL) : Réaménagement de la Rathausstrasse

Concept de réaménagement du centre de la vieille ville : la Rathausstrasse devient une nouvelle carte de visite et un espace public prisé à Liestal.



Description du projet

Le réaménagement et la rénovation de la Rathausstrasse étaient envisagés depuis de nombreuses années. Que ce soit le revêtement de la chaussée ou les canalisations, ils nécessitaient tous deux une réfection. La conception axée sur le trafic automobile avec des trottoirs étroits sur les côtés ne répondait plus aux exigences actuelles d'un centre urbain attrayant au trafic routier modéré. Bien qu'un concours de projet pour le réaménagement de la rue ait été lancé dans les années 80, le crédit nécessaire à sa réalisation fut rejeté en votation populaire. En 1996, le conseil communal octroie un second crédit de planification pour le réaménagement des rues et des espaces publics de la vieille ville. Ce nouvel effort pour faire de la Rathausstrasse la carte de visite de Liestal a également échoué aux urnes en 1998. En 2014, avec un postulat soumis au conseil de ville, une nouvelle tentative a été faite pour repenser la Rathausstrasse. Il a ensuite été possible dans un laps de temps relativement court d'élaborer un projet de transformation satisfaisant l'ensemble des parties prenantes. Après approbation du budget en 2016, les travaux d'assainissement et de réaménagement ont débuté en 2017 pour s'achever fin 2017.



Les réflexions en matière de circulation se sont focalisées sur la suppression des trottoirs devenus inutiles et l'agrandissement des espaces devant les bâtiments. En supprimant ces niveaux, un vaste espace public et piéton a été créé. Toutes les places de stationnement ont été supprimées et compensées dans le parking Rebgarten situé à proximité immédiate.

La Rathausstrasse est singulière de par sa situation urbaine et la qualité de ses façades. La rénovation doit donc s'inscrire dans cet ensemble structurel et ne pas constituer un aboutissement structurel indépendant de son environnement. C'est pourquoi un revêtement uniforme en bitume a été préféré à un dallage étendu. Cette surface simple, homogène et dotée d'un faible contraste doit plonger les visiteurs dans une ambiance visuelle calme et accueillante.

De plus, de larges bandes de pierres naturelles en granit mènent depuis le canal de drainage central en fonte vers les façades latérales de la rue. Cela crée des sortes de parvis individuels pour chacune des propriétés. Ainsi, ces 54 parvis rythment la rue et relient l'espace privé à l'espace public. En combinaison avec le revêtement en bitume, ces bandes de pierre naturelle représentent également une option de conception moins onéreuse qu'un dallage.

Ces aménagements simples mais ciblés, associés à des matériaux de construction de haute qualité, apportent une plus-value évidente pour les commerçants et les passants. Cet ancien axe de transit est devenu un espace de vie urbain qui incite les piétons à s'y attarder. Les 54 parvis des façades historiques confèrent à la Rathausstrasse une identité unique qui n'a pas été imposée, mais plutôt révélée à partir de l'existant.



Rathausstrasse Liestal : Réaménagement d'une rue de la seconde moitié du siècle dernier
(Photo : ISOS-Ortsbilder – Liestal).



Contrairement à la conception sobre de l'espace de la rue, le mobilier paraît plus tape-à-l'œil et crée une référence aux parvis nouvellement créés. Des bancs spécialement développés pour l'occasion « Sombrero 360° » contribuent, d'une part, à augmenter la qualité du séjour dans la rue et, d'autre part, à favoriser les contacts sociaux, car toute sorte de passants peuvent s'asseoir sur le même banc.

Étapes

1996 – 1998	■ Crédit de planification pour la rénovation de la Rathausstrasse
1998	■ Crédit rejeté en votation populaire
2014	■ Motion adressée au conseil de ville
2015 – 2016	■ Mandat d'étude et conception
Février 2017	■ Début des travaux
Octobre 2017	■ Finalisation du réaménagement

Organisation

Maître d'ouvrage	■ Stadt Liestal, Hochbau und Planung Amt
Projet	■ Stauffenegger + Partner Basel
Réalisation	■ Ingénieur : Holinger AG ■ Designer d'éclairage : Art Light GmbH

Budget

Réaménagement Rathausstrasse	CHF	2'230'000.–
Remplacement des canalisations	CHF	555'000.–
Renouvellement de la conduite d'eaux claires	CHF	1'115'000.–
Coût Total	CHF	3'900'000.–





Avis du jury

La séparation entre la route et le trottoir disparaît pour se transformer en une surface homogène. Le nouvel aménagement, axé sur les besoins des piéton-ne-s, convient également aux personnes à mobilité réduite. Le canal central peut servir de guide pour les malvoyants, ce qui est important, car les espaces latéraux sont déjà occupés par les présentoirs des commerces et les restaurants.

L'asphalte, les bandes de pierre en granit, le canal ainsi que les bancs sont les marqueurs du réaménagement de la Rathausstrasse. L'utilisation de l'asphalte dans la vieille ville peut sembler à l'encontre de ce qui se fait de nos jours. Mais en combinaison avec les bandes de pierres naturelles, qui délimitent des parcelles et rythment la rue, il en résulte un savant mélange entre pragmatisme rural et élégance sobre. De plus, la couleur sombre de l'asphalte crée un premier plan intéressant sur lequel viennent se poser les façades plus claires et variées des anciennes maisons de ville, qui acquièrent ainsi une présence plus forte et délimitent l'espace aux côtés de la fontaine et des nombreuses ruelles. Des bancs spécialement conçus pour la Rathausstrasse et qui permettent des utilisations multiples augmentent non seulement la qualité du séjour, mais favorisent également le contact social.

Avec seulement quelques interventions précises, il a été possible de transformer la Rathausstrasse en un espace urbain animé dans lequel on se déplace volontiers à pied pour faire ses courses, se retrouver dans l'un des cafés de la rue ou tout simplement se promener. C'est une solution polyvalente en ce qui concerne les besoins des piéton-ne-s. « La Rathausstrasse à Liestal fonctionne » a été la conclusion lapidaire du jury à l'issue d'une intense délibération. Ce fonctionnement totalement naturel est au cœur de la marche quotidienne et n'est en aucun cas banal. Malheureusement, ce n'est, et de loin, pas la solution retenue dans bien des cas pour des réaménagements comparables. Par conséquent, le jury est d'avis qu'un emblématique lauréat du prix principal a été trouvé avec ce projet.





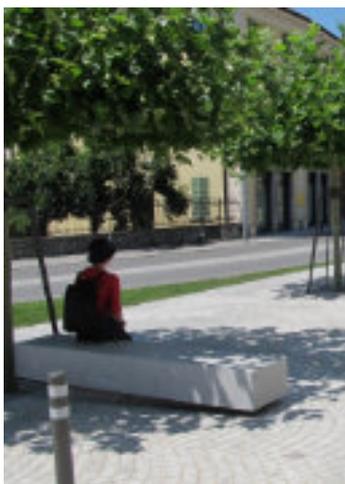
3 Distinctions

Balerna (TI) : Requalification du centre

Description du projet

Le transit de plus de 20 000 véhicules par jour sur la route cantonale Chiasso-Mendrisio qui traverse le centre de Balerna a créé au fil du temps une situation insoutenable à la fois en termes de sécurité routière au sein de l'agglomération, de qualité de vie des résidents et d'accessibilité aux espaces urbains dans la vie quotidienne des citoyens et lors d'événements publics et religieux.

Les défis auxquels le projet a dû faire face sont la sécurisation des cheminements piéto-n-e-s, la modération et la hiérarchisation du trafic, la facilitation des mobilités lentes - notamment en ce qui concerne les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite -, l'agrandissement et la réorganisation des espaces de rassem-



blement et enfin la valorisation urbanistique et architecturale des espaces publics.

Une mesure simple, mais efficace a permis d'améliorer drastiquement la taille et la qualité des zones destinées aux piéto-n-e-s : la via S.Gottardo a été déplacée de 1.50 m vers l'ouest. Ceci a permis d'augmenter la largeur de la place de l'église ainsi que l'espace devant la mairie en supprimant le trottoir étroit et dangereux entre les balustrades.





Pour favoriser la mobilité douce, les architectes et les ingénieurs de la circulation ont développé toute une série de mesures conformes aux normes de sécurité routière et répondant aux critères d'aménagement des espaces de déplacement et d'arrêt pour les piéton-ne-s. Les passages piétons sur bandes jaunes avec îlot intermédiaire ont été organisés de manière rationnelle (distances correctes en fonction des itinéraires des véhicules et des besoins des usagers). La limite entre la chaussée et les espaces piétons est marquée par une triple bande de pavés et des bordures en pierre dans lesquels une série de poteaux amovibles sont insérés à intervalles réguliers. L'absence de dénivelé offre un espace unitaire de façade en façade, sans les « limites » imposées par les trottoirs classiques. Les arrêts de bus (dans les deux directions) ont été aménagés au centre, profitant de certaines arcades existantes comme zones d'attente couvertes, et le trottoir a été surélevé à cet endroit pour faciliter l'accès aux bus.

Étapes

2013	■ Validation du projet définitif
2016	■ Début des travaux
Septembre 2017	■ Inauguration

Organisation

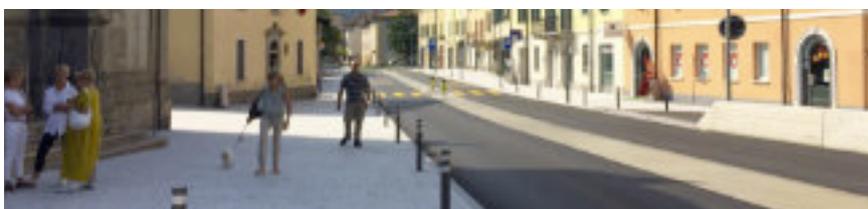
Maître d'ouvrage	■ Comune di Balerna ■ Repubblica e Cantone Ticino
Projet	■ Studio di architettura Cattaneo Birindelli ■ Studio d'ingegneria ing. Fabio Bianchi

Budget

Coût total	CHF	2'100'000.-
------------	-----	-------------

Avis du jury

Le jury a particulièrement apprécié la capacité du projet à transformer une artère qui avait, peu à peu, été totalement annexée par le trafic automobile (circulation et stationnement), en un espace de vie dans lequel les piéton-ne-s ont retrouvés leur place. La suppression du stationnement latéral et le déplacement des arrêts de bus sur chaussée ont permis d'élargir les trottoirs de manière significative rendant ainsi aux piéton-ne-s des espaces qui avaient été confisqués avec le temps. In fine, les rues latérales sont interrompues par des trottoirs traversant offrant une priorité absolue aux piéton-ne-s cheminant le long de la Via S. Gottardo. Le choix de bordures plates permet de renforcer le caractère traversant de l'espace public même si le nombre de bornes installées le long des trottoirs, probablement afin d'éviter le stationnement des véhicules, perturbe quelque peu l'harmonie de l'ensemble.





Bâle (BS) : BASEL INFO – Système d'orientation

Description du projet

Depuis 2018, le système d'orientation « Basel Info » aide les personnes peu coutumières des lieux à explorer la ville de Bâle à pied de manière simple, appropriée et contemporaine, tout en contribuant à la valorisation de l'espace public.



Le nouveau système d'orientation « Basel Info » a remplacé en 2017/2018 l'ancien système de guidage des piétons « Bâle à pied », qui était en place depuis près de 40 ans. Une étude réalisée dans le cadre du développement du concept auprès des visiteurs a montré qu'ils aiment choisir leurs propres chemins et itinéraires et ne veulent pas être guidés d'un point A à un point B. L'étude a également montré que les plans de ville compacts et lisibles avec une haute densité d'informations sont appréciés. C'est pourquoi « Basel Info » s'appuie sur des supports cartographiques nouvellement conçus qui sont mis à disposition sous différentes formes : sur des éléments porteurs dans les espaces publics, sous forme de plans imprimés à emporter et via des cartes en ligne.

Étant donné que les cartes peuvent contenir davantage d'informations, l'ancien système, qui comportait plus de 120 panneaux, a été remplacé par un système d'orientation compact qui ne nécessite plus que 17 stèles. À certains carrefours, des panneaux directionnels ont été installés permettant de s'orienter sur des itinéraires piétons attractifs et sécurisés. Grâce à un mobilier urbain réduit au design attractif, le système d'information « Basel Info » contribue à la valorisation de l'espace public. L'orientation est facilitée grâce à ce nouveau concept et son apparence uniforme, favorisant ainsi l'exploration de la ville à pied.



Le concept de « Basel Info » a été développé en s'appuyant sur de nombreuses collaborations. On notera en particulier les contributions de Basel Tourismus permettant l'intégration des circuits touristiques très populaires de la vieille-ville, ainsi que la coopération avec la Basler Verkehrsbetriebe BVB, qui a permis d'intégrer des plans de ville « Basel Info » sur les stèles d'information des arrêts de transports publics. Ce recoupement, tant attendu, mais jamais encore réalisé, avec les transports publics crée une valeur ajoutée pour les personnes habitant et travaillant à Bâle, car les plans permettent également aux passagers réguliers de se repérer dans les quartiers moins connus.



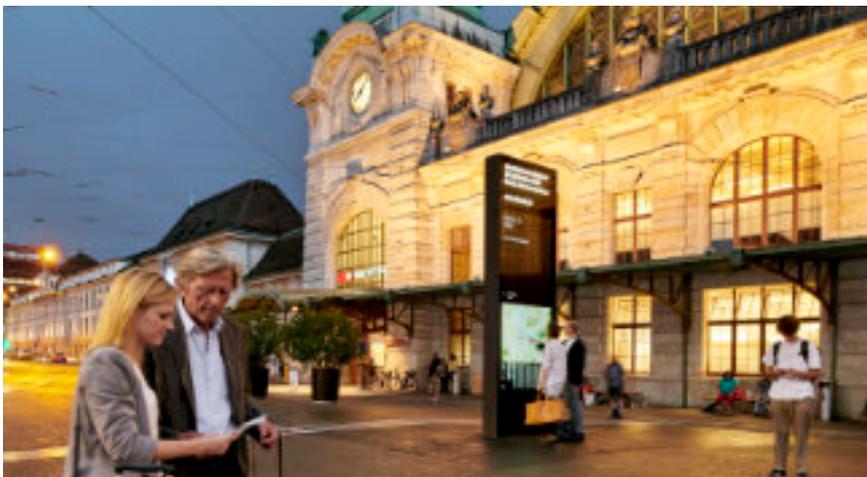
Étapes	
2012	■ Composition du groupe de travail Réalisation du sondage auprès des clients et développement du concept
2013	■ Mandat d'étude
2013 - 2014	■ Avant-projet, proposition et adoption du crédit au Grand Conseil
2014 - 2015	■ Planification de détail
2016 - 2018	■ Mise en œuvre et réalisation

Organisation	
Maître d'ouvrage	■ Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Kantons- und Stadtentwicklung
Réalisation	■ Signalétique, conception graphique et réalisation des plans : Lengsfeld, designkonzepte GmbH ■ Conception des stèles et plan d'exécution : SSA Architekten AG ■ Fabricants : BURRI public elements AG, Atelier Häfelfinger AG & Rytz AG

Budget		
Coût total	CHF	3'000'000.-

Avis du jury

Le jury a décidé de distinguer ce projet, tout d'abord parce qu'il estime que le système d'orientation « Basel Info » favorise la prise de conscience par les usagers que la marche est le moyen de transport le plus naturel et qu'elle peut se faire de manière simple et intuitive. Ceci est d'autant plus important dans une époque où de nouveaux modes de transport sur roues sont constamment déployés. D'autre part, il considère le système comme exemplaire à plusieurs points de vue : l'apparence professionnelle facilitant l'identification du dispositif, l'utilisation hybride permettant à la fois l'accès physique et numérique à l'information, ainsi que le langage graphique, esthétique et facile à comprendre.





Bienne (BE) : Îlot d'été

Description du projet

Afin d'animer certains espaces urbains, mais également pour tester de nouveaux modes d'utilisation du domaine public, la Ville de Bienne a lancé le projet « Îlots d'été » en 2019. Entre les mois de juillet et d'octobre, du mobilier temporaire a ainsi été installé dans des lieux du centre-ville identifiés comme sous-utilisés et peu attrayants pour les passants. C'était une invitation à découvrir sous un nouveau jour des espaces que l'on traverse au quotidien et auxquels on ne prête que peu d'attention ; l'occasion de pressentir le potentiel de lieux sous-estimés. Ephémères, les îlots d'été laissent derrière eux une marque indélébile : un avant-goût des attentes et des possibles, une image de l'avenir des espaces publics d'un centre-ville vivant.

Ces aménagements temporaires ont été l'occasion d'effectuer une évaluation des nouveaux usages de ces espaces et de récolter l'avis de la population sur ses besoins et attentes concernant l'utilisation de l'espace public. Des observations qualitatives sur site ont été effectuées à différents moments de la journée, pour chaque jour de la semaine, à l'aide d'un protocole standardisé. L'évaluation du projet a montré que les nouveaux espaces de séjour sont appréciés et utilisés, en particulier ceux situés au Quai du Bas, à la rue de Nidau et à la rue Général-Dufour.

Étapes

2018-2019	■ Conception, planification et préparation du projet
01.07-26.08.19	■ Installation, 1er étape : Îlots à l'Esplanade du Palais des congrès, à la place de la Fontaine et au quai du Haut
05.08-30.09.19	■ Installation, 2e étape : Îlot au quai du Bas
26.08-21.10.19	■ Installation, 3e étape : Îlots de la rue d'Aarberg, de la rue de Nidau et de la rue Général-Dufour

Organisation

Maître d'ouvrage	■ Ville de Bienne, Département de l'urbanisme et Département des infrastructures
Mandataires	■ Direction architecturale : Raderschallpartner ■ Infrastructures et décorations : Evenjo AG ■ Processus participatif : KEEAS Raumkonzepte

Budget

Infrastructures	CHF	261'954.-
Communication	CHF	21'161.-
Consultation	CHF	40'702.-
Coût total	CHF	323'817.-



L'installation de ce mobilier temporaire conduit à trois modifications significatives de l'usage de l'espace urbain, en faveur de la déambulation piétonne, mais également en faveur de la mobilité cycliste :

- Modification de l'utilisation de l'espace aujourd'hui réservé à la mobilité individuelle motorisée (chaussée et places de stationnement) pour une réappropriation par les piéton-ne-s et la population.
- Modification temporaire du régime de trafic.
- Aménagement d'espaces de détente et de rencontre pour la population.



Avis du jury

Les « îlots d'été » sont intéressants, car ils font partie d'un concept étendu qui comprend également des objectifs d'aménagement du territoire, des démarches participatives et des étapes d'évaluation. Il y a toujours la possibilité de mettre en œuvre des projets parallèles ou subséquents si nécessaire. La participation de la population s'est déroulée pendant toute la phase du projet et par différents moyens : enquêtes, tables rondes, boîtes aux lettres ou en ligne. Le processus mis en œuvre permet de tester de nouveaux espaces publics attractifs et de les rendre visibles afin de les discuter et de les tester en vue d'une utilisation pérenne. Ce processus fournit également un retour d'expérience précieux pour les développements futurs qui pourront se faire sur la base des demandes de la population et des comportements d'utilisation.



Canobbio (TI) : « Il salotto » – Réaménagement du centre

Description du projet

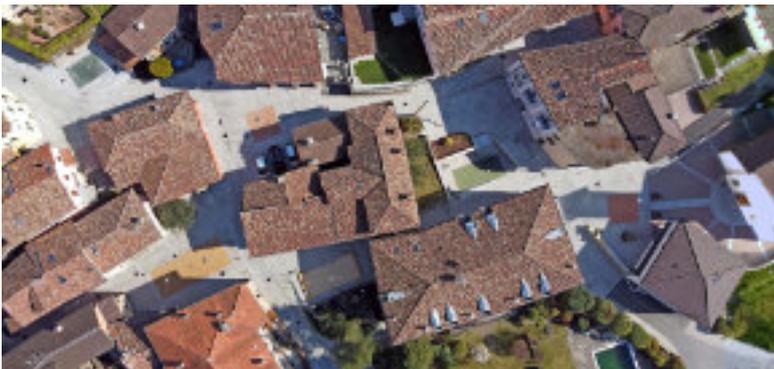
Le centre de Canobbio présente un fort potentiel architectural et spatial. Au cours des trente dernières années, alors que les maisons privées ont été rénovées, l'espace public s'est passivement adapté à la circulation automobile, au détriment de ses anciennes qualités spatiales. Rendre le centre à nouveau attractif, valoriser ses rues et ses petites places, créer une identité singulière et à taille humaine a été l'enjeu du réaménagement de ce lieu. La volonté de la municipalité a donc été de retrouver une fonction socialisante pour les lieux publics en recréant un lien entre territoire et population afin d'améliorer la qualité de vie dans le centre.

Le projet consistait en une modification complète du revêtement d'asphalte et la transformation de six places, chacune d'elles étant caractérisée par un « tapis » de couleur différente. Ces six « tapis » disposés sur les nouvelles places ainsi que le nouveau revêtement de sol en cubes de gneiss et les espaces de circulation entre les bâtiments forment désormais le nouveau « salon » du centre. Les principales modifications apportées aux petites places ont été le nivellement horizontal au moyen de marches et/ou de murs ainsi que l'ameublement urbain contextualisé, afin de devenir un lieu attrayant et fonctionnel.

Le schéma d'évacuation des eaux de pluie suit le dessin précis du pavage qui présente une bande centrale faite de plaques de granit et relie de manière visuelle les places ; au point de jonction ont été posés les caniveaux ronds pour la collecte des eaux de pluie.

Le concept d'éclairage a également été revu tout en conservant le type de lampe artistique, avec une nouvelle technologie LED dans les allées, tandis que les places ont été mises en valeur grâce à de l'éclairage suspendu. Un système d'éclairage secondaire à poteaux lumineux accompagne agréablement les piéton-ne-s qui traversent le centre.

Les six places sont meublées différemment en fonction des besoins. Elles sont reliées spatialement et communiquent donc entre elles tout en conservant une identité propre.



**Étapes**

2014	■ Concept
2016	■ Avant-projet
2018	■ Projet final
2018 – 2019	■ Réalisation

Organisation

Maître d'ouvrage	■ Comune di Canobbio
Projet	■ Studio d'ingegneria Lucchini-Mariotta e Associati SA ■ Studio d'architettura Officina della Costruzione sagl

Budget

Ouvrages municipaux	CHF	1'630'000.-
Ouvrages des entreprises	CHF	170'000.-
Coût total	CHF	1'800'000.-

Avis du jury

Le centre de Canobbio est globalement bien conservé et possède quelques bâtiments emblématiques. Cependant, depuis l'apparition de la voiture, les rues et les places entre les bâtiments se sont progressivement réduites à des voies de transit et à des parkings, perdant alors leur caractère de lieu de vie et de rassemblement. L'intervention actuelle, troisième étape d'un réaménagement plus large de la Municipalité, a permis de revitaliser l'espace public du centre historique en inversant la hiérarchie entre la voiture et le piéton.

Bien que le centre reste accessible aux voitures, la priorité est désormais donnée aux piétons. Un nouveau revêtement s'étendant de façade en façade souligne que tout l'espace entre les bâtiments est public. Des carrés de matériaux différents insérés dans le sol en granit, à l'image de tapis colorés, soulignent la centralité de certains lieux et leur convivialité, donnant à l'ensemble un caractère plus intime.

Le jury a apprécié que la qualité de vie dans le noyau, son habitabilité, ainsi que sa valeur sociale et agrégative se soient aussi considérablement améliorées avec finalement peu de mesures. Les piétons sont revenus peupler les rues et les places alors que les enfants jouent sur des tapis colorés, les adultes conversent et les passants s'arrêtent.





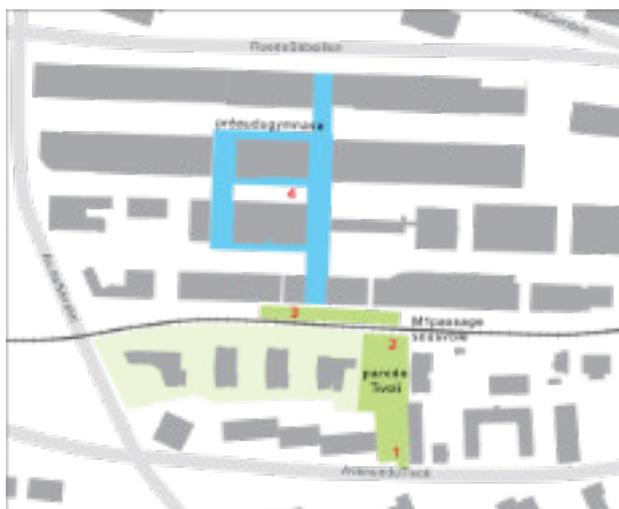
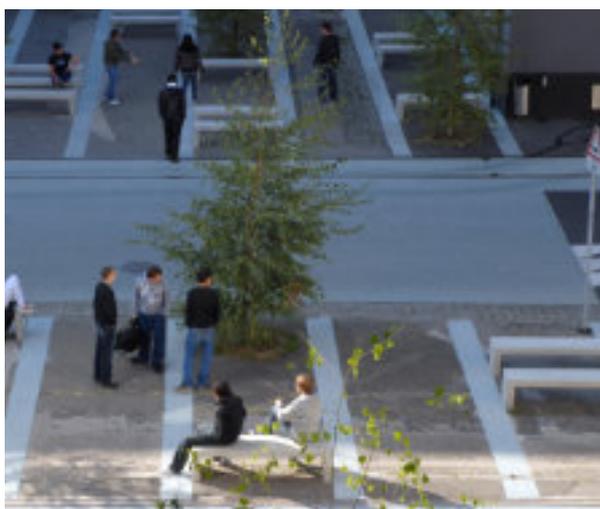
Lausanne (VD) : Tivoli - Sévelin : Une nouvelle promenade

Description du projet

La vallée du Flon et son plateau historique et industriel de Sévelin, bordés par quelques traces du cordon arboré originel de la rivière canalisée, se reconvertissent en école, en lieux culturels et depuis peu en quartier d'habitations. Accompagnant la métamorphose de ce quartier et de cette ancienne friche industrielle, le projet de paysage et de mobilité active a pour ambition d'offrir un cadre de vie où il fait bon vivre, travailler, habiter et se déplacer à pied indépendamment de la topographie accidentée. Une nouvelle promenade publique révélatrice de l'histoire et de la topographie des lieux s'installe sur un axe nord-sud sur une longueur de 500 m.

Cette promenade révèle 4 entités paysagères distinctes et contrastées :

- 1 Les escaliers qui relient la Rue et le Parc de Tivoli
- 2 Le parc de quartier multifonctionnel
- 3 Le passage inférieur sous la ligne du métro M1
- 4 L'aménagement du plateau de Sévelin y c. les escaliers menant à la rue de Sébeillon





Étapes	
2007	■ Début du mandat (phase avant-projet)
2015	■ Installation des équipements dans le parc Tivoli
Fin 2015	■ Réalisation de la rampe reliant le passage sous-voie avec Sévelin

Organisation	
Maître d'ouvrage	■ Ville de Lausanne, service des parcs et domaines et service de l'architecture
Mandataires	■ Architecte paysagiste : L'Atelier du Paysage Sàrl ■ Architecte : Tardin & Pittet architectes ■ Ingénieur espaces extérieurs : Giacomini & Jolliet

Budget		
Aménagements extérieurs	CHF	1'450'000.-
Passage sous-voie	CHF	3'000'000.-
Coût total	CHF	4'450'000.-

Dans ce contexte topographique difficile, entre l'avenue de Tivoli et la rue de Sébeillon, cette promenade active une nouvelle liaison piétonne particulièrement intéressante pour les usager·ère·s et les habitant·e·s. La vallée du Flon, reconvertie en plateau industriel, est de nouveau franchissable dans ce secteur indépendamment de la dénivellation de 15.00 m. Les échanges et les passages se voient facilités entre le collège du Belvédère, le Gymnase de Sévelin, l'EPSIC et l'école des Métiers.

Avis du jury

Par une intervention fine et parfaitement intégrée au site, les auteurs du projet offrent aux piéton·ne·s une liaison nord-sud leur permettant d'accéder directement de la station du M1 à la Vallée du Flon. A son autre extrémité, cette liaison piétonne permettra d'accéder à la futur ligne de tramway reliant Renens au centre-ville. A l'aide de passerelles et d'escaliers, le cheminement se joue avec subtilité de la topographie. Traversant successivement des espaces encore naturels et boisés, des zones d'habitation et des secteurs d'activité, la promenade s'intègre parfaitement aux secteurs traversés, tantôt ballade dans la nature, espaces de jeux pour les enfants, zones de détente ou de restauration pour les travailleurs de la zone d'activité en mutation de Sévelin.

Outre la capacité de cet aménagement à offrir une liaison directe et attractive, le jury a particulièrement apprécié la qualité de l'intégration au site de l'aménagement, la simplicité apparente des moyens mis en œuvre et la sobriété des matériaux utilisés même si, forcément, compte tenu de la topographie accidentée du secteur, cette promenade n'est malheureusement pas totalement accessible aux personnes à mobilité réduite. Le jury souligne également la volonté de ne pas se contenter de créer une liaison nord-sud mais bien d'offrir, le long de cet itinéraire, de nouveaux espaces de vie aux usagers du quartier.



Vacallo (TI) : Requalification du Comparto S. Simone

Description du projet

Le projet de réaménagement de la place S. Simone et de la route cantonale de Via Guisan est un exemple vertueux de synergie entre les pouvoirs public, la paroisse et les particuliers, dont l'intérêt tourne autour de cet espace, comme entre l'architecte et l'ingénieur, ces spécialistes qui travaillent de concert pour le développement harmonieux de leurs contributions respectives. Le concept développé pour la place est basé sur l'aménagement d'un espace de rencontre, un vide urbain qui se définit comme point de référence pour l'ensemble du secteur et accueillant des événements, des manifestations et d'autres moments de regroupement social. Le projet est lié au réaménagement de la route cantonale de la Via Guisan, profitant des opportunités offertes par le rétrécissement de la chaussée. D'une part, l'entrée principale de l'église de S. Simone retrouve son lustre et son prestige, d'autre part le nouvel espace arboré permet la transition, à la manière d'un filtre naturel, entre la chaussée et la place publique. Cette dernière se veut un « grand salon urbain » qui, de par sa matérialisation, rappelle à la mémoire les rues pavées des centres historiques, dont les avenues et les places représentaient les espaces publics par excellence. Les agglomérats qui composent et décorent la surface du revêtement de terrasse confèrent à cet espace une identité unique.

Étapes

2012	■ La paroisse mandate arch. Inches pour une étude préliminaire pour le réaménagement de la place
2013	■ La municipalité décide de soutenir le projet en le coordonnant avec la requalification de la route adjacente
2016	■ Le projet est présenté aux habitants
2017	■ Début des travaux
2019	■ Fin des travaux

Organisation

Maître d'ouvrage	■ Comune di Vacallo, tramite UTC
Projet	■ Inches Geleta Architetti Sagl ■ Studio Ing. Fabio Bianchi

Budget

Mobilier urbain	CHF	20'000.-
Coût total	CHF	716'200.-



Avis du jury

Le nouvel espace public présente une conception solidement réfléchie. Il propose de nombreux espaces et liaisons pour les piéton-ne-s dans le quartier de l'église. Diverses appropriations et usages sont rendus possibles sur le parvis maintenant que les places de parking ont disparu au profit d'un petit parc. L'entrée de l'église a été nivelée et est donc accessible aux personnes à mobilité réduite. Installés à l'ombre des arbres, des sièges fixes invitent au repos et à la conversation, et un bar de jardin propose de quoi se restaurer. L'aménagement offre à la fois des perspectives visuelles et des zones de retrait. Le trottoir en contrebas est sécurisé grâce à des bornes. Celles-ci empêchent les automobilistes de se garer sur le trottoir, mais ne sont pas idéales pour les personnes malvoyantes et peu esthétiques. Des sièges ont été aménagés le long du mur devant l'arrêt de bus nouvellement créé. Le passage piéton avec un îlot central offre une protection suffisante pour traverser la rue.

Ces mesures pragmatiques et très efficaces au niveau local améliorent la qualité d'accès et de séjour. Ce projet montre comment, avec un effort raisonnable et de petites, mais ingénieuses mesures, un « virage valorisé » peut créer un nouveau centre attractif et animé.



Zurich (ZH) : Réaménagement du Münsterhof

Description du projet

Le Münsterhof est une place publique depuis le XIII^e siècle, dont l'usage a changé à maintes reprises et a fini par devenir principalement une zone de parking. En 2003, un vote a eu lieu pour réattribuer les places de parking et créer la base d'une zone sans circulation. Le processus de réaménagement du Münsterhof a débuté en 2008 par un processus d'atelier participatif impliquant les bureaux municipaux ainsi que des représentants des résidents et des commerçants.



Avec des interventions minimales, un espace ouvert avec une atmosphère conviviale invitant à la flânerie a ainsi pu être créé. Le plan de sol du Münsterhof est hétérogène, il représente les différentes époques. Sur les bords, une figure géométrique précise est inscrite, qui se développe à partir d'un triangle mettant en évidence le centre de la place. Cette figure apparaît dans le pavage avec, à l'intérieur de la forme, des rayons uniformes qui partent de la fontaine et, dans la zone extérieure de la place, une bande passante. Les pierres existantes seront réutilisées, mais leurs surfaces ont été ponçées et flambées pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. La forme intérieure de la place n'est pas seulement utilisée pour le zonage dans le cadre d'un usage quotidien ou lors d'événements, sinon également pour l'orientation des malvoyants.

Le concept d'éclairage met en valeur les bâtiments emblématiques et le centre de la place. Le caractère des lieux de transition est soutenu par des lumières placées en fonction des espaces. La cuve de la fontaine renvoie aux dimensions du Münsterhof et l'arrivée d'eau, alignée avec la pointe du clocher de l'église, introduit une composante verticale avec sa hauteur de quatre mètres, visible au loin. La petite taille de la cuve est liée à sa fonction de fontaine d'eau potable ; elle est alimentée par une petite branche qui se détache de la grande arrivée d'eau verticale. Avec le réaménagement de la place, l'accès au Fraumünster a également été repensé. L'accès par l'est est transformé en espace d'exposition et l'accès d'origine depuis le Münsterhof est ouvert afin de renforcer la relation entre l'église et la place.

**Étapes**

2003	■ Votation : déplacement approuvé des places de parking
Depuis 2008	■ Début du travail de planification avec organisation d'ateliers
2013-2014	■ Planification d'exécution pour la conception de la place et de la fontaine
Février 2015	■ Début des travaux avec fouilles archéologiques
Printemps 2016	■ Construction de la fontaine / finalisation de la surface de la place
Automne 2017	■ Éclairage définitif / achèvement des travaux

Organisation

Maître d'ouvrage	■ Stadt Zürich Tiefbauamt
Réalisation	■ Romero Schaeffle Partner Architekten AG
	■ Vogt Landschaftsarchitekten AG

Budget

Fontaine	CHF	400'000.-
Coût total	CHF	7'900'000.-

Avis du jury

Le jury a été particulièrement impressionné par la clarté du projet et la conception minimaliste et très soignée du Münsterhof. L'espace généreux et simple offert par la place permet une utilisation flexible dans un centre-ville densément construit. Le pavage caractéristique inscrit la place dans le quartier en faisant le lien avec les secteurs adjacents de la vieille-ville. Un léger zonage apparaît sur la place, renforçant la zone centrale et entourant l'élégante fontaine. L'important flux des piétons sur la place montre à quel point la transformation du Münsterhof a été bien accueillie et les avantages qu'un tel espace fermé à la circulation peut apporter. Ce réaménagement du Münsterhof, en prenant en compte l'ensemble des acteurs concernés, a très certainement été extrêmement exigeant.





4 Mentions

St. Gall (SG) : « Stägstadt » – La ville des escaliers

Avec ses 13 000 marches pour près de 80 000 habitants, Saint-Gall est une véritable « ville à escaliers » (Stägstadt). Ils relient la montagne et la vallée, mais aussi la ville à la campagne et mènent parfois vers des mondes très singuliers. Monter les escaliers est à la fois un entraînement de fitness et un programme de bien-être au grand air gratuit qui s'intègre parfaitement à la vie quotidienne.

« Stägstadt » est une initiative privée lancée par des exposants de Saint-Gall dans le but d'encourager les gens à monter les escaliers quotidiennement et sur le long terme via des itinéraires variés. Au travers de diverses actions ludiques et créatives - telles que les visites de la Stägstadt, la journée de la Stägstadt, les courses d'escaliers, les concerts sur escaliers, l'art des escaliers et la signalisation des escaliers, les initiateurs, issus de domaines très variés (culture, art, sport, médecine, etc.) souhaitent attirer l'attention des habitants et des visiteurs sur les qualités culturelles, historiques et les bienfaits pour la santé des escaliers.

Dans ce projet, le jury a souligné plusieurs éléments en lien avec le « Flâneur d'Or » : créativité, initiative privée, transférabilité à d'autres localités, mais surtout la combinaison originale de la marche avec à la fois l'exercice physique, l'art, la culture et plus encore.





Bâle (BS) : « Complet » – Gestion des feux intelligente

Dans le cadre d'un projet pilote, l'Office de la mobilité de Bâle-Ville a testé de nouvelles possibilités de guidage intelligent des piétons sur les feux de signalisation, qui sont habituellement conçus pour le trafic motorisé individuel. Parfois, les besoins des transports en commun et des cyclistes sont également pris en compte, mais les exigences des piéton·ne·s ne sont pas ou insuffisamment considérés. Même dans le cas des passages pour piétons régulés par des signaux lumineux à la demande, les temps d'attente sont généralement trop longs ou le signal ne passe pas assez rapidement au vert piéton malgré l'absence de circulation motorisée. Le but du projet a été de mieux coordonner les phases vertes et rouges avec les besoins des piéton·ne·s. Le système de feux de signalisation a été équipé d'une technologie appropriée avec de l'intelligence artificielle. L'une des mesures testées permet d'enregistrer automatiquement et rapidement une personne qui s'approche. Le système de feux de signalisation reconnaît ainsi qu'une personne veut traverser la rue et passe au vert à la prochaine occasion. De plus, le système offre la possibilité d'étendre la phase verte piétonne en fonction du nombre de personnes qui traversent, du sens de marche et de la vitesse. L'évaluation de ces mesures a montré des effets globalement positifs.

Même s'il est évident pour le jury que la commande intelligente des feux de signalisation piétons ne renversera pas fondamentalement le désavantage du trafic piéton par rapport au trafic motorisé, il est d'avis que son utilisation contribue de manière significative à la sécurité et au confort des piéton·ne·s dans des conditions de trafic intense. Les membres du jury qui ont testé le système sur place ont été impressionnés par la facilité avec laquelle fonctionne ce système intelligent de guidage signalétique.



1. Une piétonne s'approche du feu.
2. En moins de 5 secondes, le système repère la piétonne.
3. 5 secondes plus tard, le feu passe au vert pour la piétonne.
4. Le temps de vert s'adapte à la vitesse de marche des piéton·ne·s.



Pas à Pas

Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons 10 Flâneurs d'Or plus tard



Download: www.flaneurdor.ch

Remis par Mobilité piétonne Suisse et ses divers partenaires depuis plus de 30 ans, « le Flâneur d'Or » récompense les meilleures infrastructures piétonnes en Suisse. Face aux nombreux projets venant garnir notre collection chaque 3 ans, nous oublions parfois de retourner voir les anciens. Pourtant, un regard en arrière peut être instructif. Ces projets, au fil du temps, ont vu leur environnement se métamorphoser. Certains ont peu changé alors que d'autres ont connu des transformations majeures. L'exemplarité de certains cas persiste à travers le temps alors que d'autres révèlent une pensée datée. La présente publication-anniversaire a été réalisée parallèlement à l'organisation de l'édition 2020 du « Flâneur d'Or ». Elle se base sur l'évaluation des rapports des jurys des concours précédents ainsi que sur des documents d'archives et des discussions avec des experts. Apprenons-en plus sur la place du piéton en retournant voir les projets primés !



Enquete « Protection des piétons – réalisations exemplaires » 1987

Monthey : Place Centrale



Piétons? C'est sûr! 1992

Uitikon : Transition entre axes routiers et rues de village



Piétons? C'est sûr! 1995

Neuchâtel : Rue du Seyon



**A pied, c'est sûr – Mobilité piétonne:
Prix de l'innovation 2000/2001**

Genève : Plan directeur des
chemins pour piétons



**A pied, c'est sûr – Prix de l'innovation
de la mobilité des piétons 2004**

Granges : Solothurnerstrasse



**Flâneur d'Or 2008
Prix des aménagements piétons**

Baden/Ennetbaden : Le Limmatsteg et
le Promenadenlift



**Flâneur d'Or 2011
Prix des aménagements piétons**

Naters : Le fil rouge



**Flâneur d'Or 2014
Prix des aménagements piétons**

Zurich : Mesures d'accompagnement du
contournement ouest



**Flâneur d'Or 2017
Prix des aménagements piétons**

Bienne : Ile-de-la-Sueze





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2020
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali