



Rapport du jury Flâneur d'Or 2023

Prix des aménagements piétons

Octobre 2023



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2023

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

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere 

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

espazium 

**HOCH
PART
ERRE**


Cité de l'énergie
Notre engagement local pour le climat.

Pour une mobilité
d'avenir **ate**



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
	Renens (VD) : Rayon Vert – passerelle et places de gare.....	10
3.	Distinctions.....	14
	Castel San Pietro (TI) : Monte, un village pour tous les âges.....	14
	Attalens (FR) : Zone 30 et réaménagement du centre du village.....	16
	Bern baut : Strassenräume für die Bedürfnisse der Menschen.....	18
	Genève : Plage des Eaux-Vives et Port Noir.....	20
	Lausanne : Aménagement temporaire – Les Echelettes.....	22
	Sierra (VS) : Aménagement temporaire – Sous les platanes, la place.....	24
	Zürich : Negrellisteg – passerelle.....	26
4.	Mentions.....	28
	Bâle : Réaménagement de la Wielandplatz – Zone 30.....	28
	Genève : Place du Petit-Saconnex – Zone de rencontre.....	29
	Canton du Valais : Connexions – Bancs publics.....	31

Impressum

Organisation / Rapport du jury

Mobilité piétonne Suisse

Jenny Leuba / Paul Mayoraz / Traduction : Agnès Camacho-Hübner

Klosbachstrasse 48 / 8032 Zürich

043 488 40 30 / flaneurdor@mobilitepietonne.ch

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

Photos

Sauf mention contraire, 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 ;

Cité de l'énergie ; Espazium.

Photo de couverture : Michel Bonvin

© Octobre 2023



1 Prix des aménagements piétons

Introduction

Le « Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons » récompense des aménagements d'espaces publics qui encouragent particulièrement les déplacements à pied et qui améliorent la qualité, l'attractivité et la sécurité des personnes à pied. 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 onzième 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 des publications spécialisées.

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
- Interfaces de transports publics



Projet lauréat Flâneur d'Or 2020
«Liestal (BL): réaménagement de la Rathausstrasse»



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

- **Sophie Ambroise**, Officina del Paesaggio, architecte-paysagiste FSAP
- **Nathanaël Bruchez**, Responsable mobilité et numérisation, Union des villes suisses, géographe
- **Mirjam Hauser**, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Canton d'Argovie, MSc géographie
- **Werner Huber**, Co-directeur et rédacteur Hochparterre, architecte
- **André Magnin**, Ingénieur cantonal du canton de Fribourg, Ingénieur civil EPFL
- **Pascal Regli**, Directeur Mobilité piétonne Suisse, planificateur en transport SVI et géographe
- **Michael Rytz**, Chef de projet sécurité routière ATE Association Transports et Environnement, géographe et aménagiste ETH
- **Anita Schnyder**, Office fédéral des routes OFROU, Mobilité douce
- **Barbara Schwickert**, Co-directrice Association Cité de l'énergie
- **Michèle Tranda-Pittion**, TOPOS urbanisme, architecte EPFL, dre en urbanisme

Processus d'évaluation

Au total, 59 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
Concept ou planification de mobilité, schémas directeurs, campagnes et promotion	13
Réaménagements de routes cantonales	5
Réaménagements de routes communales, de chemins piétons ou de places	35
Interfaces de transports publics	6

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 18 avril 2023 : 1^{er} tour d'évaluation
- le 15 juin 2023 : 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 planification de mobilité, schémas directeurs, campagnes et promotion »	
Publications	1
Campagnes	3
Plans piétons / plans de mobilité scolaire	2
Stratégies	7

Catégorie « Réaménagements de routes cantonales »	
Traversées de localités	3
Diagnostics	1
Passerelles	1

Catégorie « Réaménagements de routes communales, de chemins ou de places »	
Passerelles	1
Réaménagements de rues (dont 1 encore non réalisé)	9
Chemins piétons	3
Places	8
Parcs	3
Aménagements temporaires	5
Aménagements de quartier	2
Démarches avec plusieurs objets	1
Systèmes d'orientation	3

Catégorie « Interfaces de transports publics »	
Interfaces de transports publics	6

À l'issue des discussions de la première séance, 18 des 59 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 spécialisé suisse Architecture sans obstacles, qui a livré une synthèse de ses remarques au jury.

Lors de la deuxième séance, 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 18 projets, 11 ont été sélectionnés après le 2ème tour d'évaluation.

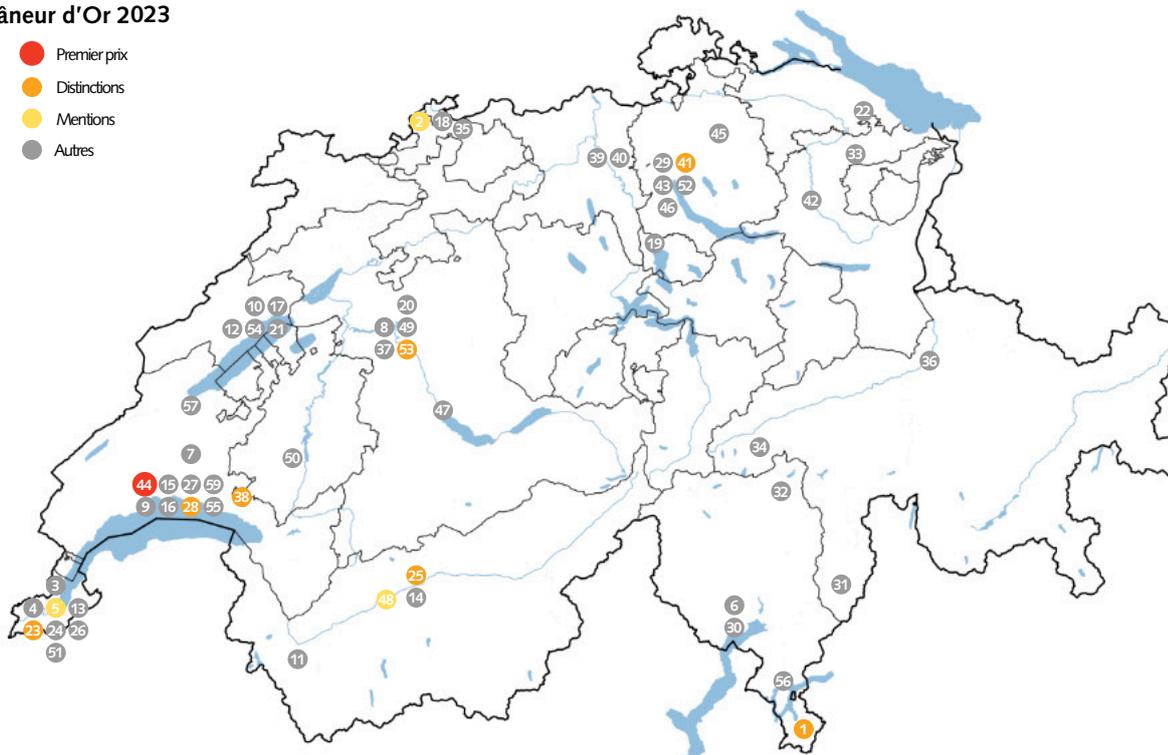
Le jury a convenu de primer 11 projets de la façon suivante :

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



Flâneur d'Or 2023

- Premier prix
- Distinctions
- Mentions
- Autres

*Réaménagements de routes communales, de chemins piétons ou de places*

- 1 Castel san Pietro, Monte: Riqualficazione degli spazi pubblici – Monte, un villaggio per tutte le età
- 2 Basel: Neuorganisation des Wielandplatzes T30
- 3 Pregny-Chambésy: Réaménagement de la place du village et du parc communal
- 4 Genève: Place des Augustins
- 5 Genève: Place du Petit-Saconnex – zone de rencontre
- 6 Terre di Pedemonte: La piazza di Tegna
- 7 Echallens: Exit les voitures, place à la végétation et aux piétons – Place du Château
- 8 Bern: Dr Nöi Breitsch – Umgestaltung Breitenrainplatz
- 9 Ecublens: Passerelle sur la route de la Pierre
- 10 Milvignes: Réaménagement de la route des Clos - Auvernier
- 11 Martigny: Réaménagement de l'Avenue de la Gare
- 12 Milvignes: Réaménagement des rues du Collège et de Prélaz
- 13 Genève: Zone piétonne - Quai des Bergues
- 14 Vercorins: Zone de rencontre – Le temps des pierres
- 15 Lausanne: Zone piétonne – Pré-du-Marché
- 16 Lausanne: Zone de rencontre – Jordils
- 17 Neuchâtel: Bancs amovibles à l'entrée de la zone piétonne
- 18 Basel: Gundeldingerstrasse Viertelkreis
- 19 Cham: Papiergleisweg (Langsamverkehrsweg auf dem ehemaligen Papiergleis)
- 20 Ittigen: Fussweg Landschaftskammer «Untereyfeld – Hinterer Schermen»
- 21 Neuchâtel: Voie verte – La Ficelle
- 22 Amriswil: Radolfzellerpark - Wegverbindung als Begegnungszone
- 23 Genève: Plage des Eaux-vives et Port Noir
- 24 Genève: Bois de la Bâtie
- 25 Sierre: Aménagement temporaire participatif - Sous les platanes, la place
- 26 Genève: Aménagement temporaire – De parc en parc
- 27 Lausanne: Aménagement temporaire participatif – Transformons la place du Vallon !
- 28 Lausanne: Aménagement temporaire participatif – Les Echelettes
- 29 Zürich: Temporäre Gestaltung – Brings uf d'Strass!
- 30 Losone: Nuovo Centro Polivalente per Anziani e Sistemazione del Suolo Pubblico
- 31 Grono: Piano di quartiere, edificio amministrativo ed edifici residenziali

- 32 Olivone Val de Blenio: Fontana, ponte e capanna
- 33 Gossau: Fussgängerleitsystem
- 34 Medel/Lucmagn: Fussgängerleitsystem, Touristische Signalisation
- 35 Pratteln: ESAF'2022 in Pratteln/BL, Lenkung des Fussverkehrs

Réaménagements de routes cantonales

- 36 Chur: Rad- und Fussgängerbrücke – «Italienische Brücke»
- 37 Köniz: Partizipative Fussweganalyse
- 38 Attalens: Zone 30 et réaménagement du centre du village
- 39 Niederrohrdorf: Sanierung Bremgartenstrasse (Betrieb und Gestaltungskonzept)
- 40 Oberrohrdorf: Sanierung Hoch-, Ring- und Badenerstrasse (Betrieb und Gestaltungskonzept)

Interfaces de transports publics

- 41 Zürich: Negrellisteg
- 42 Wattwil: Neugestaltung Bahnhof- und Poststrasse
- 43 Zürich: Limmattalbahnhof – Haltestelle
- 44 Renens: Rayon Vert (passerelle et places de gare)
- 45 Winterthur: Bahnhof Ausbau 2013-2022
- 46 Adliswil: Neue Drehscheibe für Mensch und ÖV für das ganze Sihltal

Concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs, campagnes et promotion

- 47 Thun: Reiseführer Thuner Innenstadt – Planungsinstrument
- 48 Canton du Valais: Publication Connexions – Bances publics
- 49 Bern: Gemeinsam für den öffentlichen Raum in Bern (KORA)
- 50 Bulle: Stratégie de promotion de la marche au centre-ville de Bulle
- 51 Carouge: Stratégie communale espaces piétonniers et nouveaux itinéraires 2020-23
- 52 Zürich: Fussverkehrsstandards
- 53 Bern baut: Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen – Konzept
- 54 Milvignes: Requalification du «vieux village» – Bôle
- 55 Lutry: Plan de mobilité scolaire du collège du Grand-Pont
- 56 Lugano: Piano Comunale dei Percorsi Pedonali (PCPP)
- 57 Yverdon-les-Bains: Concept - Les réunions qui marchent
- 58 Genève: Campagne de communication «Les pieds»
- 59 Lausanne: Campagne et balisage – Cœur de Ville à 15 minutes à pied



Vue d'ensemble des projets primés

Premier prix

- Renens (VD) : Rayon Vert (passerelle et places de gare)

Distinctions

- Castel san Pietro, Monte (TI) : un villaggio per tutte le età
- Genève (GE) : Plage des Eaux-vives et Port Noir
- Sierre (VS) : Aménagement temporaire participatif – Sous les platanes, la place
- Lausanne (VD) : Aménagement temporaire participatif – Les Echelettes
- Attalens (FR) : Zone 30 et réaménagement du centre du village
- Zürich (ZH) : Negrellisteg
- Bern (BE) : Bern baut : Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen – Konzept

Mentions

- Basel (BS) : Neuorganisation des Wielandplatzes T30
- Genève (GE) : Place du Petit-Saconnex – zone de rencontre
- Canton du Valais : Publication Connexions – Bancs publics

Remarques générales

De multiples chemins sont possibles pour rendre les villes et les communes davantage marchables, via un réseau piéton et d'espaces publics attractif, sûr, accessible, connecté et dense. Les projets soumis pour l'édition 2023 du « Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons » montrent une prise de conscience assortie d'actions concrètes pour promouvoir la marche de la part des collectivités et des bureaux d'études.

Depuis 2011, le nombre de projets déposés est en constante augmentation. 31 des 59 projets de l'édition 2023 proviennent de Suisse romande où l'on sent que quelque chose s'est mis en marche. Le plan du réseau piéton de Lugano mérite aussi d'être mentionné, étant le premier instrument de ce type au Tessin. Le jury espère que ce dynamisme inspirera les Cantons et Communes de toute taille ainsi que les bureaux d'urbanisme, de mobilité et de paysage à participer à la prochaine édition du prix.

Tous les projets ne peuvent être primés dans un concours, mais les dossiers remis pour l'édition 2023 illustrent une vaste collection de démarches et d'aménagements possibles pour contribuer à faire de la marche un moyen agréable et efficace pour se déplacer au quotidien. La sélection ci-dessous illustre la variété des thèmes abordés.

Signe d'un changement d'époque marqué en plus par la pandémie de COVID19, plusieurs projets ont recouru à de nouvelles méthodes de travail, proches des usager-ère-s et flexibles dans le temps:



Zürich: Brings uf d'Strass!

Durant les étés 2021, 2022 et 2023, des rues de Zürich se sont transformées en espaces de vie pour les habitant-e-s.

Köniz (BE), Niederscherli: Analyse participative.

La Commune a amélioré les chemins piétons du village suite à leur évaluation par une classe d'école et un groupe d'ainé-e-s.

Premier prix :

Le meilleur projet

Distinction :

Projet globalement remarquable qui convainc tout le jury

Mention :

Projet avec un élément remarquable

Un pas vers la marchabilité

Participation en hausse, notamment en Suisse romande

Un vaste spectre d'interventions

Aménagements temporaires, souvent participatifs





Lugano (TI): Plan piéton communal

La ville de Lugano a analysé et défini son réseau piéton. Le plan est accessible en ligne.

Lausanne: Cœur de ville à 15' à pied

Grâce à une signalétique piétonne, la ville souhaite faire découvrir à ses habitant-e-s des itinéraires piétons courts mais attractifs pour se rendre au centre ville.

Genève: «Les petons, les panards, les iep-s»

Une campagne de communication légèrement décalée pour promouvoir les déplacements à pied. «Et si on marchait?»

Concepts et Promotion

La nécessité d'une vision d'ensemble fait son chemin. Plusieurs villes ont soumis des concepts ou stratégies de promotion de la marche et des espaces publics (Berne, Zurich), d'autres communes ont mis en avant leur stratégie globale, appuyée sur une série de réaménagements (Carouge, Bulle). Enfin, plusieurs candidats ont mis en œuvre des actions de communication qui alimentent une nouvelle culture de la marche. Lausanne, le canton du Valais et Genève ont soumis des projets de promotion de la marche, tandis qu'Yverdon-les-Bains a introduit la pratique des réunions en marchant au sein de son administration.

A une époque où la crise climatique figure au haut de la liste des préoccupations, procurer de l'ombre, végétaliser et désimperméabiliser le sol sont devenus des impératifs. Les projets soumis, souvent initiés ou dessinés il y a cinq ou dix ans, répondent encore trop peu à ces nouveaux défis. Le jury attend avec impatience des solutions innovantes et impactantes pour la prochaine édition.

Prochains défis

2023 marque aussi la date butoir pour la mise en conformité au niveau de l'accessibilité universelle, pour les interfaces de transports publics notamment. Or les conditions permettant aux personnes en situation de handicap de se déplacer de manière autonome ne sont pratiquement jamais entièrement réunies dans les projets qui ont participé au concours. Plutôt que de devoir corriger par après, l'accessibilité pour toutes et tous est une chance à saisir et à considérer en amont des projets, pour des résultats efficaces, économes et esthétiques.



Yverdon-les-Bains (VD): Les réunions qui marchent.

Dans un monde du travail de plus en plus sédentaire, la ville d'Yverdon introduit le concept de ces réunions en mouvement.



Genève: De parc en parc

Genève teste des « micro-oasis » avec brumisateurs. En offrant des îlots de fraîcheur, la ville espère faire sortir les aîné-e-s et lutter contre l'isolement en période de canicule.



Carouge (GE): nouveaux itinéraires

Via sa stratégie communale, Carouge crée ou améliore des cheminements piétons à l'abri du trafic motorisé.



Approbation

Adopté par le jury lors de la séance du 15 juin 2023

Membres du jury

Signatures

Sophie Ambroise

Nathanaël Bruchez

Mirjam Hauser

Werner Huber

André Magnin

Pascal Regli

Michael Rytz

Anita Schnyder

Barbara Schwickert

Michèle Tranda-Pittion



2 Premier prix

Renens (VD) : Rayon Vert – passerelle et places de gare

«On ne se sent pas sur un pont, ça ressemble plutôt à une rue.»

Citation du livre «Rayon vert», Infolio Espazium, 2022



Description du projet

La nouvelle passerelle piétonne Rayon Vert relie les places nord et sud de la gare en zone de rencontre. Elle donne accès à tous les transports publics du site : bus, train, métro et futur tramway. Le projet s'insère dans la rénovation plus large de la gare impliquant divers acteurs et comprenant un passage inférieur voyageur, la modernisation des quais et des marquises, l'agrandissement du quai du métro et du futur tramway et une seconde passerelle.

« Avant, c'était le bronx », témoigne un passant dans le livre qui documente le Rayon Vert. Engorgée par les nombreuses personnes à destination du campus des Hautes écoles entre autres, la gare de Renens passait inaperçue et n'était pas correctement accessible aux personnes à mobilité réduite. On se souvient du passage sous-terrain étroit aux heures de pointe et désagréable le soir.

Le projet Rayon Vert symbolise un lien fort, efficace et visible entre le nord et le sud d'un territoire coupé en deux depuis 150 ans par les voies de chemin de fer. On parlait d'ailleurs à l'époque de Renanais du Nord et Renanais du Sud. Ce lien désormais rétabli se décline selon plusieurs thématiques :

- Historique : Une passerelle existait déjà à proximité de la gare, il y a une centaine d'années, mais le nouveau franchissement aurait pu être un passage inférieur, plus résistant sur la durée, mais nettement moins attractif à pied. Le contexte en pente a joué en faveur d'une solution en surface.
- Politique : Ce projet touche l'ensemble des communes de l'Ouest lausannois, en particulier Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens, engagées ensemble dans un vaste processus de développement urbain, d'ailleurs récompensé par le Prix Wakker en 2011.



- Physique : mesurant 150 m de long au total, cette passerelle aux dimensions généreuses (11 à 16 m de large) donne aussi accès aux quais. Les deux courbures aux extrémités de la traversée cassent la linéarité et raccourcissent la longueur à franchir dans la perception. Un prototype d'un tronçon de passerelle avait permis d'ajuster sa conception au niveau des matériaux. Les bandes de couleur claire sur les deux places sont perpendiculaires aux voies et leur largeur correspond à l'écartement des rails CFF pour renforcer ce lien.
- Mobilités : Jusqu'alors estimés à 8'000 personnes/jour, le projet Rayon vert a révélé l'ampleur des flux de passagers : 30'000 voyageurs par jour, faisant de Renens la troisième gare de Suisse romande après Genève et Lausanne, avec près de 600 trains par jour. La nouvelle interface multimodale a donc été conçue en conséquence et dans l'attente d'un doublement des flux d'ici 2030. A pied, trois possibilités existent désormais pour rejoindre le nord et le sud des voies : la passerelle Rayon Vert, le nouveau passage inférieur élargi et le passage du 1er Août. Une passerelle supplémentaire reliera encore le quartier des entrepôts. Les infrastructures vélos (parking en sous-sol, vélostation et parking couvert) sont directement reliées aux accès aux transports publics. Les deux passages inférieurs sont ouverts aux vélos.
- Social : Le Rayon Vert offre un espace de vie et de rencontre. C'est un lieu de passage mais aussi un lieu d'arrêt, d'échange et de contemplation. « Rejoindre son bus en descendant du train est devenu une promenade » témoigne un usager. Des abris, des bancs et des jeux d'eau se trouvent sur les places attenantes qui accueillent aussi des commerces et des activités. Le mobilier a été conçu spécifiquement pour le projet, les bancs reprennent par exemple le design des anciennes banquettes de train en bois. L'éclairage LED s'adapte en fonction de la fréquentation. L'aménagement de tout le secteur est homogène dû au fait que les CFF ont collaboré avec les mêmes architectes que les communes pour agencer les quais, marquises et salles d'attente.
- Végétal : les deux places sont arborées et la passerelle largement végétalisée (25 arbres plantés, tilleul, micocoulier et chêne et 240 plantes grimpantes de 5 essences différentes). Le projet tire d'ailleurs son nom des motifs organiques dont s'inspirent les différents éléments de la passerelle et des places (passerelle végétalisée, toits et couverts, abris). Le Rayon Vert est aussi le titre d'un film d'Eric Rohner, selon lequel le dernier rayon de soleil prend l'aspect d'un éclair vert, par temps clair au bord de l'océan. L'observateur du phénomène, peut, dit-on, lire dans ses propres sentiments et ceux des autres. Depuis le Rayon Vert de Renens, on voit dans tous les cas le Jura, les Alpes et la « rivière de fer » que forment les rails.



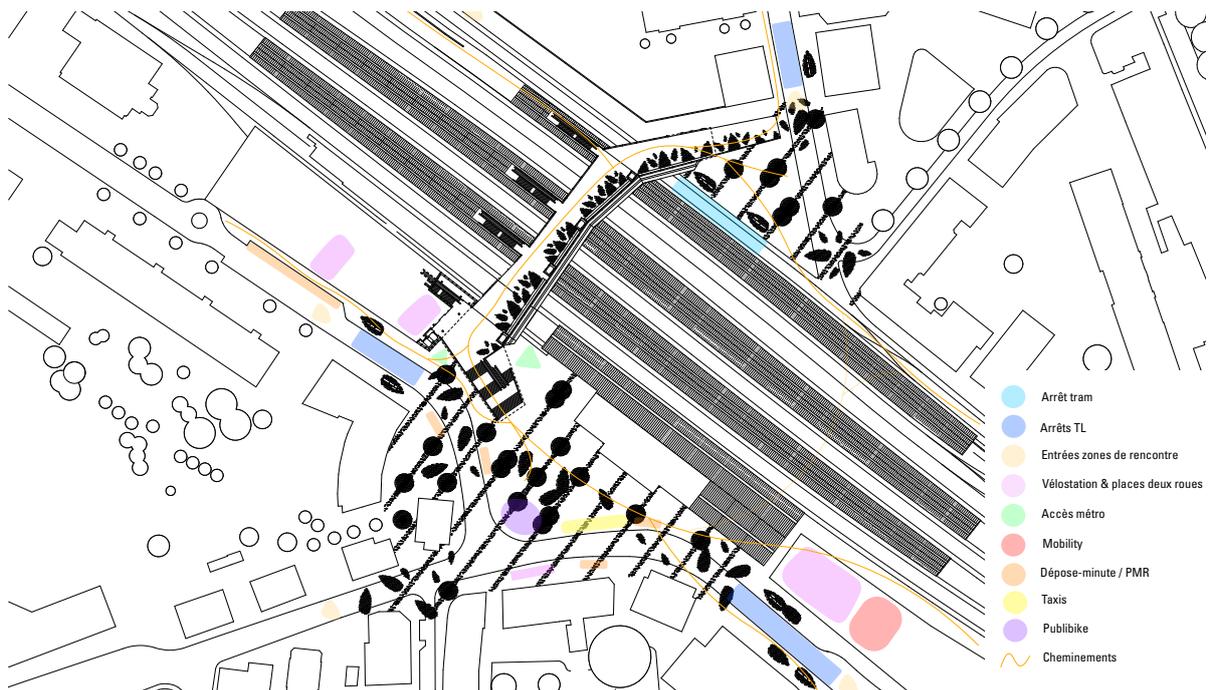


Étapes	
2007	▪ Concours
2008 – 2011	▪ Etudes préliminaires, Avant-projet, projet et coordination
2014	▪ Mise à l'enquête gare de Renens et 4ème voie, regroupant 4 sous-dossiers
2015	▪ Approbation des plans de l'OFT, Vote du crédit d'ouvrage dans les 4 Conseils communaux
2017	▪ Début des travaux
2021	▪ Mise en service

Organisation	
Maître d'ouvrage	▪ Communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens
Groupement « Rayon Vert »	▪ farra zouboulakis & associés architectes urbanistes ▪ Ingeni SA (ingénieur civil) ▪ L'Atelier du Paysage Sàrl (architecte paysagiste) ▪ Tekhne SA (gestionnaire de projet)

Budget		
Études	CHF	2'200'000.-
Aménagement routier sud	CHF	3'400'000.-
Passerelle et accès aux quais	CHF	20'300'000.-
Places nord et sud	CHF	5'100'000.-
Total	CHF	31'000'000.-

Financé par les communes le Canton et la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération.



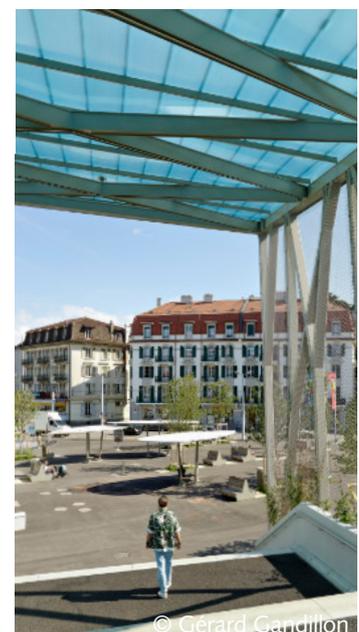


Avis du jury

La gare de Renens, chef-lieu du district de l'Ouest lausannois, se transforme en une importante interface de mobilité. Davantage de trains grandes lignes y feront halte, mais cela implique également un changement à Renens pour les voyageurs de la ligne du pied du Jura en provenance de Genève – c'est du moins ce que prévoient les CFF durant plusieurs années. La gare ne sera à même de remplir son nouveau rôle que si elle est modernisée et agrandie en profondeur. En 2021, un élément important a pu être mis en service avec la passerelle « Rayon Vert ». Elle relie la Place de la Gare, au sud des voies, à la Place du Terminus, au nord, mais elle connecte surtout les quais des CFF avec le terminus du métro M1 au sud et, dès 2026, avec le terminus du tramway au nord.

La passerelle représente donc plus qu'un simple passage : elle est le cœur d'une nouvelle interface de transport. En conséquence, elle est généreusement dimensionnée, mais l'ensemble de la gare l'est également : le tout est conçu de manière uniforme. La passerelle séduit par sa largeur et sa légèreté. La toiture en verre bleu clair ombrage le passage au-dessus des voies, protège de la pluie et crée une atmosphère conviviale. Il est agréable de marcher sur la passerelle, qui est recouverte de plantes grimpantes, car il n'y a aucun commerce (ni de publicités). Certains passagers préfèrent donc attendre leur train sur le Rayon Vert plutôt que sur le quai. Une attention particulière a été accordée aux accès aux deux extrémités. Du côté de la Place de la gare, c'est un escalier paysager couvert aux dimensions généreuses. Sa largeur et sa séparation en deux par l'escalator atténuent la sensation de grande hauteur à franchir. De l'autre côté, une rampe mène en douceur de la passerelle au sol. Des escaliers et des escalators connectent la passerelle aux quais des CFF, du métro et du tramway ; l'accès des personnes à mobilité réduite est garanti par la présence d'ascenseurs.

En raison des trains et des caténaires, le dénivelé d'une passerelle en surface est plus important que celui d'un passage souterrain. Le Rayon Vert a relevé ce défi de manière élégante, et pourrait ainsi devenir un modèle pour d'autres gares.





3 Distinctions

Castel San Pietro (TI) : Monte, un village pour tous les âges

Description du projet

Monte, un hameau de la municipalité de Castel San Pietro (Tessin), est un petit village de la vallée de Muggio où vivent 102 habitant-e-s. La tâche confiée par la municipalité début 2020 était de renforcer l'attractivité du village en améliorant sa qualité de vie et son ouverture aux différentes générations grâce à une réinterprétation de ses espaces publics.

Le dépeuplement des noyaux historiques des vallées du canton du Tessin et le vieillissement progressif de la population représentent des défis complexes qui nécessitent de nouvelles approches et de nouveaux paradigmes. La conception des espaces publics doit apporter des réponses à ces changements en cours.

Le projet du village de Monte cherche à raviver son attrait et son caractère inclusif pour les différentes générations par le biais d'interventions architecturales ponctuelles réparties dans les espaces publics. Sept emplacements ont été identifiés, pour chacun desquels, une intervention a été développée. Le plus emblématique est peut-être celui de la « Place centrale », en partie pavée. Les autres interventions sont : la fontaine, le cimetière, le lavoir, la mairie, le parvis de l'église, et l'épicerie qui ajoute une dimension sociale au projet. Une grande table placée devant la mairie invite à la rencontre et plusieurs bancs ponctuent les parcours. Les mains courantes ajoutées pour faciliter les déplacements des plus âgés, relient petits et grands, puisqu'on peut y insérer une bille et la faire rouler jusqu'au bas des escaliers.

La commune a mené une recherche approfondie sur le contexte environnemental, social et historique du village. Le dialogue avec les habitant-e-s qui ont partagé leurs souvenirs, anecdotes et images de l'époque ont permis d'identifier les lieux et types d'intervention.





Étapes		
2020	▪	Étude de faisabilité et étude contextuelle approfondie (entretiens avec les habitant-e-s)
2022	▪	Exécution du projet
En cours	▪	Suivi du projet et évaluation continue

Organisation		
Maître d'ouvrage	▪	Municipalité de Castel San Pietro.
Mandataire	▪	studioSER

Budget		
Coût	CHF	550'000.-



Avis du jury

Asseyez-vous sur un banc pour souffler un peu après une belle randonnée dans l'étroite et spectaculaire « valle di Muggio » au pied du Monte Generoso qui depuis le Tessin domine de son calcaire blanc la proche plaine lombarde et, à l'ombre des vieilles pierres du village de Monte, laissez les parler.

Mais laissez parler les pierres ou les gens? Les deux, je dirais. Tout d'abord les anciens du village qui évoquent grâce à leurs récits les usages de ces lieux, les jeux de billes, le verre de vin sous la treille... mais aussi la nécessité de l'âge qui avance et le désir de retrouver un certain confort.

Un confort tout petit, celui du quotidien, en toute simplicité, une main courante pour s'appuyer, une marche où poser le panier des commissions un peu trop lourd ce jour-là, un banc, un simple banc où échanger deux mots...

Des petits riens l'on pourrait dire disséminés ici et là au cœur du village médiéval savamment loti sur le flanc de la montagne qui s'offre à nous. De nouveaux espaces publics, sobres, contribuent à la richesse du village. Des savoirs artisanaux perdus et soudain revalorisés qui réaffleurent comme une mémoire accueillant une nouvelle vie. Un projet à l'échelle d'un village, exemplaire en de nombreux points ; simple, sobre, modeste et bon marché. Ces interventions dans l'espace public ont beaucoup plu au jury.





Attalens (FR) : Zone 30 et réaménagement du centre du village

Description du projet

Inaugurée en été 2019, la requalification de la traversée d'Attalens a été l'opportunité de redécouvrir les espaces publics du centre village et de leur restituer une qualité d'image et d'usage pour l'ensemble des habitant-e-s. L'espace public du centre est lié au projet Valtraloc qui requalifie la route cantonale traversant le village. Celle-ci est transformée en une zone 30 km/h, choix encore peu fréquent pour ce niveau de hiérarchie routière, et une première au niveau cantonal.

Le projet s'appuie sur l'histoire et l'esprit du lieu, tout en adoptant un aménagement contemporain, qui intègre les enjeux de durabilité (bruit, gabarits, gestion des eaux, végétation). La vocation de cet espace est multiple : La place renforce les liens entre les quartiers de la commune, notamment est-ouest et offre surtout un lieu pour s'arrêter, attendre, discuter, jouer, manger, rêver ou traverser en toute sécurité.

Les éléments minéraux présentent une unité de teinte. Le sol unitaire, lumineux et de couleur claire définit les limites de la zone 30 km/h et les différents espaces de la place. Les zones carrossables sont réalisées en Granoplast, un enrobé de couleur. La place est piétonne avec des gradins, des escaliers et des bancs, la fontaine récupère les eaux d'une source existante. La teinte de la place se prolonge jusqu'aux abris bus. Les charmes qui accompagnent les arrivées nord et sud se prolongent devant la banque et habillent le fond est de la place. Les pieds des arbres et les pourtours du jardin engazonné sont ornés d'ifs. Le tilleul au cœur de la place est appelé à en devenir le point de référence.



© Cécile Monnier



Étapes	
2006	▪ Concours d'urbanisme et d'aménagement
2017	▪ Reprise du projet d'aménagement de la place du village
2018 - 2019	▪ Travaux
2020	▪ Planification de détail
2016 - 2018	▪ Inauguration de la place du village

Organisation	
Maître d'ouvrage	▪ Commune d'Attalens
Mandataires	▪ farra zouboulakis & associés architectes urbanistes ▪ L'Atelier du Paysage (Direction des travaux, paysage) ▪ Transitec SA (mobilité) ▪ Ovale & Partenaires (ingénierie)

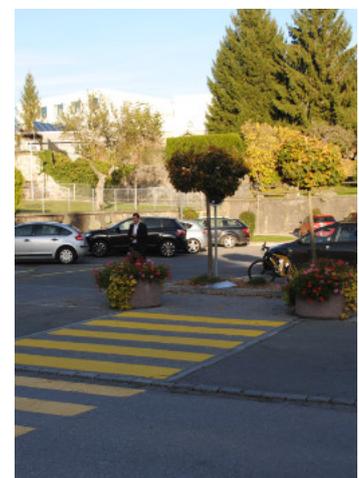
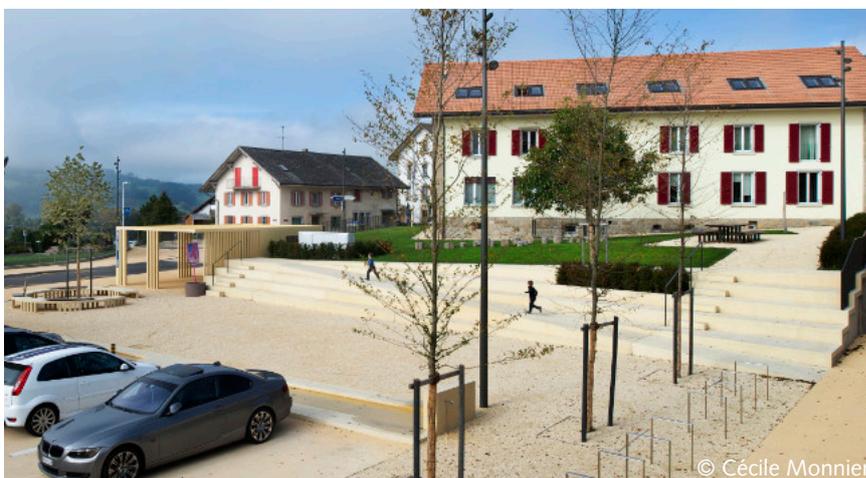
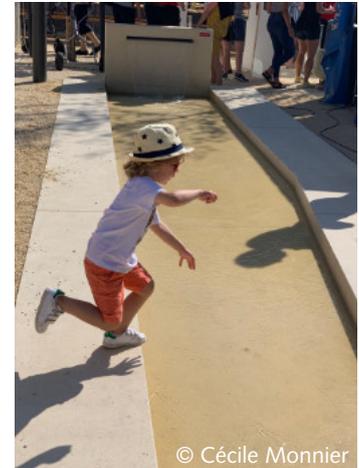
Budget		
Montant des travaux	CHF	1'400'000.-

Avis du jury

En réaménageant ensemble la traversée de la localité et le parking adjacent, la commune a créé un lieu de rencontre en plein centre du village. Le jury a été impressionné par la cohérence de l'aménagement et les multiples possibilités d'usage de la nouvelle place.

La sobriété de l'arrêt de bus avec sa grande zone couverte, le long escalier associé à une rampe esthétique, le banc public et la fontaine invitent à s'attarder, jouer, manger, attendre, faire la fête et à bien d'autres choses encore.

Une attention particulière a également été portée à la perméabilité du sol et à la sécurité routière. Pour le canton de Fribourg, cette première zone 30 sur une route cantonale est exemplaire. Pour toutes les autres localités, cette transformation au centre du village fait figure de modèle. Nous aimerions qu'il y en ait davantage. Un grand coup pour une petite commune.





Bern baut : Strassenräume für die Bedürfnisse der Menschen

Description du projet

L'aménagement de l'espace public, des espaces libres, des espaces verts ainsi que des espaces de séjour à proximité des logements doit être agréable à vivre. À l'aide de l'outil de travail « Bern baut, Planen und Projektieren im öffentlichen Raum », la ville de Berne poursuit depuis janvier 2021 la stratégie « Gemeinsam für den öffentlichen Raum » qui place les usagers et usagères au cœur de la réflexion. Cette stratégie est basée sur une planification à la fois itérative et apprenante, dont l'objectif est d'améliorer encore la qualité de vie et de séjour déjà élevée à Berne.

« Bern baut » est un outil de travail et de connaissance, à la fois numérique et opérationnel pour les spécialistes qui planifient, conçoivent, construisent, exploitent ou entretiennent l'espace public et ses infrastructures. Le Conseil municipal de la Ville de Berne a adopté « Bern baut » et déclaré cette nouvelle stratégie contraignante pour tous les services municipaux de la Ville. Le groupe de travail interdisciplinaire est dirigé par l'Office des ponts et chaussées de la Ville de Berne.

Les positions exposées dans « Bern baut » sont des repères importants pour permettre aux services de planification et aux responsables de projet de réagir avec agilité aux changements. Le principe de planification « Strassenräume für die Bedürfnisse der Menschen » (des rues qui répondent aux besoins des gens) englobe de nombreux thèmes liés aux changements culturels, qui nécessitent aussi bien des processus de transformation qu'une culture de l'erreur ouverte.

La Ville mène des processus de réaménagement, de redistribution et de négociation variés et entraînant des conflits, agissant à la fois sur les plans matériel et symbolique et favorisant une nouvelle culture de la mobilité.

Quelques principes conceptuels :

- La planification s'effectue de la façade à la chaussée.
- Si la place manque, on tentera en premier lieu de supprimer des voies de circulation du TIM ou des places de stationnement.
- La réduction de la vitesse est introduite à grande échelle : dans les rues de quartier et dans le périmètre de l'UNESCO, le régime prévu est la zone de rencontre, sur le réseau de base, la zone 30.
- Si les places de stationnement font obstacle à de meilleures solutions, elles seront supprimées sans être remplacées.

Étapes

2019 - janvier 2021 ■ Élaboration de la nouvelle stratégie, partie A

2021 - 2022 ■ Révision de la partie B - Standards

Organisation

Direction et développement de « Bern baut » ■ Office des ponts et chaussées, Planification des transports, Espaces verts urbains
 ■ Service de l'urbanisme de la Ville de Berne

Budget

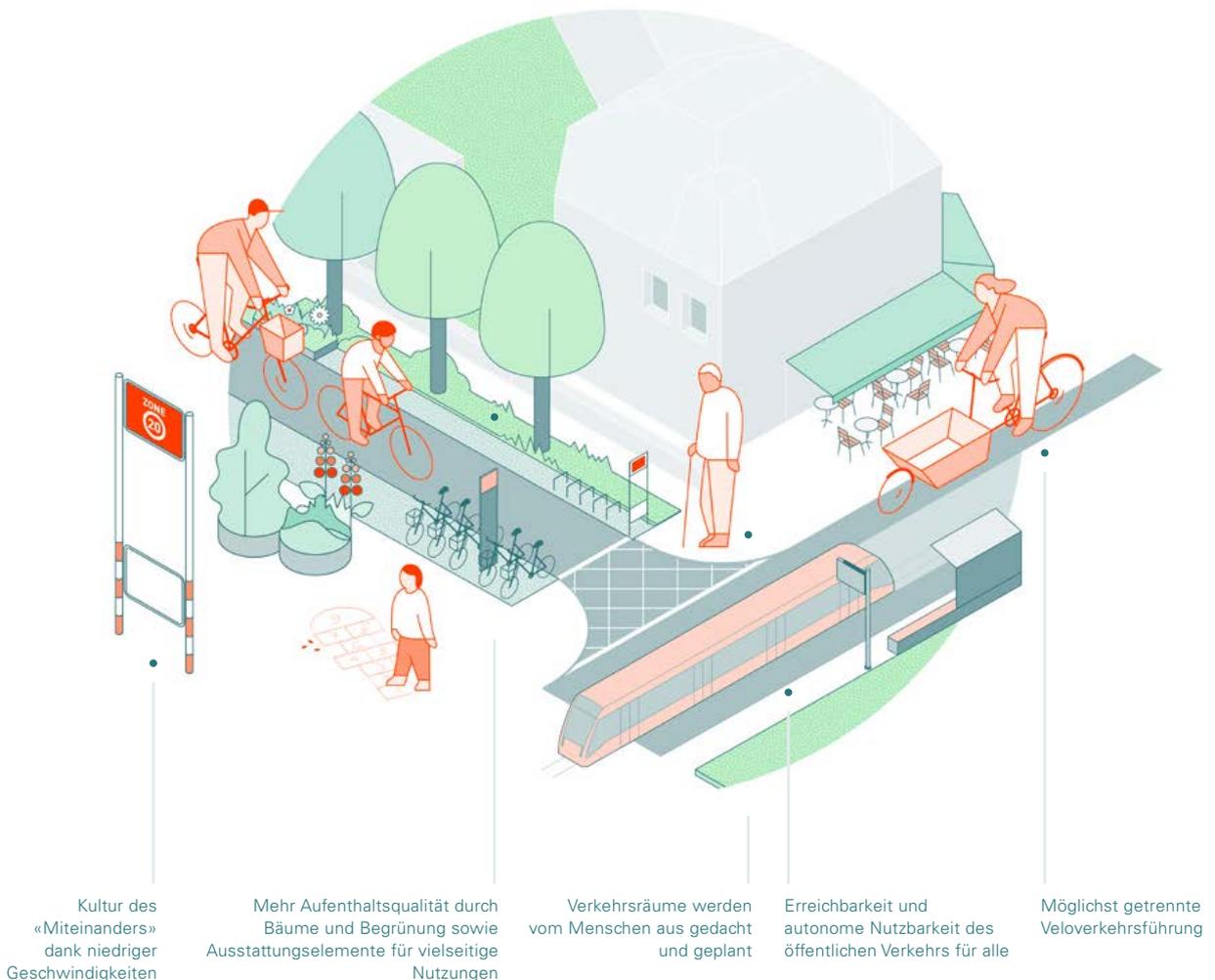
Coût total CHF 75'000.-



Avis du jury

Les personnes à pied désirent disposer de vastes espaces attrayants pour flâner. Avec « Bern baut », la Ville a créé un outil dont les effets profiteront à l'ensemble de la population urbaine, et qui donne la priorité aux déplacements à pied. Ce concept place ainsi les usager·ère·s au centre de la planification de la Ville de Berne et définit d'autres principes relatifs à la qualité de vie en général et à la marche en particulier.

Ce concept bénéficie en outre d'un large soutien et évolue en permanence. La collaboration interdisciplinaire favorise le fait que chacun·e prenne ses responsabilités et que le concept global soit appliqué aussi bien aux phases de conception que de construction, d'exploitation et d'entretien. Le jury a aussi été convaincu par la mise en relation réussie des principes de planification et des standards pour la mise en œuvre.





Genève : Plage des Eaux-Vives et Port Noir

Description du projet

Le projet situé dans la rade de Genève comprend la réalisation d'une nouvelle plage publique, d'un port public et de bâtiments, dont un restaurant au bout de la jetée du Môle, qui offre un nouveau point de vue panoramique sur la ville.

Les rives du Léman sont principalement constituées de murs et de blocs d'enrochement pour la protection des berges, et offrent peu de lieux de baignade pour les milliers de baigneurs et d'amateurs de soleil et de délasserement attirés par le lac. Ce projet répond aux besoins d'espaces publics d'une ville qui se densifie et à l'évolution des pratiques sociales liées à l'usage des rives, dans un rapport de jouissance retrouvé en toutes saisons.

De nombreux équipements ponctuent le lieu : Bancs et banquettes, table-fontaines, douille à parasol, terrains de pétanque douches, WC publics... L'ensemble est complété d'une buvette située à l'interface de la plage et du port. Le projet a été développé en concertation avec des associations d'usager-ère-s. La plage comporte d'ailleurs une rampe de mise à l'eau pour les fauteuils roulants.

Pour satisfaire aux conditions géotechniques et limiter les impacts environnementaux, les constructions qui empiètent sur le lac sont fondées sur pilotis. Le remblayage du lac pour créer la plage des Eaux-Vives a demandé de mettre en place une zone à caractère naturel en compensation. Ainsi, une roselière borde le projet en face du quai existant.



**Étapes**

2006 - 2016	▪ Planification
2017 - 2020	▪ Réalisation

Organisation

Maître d'ouvrage	▪ Service du lac, de la renaturation des cours d'eau et de la pêche, Département du Territoire (DT), État de Genève
Mandataires	▪ Atelier Descombes Rampini SA, architectes ▪ edms SA, ingénieurs civils

Budget

Coût total	CHF	66'000'000.-
------------	-----	--------------

Avis du jury

La plage des Eaux-Vives résulte d'un long processus qui a abouti à la réalisation d'un vaste espace public et d'un nouveau site de biodiversité en ville. Le jury souhaite souligner l'ambition de ce projet qui est - et c'est assez rare - à l'échelle de l'agglomération. Sa réussite tient également aux différents usages qu'il permet à tous les publics : un itinéraire de promenade accessible à toutes et tous (y c. aux personnes à mobilité réduite) et éloigné du bruit de la route, une succession de plages et un vaste parc. Le seul doute du jury concerne le manque d'ombrage sur la promenade. Son ambition peut servir d'exemple aux grandes villes mais plus difficilement ailleurs. Par contre, la prise en compte des multiples usager-ère-s et la conciliation entre loisirs et nature est tout à fait applicable, quelle que soit l'échelle du site de projet.



© Serge Fruehauf



© Club en fauteuil roulant



© M-AP architects

Lausanne: Aménagement temporaire – Les Echelettes

Description du projet

La rue des Echelettes piétonne, c'est une rue sans voiture, mais qui reste rue : moitié bitume/moitié jardin. Elle résulte d'une demande citoyenne de piétonner cette rue dans un quartier dense et peu végétalisé et du programme « Rues vivantes » de la Ville de Lausanne dont le but est de favoriser le partage et la vie de quartier, permettre la convivialité, faire de la rue un espace de vie. Jusqu'alors utilisée à 100% par la voiture - des deux côtés des places de stationnement, au centre la circulation - la Ville a impliqué la population pour créer un espace fluide et convivial et une oasis de verdure au moyen d'aménagements amovibles, flexibles et multifonctionnels, en réalisant une rue ludique.

Deux zones linéaires conservent le caractère « rue » de l'espace libéré du stationnement :

- une zone débitumée, avec des sacs plantés du côté plus ensoleillé, créant un effet de rideaux
- une zone minérale, avec des dessins au sol qui invitent au jeu et à sortir tables et chaises, praticable à pied, en vélo, en trottinette ou avec une poussette.

Des mâts déplaçables accueillent des mangeoires pour oiseaux, des panneaux d'exposition, une guirlande lumineuse, un écran temporaire pour projections ou encore un filet de badminton. Deux malles partagées et gérées par le quartier ont été installées avec de jeux et du mobilier.

L'évaluation avant-après montre que la rue est devenue vivante pour les différents publics du quartier, avec un marché, des fêtes et petit à petit un lieu de destination pour des crèches et écoles. Seul bémol signalé : les voix d'enfants qui dérangent certaines personnes du quartier.

Étapes

Janvier-Février 2021 ▪ Atelier avec les riverain·e-s, en ligne et en groupe

Mars-Mai 2021 ▪ Conception de la rue par M - AP Architects

Juillet 2021 ▪ 3 jours de chantier participatif

Organisation

Maître d'ouvrage ▪ Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics de la Ville de Lausanne

Mandataires ▪ Graines d'idées
▪ M - AP Architects

Budget

Démarche participative et conception CHF 35'415.-

Travaux CHF 116'833.-

Végétalisation CHF 16'924.-

Mobiliers CHF 29'665.-

Mandat GI CHF 40'000.-

Génie Civil CHF 27'000.-

Coût total CHF 153'489.-



Avis du jury

À Lausanne, une rue de quartier courte a été réaménagée en collaboration avec la population. Le jury a particulièrement apprécié l'approche participative du projet, et ce non seulement au cours de la phase de planification, mais aussi lors de la phase de mise en œuvre. La rue, en grande partie résidentielle, a été libérée de l'usage dominant du stationnement, débitumée et transformée en zone piétonne. Ce projet revalorise ainsi le réseau piéton urbain, et contribue à l'adaptation, de plus en plus importante, de l'espace public au changement climatique. Le projet a pu être réalisé à moindre coût et pourrait être reproduit tel quel dans d'autres rues de quartier. Il reste pour l'instant encore un peu isolé. Le jury saluerait l'ajout de rues adjacentes au concept.



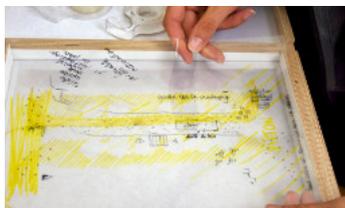
© Ville de Lausanne

État avant le projet



© Laurent Kaczor pour Ville de Lausanne

État actuel



Sierre : Aménagement temporaire – Sous les platanes, la place

Description du projet

La place de la gare est un espace central de la ville de Sierre. Ses allées de platanes, sa topographie, ses rez-de-chaussée commerciaux, son emplacement stratégique sont autant d'atouts à valoriser. Cet endroit ne remplissait pas son rôle de porte d'entrée alors qu'il a le potentiel de devenir un lieu où l'on vient, et pas seulement un lieu que l'on traverse et d'où on part. La Commune souhaite rendre à cette place le statut de lieu rassembleur, convivial et agréable à vivre. Depuis 2020, seuls les bus étaient autorisés à circuler sur la place. À terme, il est prévu qu'elle devienne piétonne. Ces deux temporalités impliquent d'imaginer un projet d'aménagement en deux temps. Un processus participatif avec des acteurs locaux a mené à un avant-projet conçu collectivement et réalisé entre temps.

Le mandat consistait à aménager les trottoirs en attendant une future piétonnisation et proposer une stratégie pour passer de l'aménagement temporaire à l'aménagement définitif où la place serait piétonne. Une série de rencontres sur la place a ponctué le processus. Trois scénarios ont permis de tester successivement différentes idées pendant plusieurs mois :

- 1 : un aménagement de trottoirs, conformément à la demande initiale de la Ville,
- 2 : un aménagement de certaines surfaces de chaussée non circulées,
- 3 : la piétonnisation totale de la place.

L'évaluation a abouti à la demande que la place reste piétonne. La préfiguration du 3ème scénario a permis la prolongation immédiate de la piétonnisation, une sorte d'étape intermédiaire après le test, sans attendre les travaux de réaménagement en dur et en jonglant avec diverses incertitudes (circulation provisoire et phase de chantier) au moyen d'un aménagement adaptable et évolutif.

Étapes

2020 - 2021	▪ Diagnostic, Co-conception, Co-construction
Mai-septembre 2021	▪ tests des trois scénarios puis bilan
2022	▪ Modification des tests et dessin du plan d'avant-projet
2022 - 2023	▪ Chantier

Organisation

Maître d'ouvrage	▪ Service éditité et urbanisme de Sierre, Services techniques de la ville de Sierre (parcs & jardins, voirie)
Mandataire	▪ Atelier OLGa

Budget

Coûts du diagnostic aux plans d'avant-projet (sans matériel et travaux)	CHF 116'000.-
---	---------------



Avis du jury

Le jury se prononce sur le déroulement sous forme de test, retenu par la Commune pour préfigurer l'aménagement futur. Il apprécie le processus participatif, temporaire et itératif. Le jury salue la démarche novatrice et courageuse qui consiste, après un diagnostic de la situation actuelle et la fixation d'objectifs, à tester trois variantes en grandeur nature. Il est agréablement impressionné par l'efficacité de la démarche et sa transparence et ne peut qu'encourager d'autres communes à s'en inspirer. Quant aux aménagements testés, le jury apprécie l'impulsion pour végétaliser et permettre le séjour dans l'espace d'accueil situé immédiatement au sortir de la gare, pour le rendre agréable et chaleureux. Il note également la réorganisation de la circulation au profit d'un espace public généreux et d'une continuité piétonne vers le centre.



© Florence Zufferey



Zürich : Negrellisteg – passerelle

Description du projet

Le développement des deux sites Zollstrasse et Europaallee densifie le centre-ville de Zurich le long des voies ferrées. Passant au-dessus de l'espace ouvert des voies ferrées, la passerelle du Negrellisteg offre une vue dégagée tout en permettant une excellente orientation à l'intérieur du tissu urbain. Le Negrellisteg raccorde le réseau de cheminements entre les arrondissements 4 et 5. Il offre par la même occasion l'opportunité unique de vivre le franchissement des voies comme une courte pause pour respirer et admirer la vue, avec en toile de fond un remarquable panorama urbain. La passerelle est un point de repère supplémentaire au sein de la zone ferroviaire, dont le caractère emblématique est mis en évidence par un design clair, dans le scintillement des nombreuses installations techniques ferroviaires.



Le plan directeur communal prévoit une liaison au-dessus des voies ferrées depuis un certain temps déjà. En été 2016, la Ville avait toutefois décidé de ne pas poursuivre le projet initial du Negrellisteg, estimé à 30 millions CHF, qui prévoyait une liaison piétonne et cyclable : en raison du tunnel cyclable prévu entre le Sihlquai et la Kasernenstrasse, son usage premier en tant que liaison cyclable n'avait en effet plus de raison d'être. La nouvelle passerelle serait donc uniquement une liaison piétonne.

Les deux débouchés de la passerelle servent de repère dans l'espace urbain. Grâce à la forme ondulée du parapet, la lumière intégrée dans la main courante diffuse alternativement vers l'intérieur et l'extérieur : à l'intérieur avec une lumière chaude sur l'espace piéton ; à l'extérieur avec un aspect rainuré qui n'éblouit pas le personnel au commandement des trains tout en illuminant subtilement le parapet ondulé le soir. Ce parapet à effet textile offre, des deux côtés, la protection nécessaire par rapport à la voie ferrée. La passerelle a été nommée d'après Alois von Negrelli, chef de projet du premier chemin de fer suisse, le Spanisch-Brötli-Bahn reliant Zurich à Baden.



Étapes	
2016	▪ Mandat d'étude à un degré dans le cadre d'une procédure sélective
2017	▪ Projet gagnant ARGE Negrelli
2019 - 2021	▪ Travaux de construction

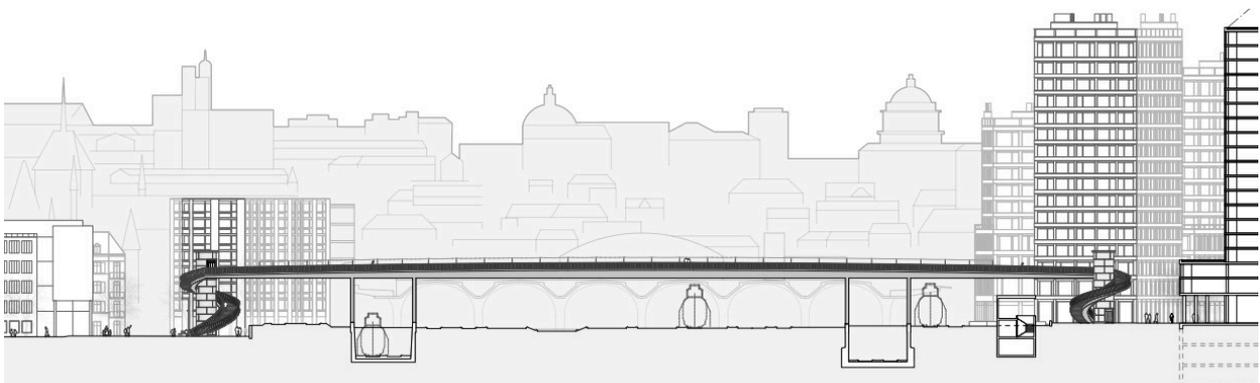
Organisation	
Maitre d'ouvrage	▪ Tiefbauamt ville de Zürich ▪ CFF
Mandataires	▪ 10:8 Architekten GmbH ▪ Conzett Bronzini Partner AG, Diggelmann + Partner AG

Budget	
Construction de la passerelle en acier	CHF 11'000'000.-



Avis du jury

Le Negrellisteg traverse les voies ferrées de la gare Centrale de Zurich et relie deux quartiers. Le nombre élevé d'usager·ère·s démontre bien l'importance de cette admirable passerelle piétonne en tant que liaison directe et attrayante. La passerelle séduit par son aspect élancé ; elle est à la fois un point de vue et un symbole au-dessus des voies ferrées. Le jury salue le courage d'avoir construit cette passerelle principalement pour les personnes à pied. Les cyclistes y circulent en tant qu'invités et franchissent le dénivelé à l'aide de l'ascenseur, tandis qu'à pied on emprunte l'escalier en colimaçon. Seule ombre au tableau pour ce projet de qualité : le fait qu'il n'y ait qu'un seul ascenseur de chaque côté. En cas de panne, il n'existe aucune alternative pour les personnes à mobilité réduite.





4 Mentions

Bâle : Réaménagement de la Wielandplatz – Zone 30

Description du projet

Là où l'on circulait auparavant sur des surfaces d'asphalte surdimensionnées, il y a des îlots fleuris, des jeux d'eau et des fontaines à boire, ainsi que de petites oasis où s'attarder quelques instants. Les surfaces de circulation autrefois occupées par des voitures garées ont cédé la place à des espaces de détente. Les grands arbres déjà présents et des arbres plus jeunes ombragent aujourd'hui la place. Les arrêts de transports publics peuvent être rejoints sans détours et en toute sécurité.

L'aménagement de la Wielandplatz (circulation et usage) a fait l'objet d'une concertation avec la population et les associations professionnelles. Les surfaces pavées offrent un espace pour le marché hebdomadaire et le marché aux puces du quartier. En matière de sécurité routière, les expériences subjectives étaient parfois diamétralement opposées aux données objectives sur les accidents. Le Bureau de prévention des accidents (bpa) a donc réalisé une expertise. Résultat : un assainissement seul ne permettait pas de remédier aux principaux points problématiques. De nombreux arbres auraient en outre dû être abattus. La place a donc été entièrement réaménagée en une place de quartier sûre, attrayante et végétalisée.

Ce réaménagement a permis de soustraire 2'865 m² à la circulation et de débitumer environ 2'870 m². Les arrêts peuvent être rejoints en toute sécurité et sans détours. Plusieurs destinations sont devenues plus facilement accessibles à pied (parc, cantine, installations sportives Schützenmatte). La place a été équipée de places de parc de courte durée et de places de stationnement vélo.

La place est aménagée en zone 30, avec une chaussée large de 9 m (2 x 3,50 m avec un îlot central de 2 m) au lieu de 17 m. Les enfants de la cantine et les personnes âgées de l'EMS bénéficient ainsi d'une traversée plus sûre. Les surfaces pavées offrent de la place pour le marché hebdomadaire ou le marché aux puces du quartier. Le souhait des riverains de disposer d'une place sûre, calme et adaptée à la vie quotidienne a ainsi pu être pris en compte.





Calendrier		
2010-2019	▪	Planification et étude de projet
2019-2020	▪	Projet de construction et soumissions
2021-2023	▪	Réalisation

Organisation		
Maitre d'ouvrage	▪	Département de la construction et des transports
	▪	Service des travaux publics de Bâle-Ville

Budget		
Coût total	CHF	7'509'000.-



Avis du jury

Au cours d'un processus participatif, la surface disponible sur la Wielandplatz a été redistribuée de manière importante en faveur des personnes à pied. L'introduction d'une limitation de vitesse à 30 km/h ainsi que la réalisation de chaussées étroites, de traversées prioritaires, de bandes polyvalentes et d'arrêts de bus sur chaussée sans possibilité de dépassement ont permis d'augmenter de manière exemplaire la sécurité des traversées. Les îlots de nature de forme organique et les revêtements perméables rendent les journées chaudes un peu plus supportables. Même si les passages piétons ne sont pas toujours situés sur les lignes de désir, le tracé relie les différentes parties de la place de manière attrayante et conduit également les personnes à pied vers les installations environnantes du Schützenmattpark et du stade. Un bon exemple de la manière de faire cohabiter les différents usagers de la route et d'aménager des espaces de détente attrayants sur une place avec des rues à orientation trafic.

Genève : Place du Petit-Saconnex – Zone de rencontre

Description du projet

Le nouvel aménagement de la place du Petit-Saconnex en zone de rencontre suite à un concours renforce et améliore le caractère de « place du village » que ce lieu a toujours su conserver. Il est en lien avec les activités du site et se prête aussi bien à des usages quotidiens que festifs comme des marchés ou des fêtes de quartier.

La place du Petit-Saconnex était auparavant principalement un parking et un axe de circulation à travers le quartier. Le nouvel aménagement fait suite à la relocalisation d'un arrêt de bus hors de la place. A la demande des commerçant-e-s, la circulation a été maintenue, mais en sens unique au lieu des deux voies initiales. L'espace circulé est en zone de rencontre. Le nombre de places de stationnement est resté inchangé sur un périmètre élargi, certaines cases ayant été relocalisées à proximité.

La place a été entièrement pavée, sur un seul niveau et sans trottoir. Un cheminement lisse en béton longe les bâtiments, notamment pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Le long de l'axe de circulation, les pavés sont sur une dalle en béton, ailleurs, ils sont sur un lit de sable, permettant l'infiltration des eaux de pluie et le développement de végétation spontanée.

Des assises avec dossiers et accoudoirs ont été disposées sur l'ensemble du périmètre, au soleil et à l'ombre, ainsi que des bancs circulaires autour des buttes végétalisées. Quatre arbres ont été plantés, des mâts d'éclairage et une guirlande lumineuse installée et la fontaine existante a été légèrement déplacée. Ces éléments, à la fois identitaires et modérateurs de vitesse, jalonnent ainsi le parcours.



Une attention particulière a été portée à la conservation de l'herniaire, plante protégée dans le canton de Genève, notamment durant les travaux et pour sa replantation entre les joints des pavés une fois le projet achevé.



©Didier Jordan / Ville de Genève

Avis du jury

Dans l'ancien centre du village à l'intérieur du quartier du Petit-Saconnex à Genève, une aire de stationnement a été transformée en une place de village en zone de rencontre. Le pavage transforme la rue en place, des chaises individuelles et des murets circulaires autour des plantations invitent à la détente. De nouveaux arbres complètent ceux déjà présents et offrent de l'ombre. Le nouvel aménagement valorise également les constructions existantes : le Temple du Petit-Saconnex et une rangée de maisons au charme villageois datant de la période suivant 1945. Les restaurants sont heureux de disposer de terrasses. Les voitures circulent pourtant toujours sur la place et plusieurs places de stationnement sont encore disponibles. Les personnes à mobilité réduite sont en outre confinées sur les zones lisses en bordure à cause du pavage. Mais, dans l'ensemble, la place du Petit-Saconnex est un exemple à suivre d'aménagement de place sympathique avec des moyens modestes.

Étapes

2011	▪ Concours de projets d'aménagement urbain
2014	▪ Octroi de l'autorisation de construire
2019	▪ Vote du crédit de construction par le Conseil municipal
2019	▪ Début des travaux
2021	▪ Fin des travaux

Organisation

Maître d'ouvrage	▪ Ville de Genève, Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)
Mandataires	▪ Pascal Heyraud Sàrl (architectes paysagistes) ▪ Mauler SA (ingénieurs civils)

Budget

Crédit d'étude	CHF	570'000.-
Crédit de réalisation	CHF	3'463'600.-



Canton du Valais : Connexions – Bancs publics

Description du projet

La collection « Connexions » rassemble des publications éditées par le Service de la mobilité de l'Etat du Valais. Les deux premiers numéros portaient sur le pont de Triège et sur la Chapelle de Zen Hohen Flühen. Le dernier livre, publié en 2022, questionne l'usage et le rôle des bancs dans l'espace public.

« Connexions » met en valeur des éléments se trouvant dans l'espace public ainsi que leur rôle, en abordant différents points de vue, notamment historique. Ce patrimoine est mis en exergue en mêlant découverte inattendue et encouragement à la promenade. Dans le cas du numéro sur les bancs, une promenade est recommandée dans la région d'Ardon, avec un itinéraire ponctué de six bancs décorés en collaboration avec différents partenaires de la commune et le graffeur Gérald Solliard. Ces livres permettent de se questionner à propos de l'aménagement de l'espace public lors de déplacements à pied et de découvrir des itinéraires peu familiers. En effet, dans chaque édition, un parcours pédestre est proposé afin d'explorer le paysage et l'histoire du lieu, encourageant à s'y rendre à pied pour en savoir plus.

Étapes

2020	▪ 1ère édition : Pont de Triège
2021	▪ 2e édition : Chapelle de Zen Hohen
2022	▪ 3e édition : Bancs publics

Organisation

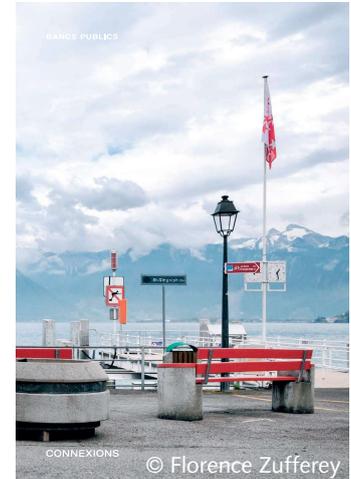
Auteurs	▪ Delphine Debons, historienne ▪ Laurence Rausis, LR communication ▪ Service de la mobilité du canton du Valais
---------	---

Budget

Coût total	CHF	30'000.-
------------	-----	----------

Avis du jury

Le banc active le regard et apporte du confort aux personnes qui marchent. Il est souvent situé face à un beau paysage, le long de promenades, comme celles que les publications « Edition Connexion » invitent à découvrir. Ces brochures sont conçues dans une approche historique et culturelle et le numéro 2022 aborde le banc sous l'angle patrimonial, symbolique et poétique. Il démontre la diversité de mobilier possible, au-delà des modèles sur catalogue. Cela soulève aussi que l'action minimaliste de placer un banc met un lieu en avant, ou crée même le lieu. Le jury salue l'action du Service de mobilité du Canton du Valais d'avoir ainsi porté un coup de projecteur sur un élément iconique de l'espace public. Il encourage à toujours penser les possibilités de séjour et de repos lors d'aménagements dédiés à la marche.





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2023
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali