

Cas pratique  
**FLANEUR D'OR:**  
**PRIX DECERNE A DES**  
**AMENAGEMENTS PIETONS**  
**EXEMPLAIRES**



05.10.2009

## Aperçu



*Accès au centre de Baden par la passerelle sur la Limmat et l'ascenseur: les piétons tout comme les cyclistes empruntent fréquemment la liaison piétonne confortable et directe, qui est très appréciée.*

*(Source: [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch))*

### **Prix décernés à des aménagements exemplaires**

Des liaisons piétonnes attrayantes, sûres et directes sont une condition essentielle pour que les piétons les empruntent volontiers et souvent. Dans ce domaine, une planification avec une vision à long terme et une mise en œuvre appropriée sont des éléments capitaux. Des solutions exemplaires qui améliorent la qualité et l'attractivité des déplacements à pied sont régulièrement primées dans le cadre d'un concours – le Flâneur d'Or, prix des aménagements piétons – organisé par « Mobilité piétonne », l'association suisse des piétons. Avec le « Flâneur d'Or 2008 », ce prix a été décerné pour la sixième fois. Les projets nombreux et de qualité qui ont été soumis mettent en évidence la tendance encourageante vers une intégration naturelle des intérêts du trafic piéton dans la planification des aménagements. Les divers projets de zones de rencontre présentés par les communes, notamment celles de Bremgarten, de Baden et de Schlieren (voir la galerie de photos), témoignent du grand engouement pour ces aires où le trafic piéton est prioritaire. Six communes ont obtenu une distinction pour des aménagements réussis en faveur des piétons au centre de localités, voire sur des routes cantonales.

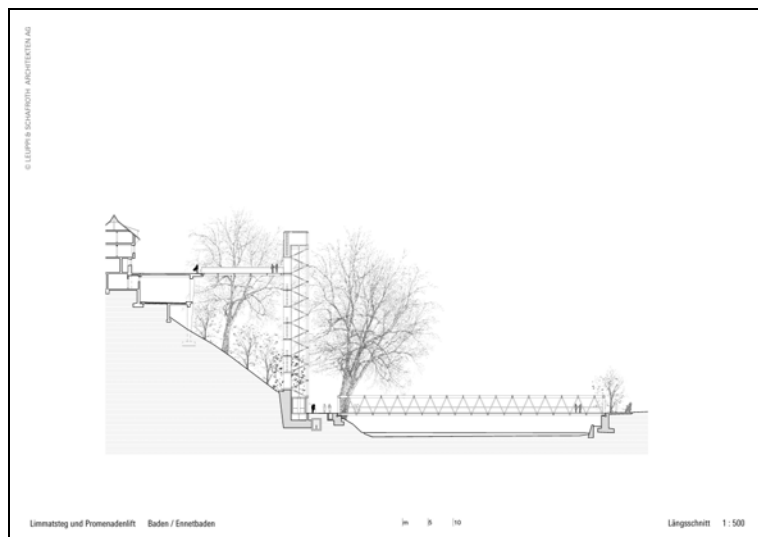
### **L'exemple de la passerelle piétonne de Baden/Ennetbaden**

Le prix « Flâneur d'Or 2008 » a été décerné à la passerelle piétonne sur la Limmat, combinée à un ascenseur d'accès à la promenade, qui relie désormais, et ce de manière innovante, les communes de Baden et

d'Ennetbaden. Ce projet intercommunal a permis de compléter un maillon manquant du réseau. La zone de détente que constitue la promenade le long de la Limmat et le quartier des Bains sont maintenant accessibles depuis le centre de Baden. Avec cette courte liaison entre les quartiers d'habitation sud et Baden, Ennetbaden dispose d'un raccordement optimal à la gare.

L'aménagement de la passerelle sur la Limmat et de l'ascenseur d'accès à la promenade (Limmatsteg/Promenadenlift) mis en œuvre par la ville de Baden a été défini dans le cadre du Plan directeur pour le développement du quartier des Bains; cette infrastructure a été ouverte au public en 2007. La ville a en outre défini l'optimisation en continu des possibilités offertes aux piétons dans un concept des liaisons piétonnes de la ville de Baden (Fusswegkonzept Baden), un instrument de planification destiné à la municipalité qui sert aussi de base pour d'autres projets visant à améliorer les infrastructures piétonnes.

## Description



*L'ouvrage ayant reçu le prix Flâneur d'Or 2008 relie aisément Ennetbaden au centre de Baden grâce à une large passerelle piétonne sur la Limmat couplée à un ascenseur vertical de 30 mètres de haut.*

*(Source: [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch))*

## Contexte

Bien qu'il soit un élément important de la mobilité, le trafic piéton qui est souvent sous-estimé. Le microrecensement de 2005 montre que la population suisse effectue environ 45 % de l'ensemble des trajets à pied; les pieds sont le moyen de locomotion utilisé près de 40 % du temps lors des déplacements quotidiens, une infrastructure piétonne de qualité et sûre étant pour ce faire une condition essentielle. Selon le Plan directeur de la locomotion douce de l'OFROU (projet de 2002) et la « Stratégie pour le développement durable » de la Confédération<sup>1</sup>, la part de la mobilité piétonne doit encore être augmentée. Les projets d'agglomération devront également accorder plus de poids à la mobilité douce.

En Suisse, la planification des réseaux piétons est ancrée dans la loi. Conformément à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) entrée en vigueur en 1987, les cantons doivent veiller à établir des plans des réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre et pourvoir à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation de tous ces chemins. La planification des chemins pour piétons étant généralement faite par les communes, la situation en matière de planification est assez hétérogène: dans certaines communes, elle est exemplaire; dans d'autres, elle laisse toujours beaucoup à désirer.

---

<sup>1</sup> voir [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)

En Argovie, canton ayant présenté le projet auquel a été décerné le prix «Flâneur d'Or 2008», les compétences sont définies dans l'ordonnance cantonale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre ainsi que dans la stratégie globale des transports «mobilitätAARGAU » (mobilité en Argovie). Le canton développe un réseau principal de chemins pédestres et cyclistes destiné à relier les différentes régions et encourage les améliorations dans le cadre de réhabilitations de traversées d'agglomérations. Le maintien et l'amélioration des chemins existants ainsi que la création de nouvelles liaisons piétonnes et cyclistes dans les zones d'habitation sont en revanche en premier lieu de la compétence des communes.

### **Offre**

Le réseau piéton est le résultat d'une planification détaillée, prenant en compte toutes les liaisons existantes et les éventuels maillons manquants. Lorsqu'il est dense, varié et sûr, il présente un attrait pour les personnes se déplaçant à pied. Une bonne infrastructure pour le trafic piéton doit en outre satisfaire à certaines exigences de qualité découlant des besoins différenciés des différents groupes de piétons. Une structure hiérarchisée du réseau ainsi qu'une priorisation des mesures en accord avec la planification financière de la commune facilitent la mise en œuvre et le succès des aménagements. Dans son concept des liaisons piétonnes, la ville de Baden a défini les exigences suivantes pour le réseau piéton:

- sûr;
- direct et perméable;
- clairement ordonné;
- attrayant et utile.

La population de Baden est très satisfaite des conditions de trafic piéton et des aménagements de qualité, notamment de la vieille ville, avec sa zone piétonne centrale, des quartiers d'habitation à faible trafic pour la plupart, de la bonne desserte des zones de délasserement de proximité, sans parler de la nouvelle liaison créée grâce à la passerelle sur la Limmat et à l'ascenseur d'accès à la promenade, dont le coût s'est élevé à 4,2 millions de francs.

Le réseau piéton de la ville peut néanmoins encore être amélioré. Les endroits où des problèmes subsistent ont été répertoriés de manière systématique dans le cadre d'une analyse de points faibles du réseau et sont recensés dans un cadastre du trafic piéton. La ville de Baden a élaboré un programme de mesures sur la base des 197 insuffisances clairement identifiées et documentées sous forme de textes et d'images dans différents plans et listes. Ce programme définit des priorités et des horizons de mise en œuvre différents et donne une indication des coûts estimés de manière à ce que la réalisation puisse s'effectuer par étapes. Le Conseil municipal de Baden a accordé un crédit cadre de 500 000 francs pour la première phase de mise en œuvre prévue de 2009 à 2011.

En tant que mesure supplémentaire, Baden a mis en place un système de guidage pour piétons au centre ville (Fussgängersignaletik Innenstadt), qui a été inauguré en automne 2009. Il guide les piétons, dans le centre ville, vers les principaux lieux cibles.

## **Expériences**

Un an après l'ouverture de la passerelle sur la Limmat et de l'ascenseur d'accès à la promenade, la ville de Baden a fait réaliser une étude d'impact qui atteste du succès du projet auprès des utilisateurs: la fréquentation journalière de cette infrastructure est élevée, avec 2400 personnes utilisant l'ascenseur et 1700 empruntant la passerelle. Une enquête sur cette nouvelle liaison, qui est intégrée dans les trajets quotidiens, révèle un taux de satisfaction élevé. Les utilisateurs, qui viennent d'un périmètre relativement restreint, l'empruntent principalement pour se rendre au travail ou faire leurs courses. Une personne sur six utilise cet ouvrage pour se rendre à la gare. La liaison constitue donc une interface importante avec les transports publics. L'enquête a aussi mis en évidence un léger effet de transfert modal chez les utilisateurs, dont environ 2 % ont renoncé à la voiture en faveur de la locomotion douce. Le parking à vélos nouvellement aménagé du côté d'Ennetbaden est très utilisé et, la journée, sa limite de capacité est déjà dépassée. Les vélos sont parfois aussi embarqués dans l'ascenseur – de préférence à la montée. Avec une proportion de 7 % de cyclistes utilisant cet ouvrage, on peut considérer qu'il s'agit d'un investissement important en faveur du renforcement de l'ensemble du trafic lent.

## Profil

### Moyens de transport

- ✓ mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- ✓ mobilité combinée
- transports publics
- transports individuels motorisés
- ✓ transports de marchandises

### Motifs de déplacements

- ✓ déplacements domicile-travail
- ✓ déplacements pour les achats
- ✓ déplacements pour les loisirs
- ✓ déplacements professionnels
- ✓ déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

### Domaines d'action

- prestation de service
- ✓ marketing
- management de la mobilité
- ✓ planification du trafic et du territoire
- véhicules et équipements

### Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- ✓ > 20'000 habitants

### Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ commune à forte densité d'emploi
- ✓ commune rurale
- ✓ commune touristique

### Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- 1 an
- 2 ans
- ✓ 5 ans

### Coût d'investissement

- faible (< Fr. 10'000.-)
- moyen (Fr. 10'000.- – Fr. 50'000.-)
- ✓ élevé (> Fr. 50'000.-)

### Frais d'exploitation annuels

- faibles (< Fr. 5'000.-)
- ✓ moyens (Fr. 5'000.- – Fr. 20'000.-)
- élevés (> Fr. 20'000.-)

## Remarques

Les investissements à prévoir pour une infrastructure donnée ainsi que le temps nécessaire à la planification et à la réalisation de l'ouvrage dépendent de l'ampleur du projet à mettre en œuvre et des conditions locales.

## Effets

### Environnement et énergie

Aller à pied est un moyen de locomotion peu encombrant, neutre du point de vue du climat et silencieux; c'est donc le moyen le plus respectueux de l'environnement pour se déplacer. Une commune qui aménage ses espaces publics de manière à faciliter les déplacements des piétons est ressentie comme accueillante et agréable. Les investissements dans des aménagements piétons attrayants et des liaisons directes sont payants sur le long terme. Ils invitent à se déplacer à pied et incitent à renoncer aux trajets en voiture.

### Société

La marche à pied est saine et contribue au bien-être. En se déplaçant à pied, on n'est pas tributaire des transports publics, ce qui permet de participer de manière autonome à la mobilité et à la vie de la commune. Les personnes qui se déplacent à pied animent les espaces publics et augmentent ainsi leur sécurité. Une planification axée sur le trafic piéton visant à aménager un réseau sans failles de chemins piétons attrayants augmente la sécurité du trafic dans la commune.

Les récompenses décernées à des solutions exemplaires en faveur des piétons dans le cadre du concours Flâneur d'Or contribuent grandement à augmenter la prise de conscience de la mobilité piétonne et à améliorer son image.

### Economie

Du point de vue économique, la promotion du trafic piéton est payante et elle présente également des avantages pour les activités artisanales et commerciales locales. Les coûts des mesures dans ce domaine sont comparativement faibles, mais leurs bénéfices importants. Plus de la moitié des clients des commerces de détail optent pour la mobilité douce pour se rendre dans les magasins. Une promotion cohérente et une augmentation de l'attrait des déplacements à pied a une incidence favorable sur ce potentiel. Les commerces locaux d'une commune ne sont pas les seuls à profiter de ces aménagements; les attractions touristiques en bénéficient également grâce à une clientèle plus grande et un plus grand nombre de places de stationnement disponibles pour les visiteurs qui ne peuvent pas venir autrement qu'en voiture.



## Outils

### Démarche

Un instrument de planification est un élément indispensable pour créer, sur le long terme, une infrastructure favorable aux piétons dans une commune ou une agglomération et arriver à augmenter de manière significative la part de la mobilité douce dans le trafic global. Le guide de la mobilité douce dans les projets d'agglomération édité par l'OFROU est également un document utile pour l'élaboration du concept des liaisons piétonnes d'une commune; il permet d'intégrer de manière systématique le trafic piéton dans la planification communale. Il faut pour ce faire:

- formuler des objectifs clairs pour la promotion du trafic piéton et définir des stratégies pour atteindre ces objectifs;
- concevoir et définir le réseau piéton;
- faire un état de lieux et analyser les points faibles qui existent dans les catégories suivantes: réseau, interfaces intermodaux, sécurité et information;
- développer un plan de mesures pour remédier aux points faibles existants, avec une estimation de leurs coûts et des délais différenciés pour leur mise en œuvre;
- régler de manière contraignante les responsabilités pour le déclenchement, la mise en œuvre et le financement des mesures à réaliser conformément au programme (inscription dans des programmes d'agglomération, dans des plans directeurs des communications ou dans le concept de liaisons piétonnes propre à la commune);
- contrôler les résultats.

Il est recommandé d'associer les habitants à l'élaboration des mesures en faveur du trafic piéton, par exemple par le biais de visites des lieux, de réunions d'information ou d'enquêtes, ce qui permet de mettre en évidence les points faibles du réseau piéton et de percevoir de manière précoce, afin d'y faire face, les résistances ou les craintes vis-à-vis de modifications du régime du trafic, notamment lors de l'aménagement de zones 30 ou de zones de rencontres (voir les cas pratiques de Mobilservice « Cadastre des obstacles sur le réseau de locomotion douce » et « Zones à vitesse limitée »).

### Financement

Les coûts liés à un concept des liaisons piétonnes ainsi qu'à la mise en œuvre en continu des mesures sont supportés par les communes. Dans certaines conditions, un (co-)financement de la Confédération ou des cantons est possible dans le cadre des modèles de financement cantonaux ou sous la forme d'un fonds, et ces possibilités doivent être examinées. Les projets concrets d'une certaine envergure peuvent notamment être notifiés au canton afin d'être cofinancés dans le cadre des programmes d'agglomération. Les aménagements

standard ou les petites améliorations sont des mesures à faibles coûts, voire neutres du point de vue des coûts le cas échéant, qui peuvent être intégrées de manière permanente dans les travaux d'entretien ou sans autre dans des projets de construction prévus.

## **Marketing**

Les communes doivent intégrer, dans leur communication, les aménagements piétons nouveaux et les améliorations – tout comme les autres ouvrages d'ailleurs – et les présenter avec fierté. Des infrastructures de ce type ainsi que leur marketing ont un impact positif sur les évaluations faites dans le cadre de la procédure en vue de l'obtention du label Cité de l'énergie. L'utilité qu'elles présentent pour différents groupes (p. ex. les personnes à mobilité réduite, les enfants ou les personnes âgées) doit être clairement mise en avant. On améliore ainsi l'acceptation d'autres mesures, parfois aussi plus coûteuses, et les prix décernés aux projets de qualité y contribuent également.

Le système de guidage pour piétons (voir le cas pratique de Mobilservice « Système de guidage pour piétons » n'est pas seulement destiné à montrer au piéton le parcours qu'il doit emprunter, mais constitue également une mesure efficace pour le public. Il accroît la prise de conscience et améliore l'image de la marche à pied.

L'attractivité du réseau piéton est un avantage que la commune peut faire valoir dans le cadre de sa promotion.

### « Flâneur d'Or » – Prix des aménagements piétons

Il est possible de présenter au concours « Flâneur d'Or » aussi bien des infrastructures exemplaires existantes pour le trafic piéton que des concepts innovants. Les participants peuvent être des communes, des bureaux d'études ou d'ingénieurs, des organisations et des entreprises, ainsi que des spécialistes et des groupes, qui s'engagent en vue d'augmenter l'attractivité des déplacements à pied. La prochaine édition du concours aura lieu en janvier 2011.

Parallèlement aux concepts et plans de communication ou aux plans directeurs (qui doivent toutefois déjà avoir été avalisés par les autorités), les projets qui conviennent pour participer au concours sont avant tout des projets déjà mis en œuvre dans les catégories suivantes:

- infrastructures favorables aux piétons sur des routes principales, avec signalisation et marquage;
- infrastructures favorables aux piétons sur des routes secondaires, des chemins et des places, avec signalisation et marquage;
- infrastructures favorables aux piétons, avec signalisation et marquage, à des interfaces avec d'autres modes de transport (en premier lieu les transports publics).

Une mesure favorisant le trafic piéton sera bien notée lorsqu'elle est exemplaire selon les critères suivants:

- attractivité de la liaison ou qualité de l'espace public;
- sécurité et confort pour les piétons;
- caractère exemplaire du projet: transposition possible à d'autres contextes (communes ou lieux);

- caractère innovant: aspect visionnaire du projet, inventivité, solution non conformiste, qualités esthétiques;
- démarche adoptée: engagement des personnes impliquées, audace, ténacité, intégration de la population dans le processus;
- aspects financiers: rapport entre les effets des mesures et les moyens engagés, rapport entre le coût et le gain en matière de sécurité et d'attractivité

### Informations complémentaires

Pour en savoir plus:

- Office fédéral des routes OFROU, secteur Mobilité douce: [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)
- Mobilité piétonne: [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch) (page en allemand)
- Informations détaillées concernant les zones de rencontres et exemples de meilleures pratiques (best-practice): [www.zonederencontre.ch](http://www.zonederencontre.ch)
- Prix des aménagements piétons: [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch)
- Loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR): [www.admin.ch/ch/f/rs/c704.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c704.html)
- Cité de l'énergie®: [www.citedelenergie.ch](http://www.citedelenergie.ch)

Autres documents à télécharger:

- Guide de la mobilité douce dans les projets d'agglomération édité par l'OFROU: [www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=fr](http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=fr)
- Concept des liaisons piétonnes de la ville de Baden: [www.baden.ch/documents/Fusswegkonzept1202461002445.pdf](http://www.baden.ch/documents/Fusswegkonzept1202461002445.pdf)
- Dossier Limmatsteg (dossier de la passerelle sur la Limmat, en allemand), rapport du jury 2008 et encart « Ausgezeichnete Fusswege » (aménagement piétons ayant reçu une distinction) du n° 3/2009 du magazine Hochparterre: [www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page\\_id=1809&globalkeyword=gemeinde](http://www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page_id=1809&globalkeyword=gemeinde)
- Rapports du jury Flâneur d'Or 2008 (en français, allemand et italien) dans le cahier spécial de mars 2009 du magazine Hochparterre et rapport de l'étude d'impact concernant l'aménagement réalisé à de Baden: [www.fussverkehr.ch/publikationen.php](http://www.fussverkehr.ch/publikationen.php)

Adresses de contact et fournisseurs:

Ville de Baden  
Planification du développement (Entwicklungsplanung)  
Rolf Wegmann  
Rathausgasse 5  
5400 Baden  
Tél: 056 200 82 91  
[rolf.wegmann@baden.ag.ch](mailto:rolf.wegmann@baden.ag.ch)

Mobilité piétonne  
Thomas Schweizer  
Klosbachstrasse 48  
8032 Zurich  
Tél: 043 488 40 30  
[info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

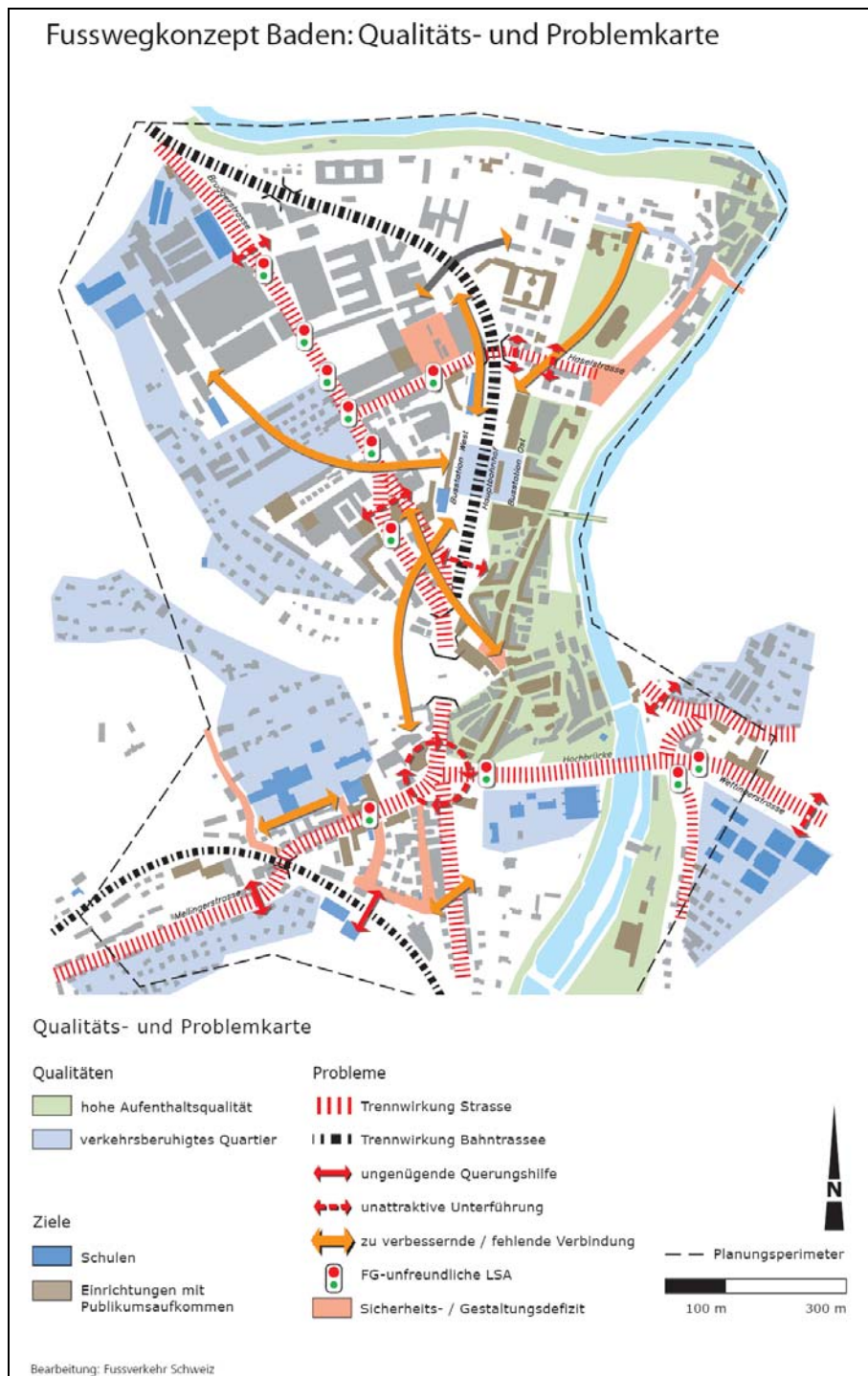
Demandez conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE de votre canton:

[www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/fag-1.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/fag-1.html)

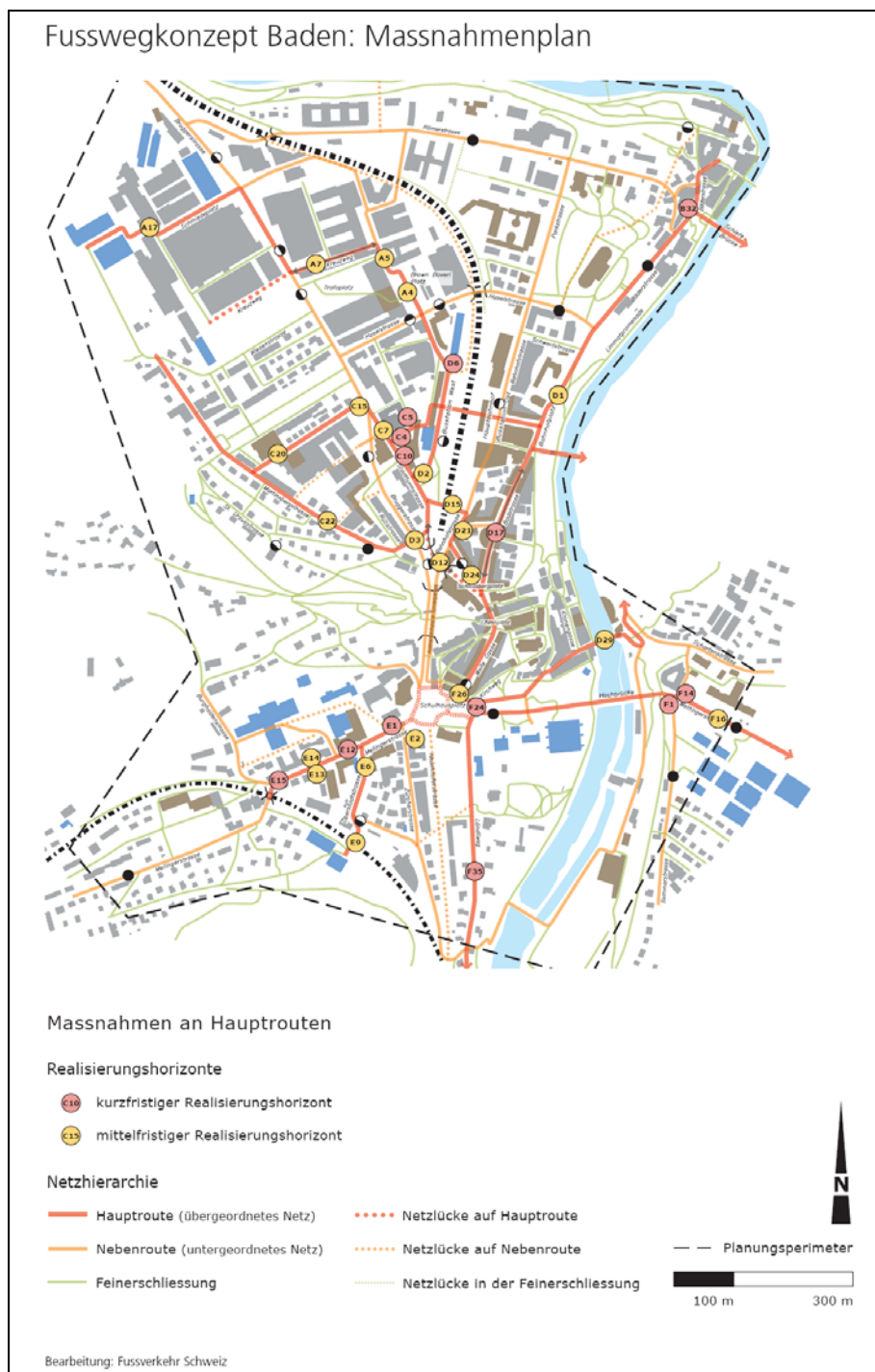
Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Canton d'Argovie  
Département des constructions, des transports et de l'environnement (Departement Bau, Verkehr und Umwelt)  
Division Trafic (Abteilung Verkehr)  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau  
Tél: 062 835 33 30  
[aargaumobil@ag.ch](mailto:aargaumobil@ag.ch)

## Galerie de photos



Concept des liaisons piétonnes de Baden: cartographie des qualités et des problèmes  
 (Source: Baden ist Zukunft. Fusswegkonzept Baden. Auteur: Mobilité piétonne. Zurich, 2007)



Concept des liaisons piétonnes de Baden: plan de mesures

(Source: Baden ist Zukunft. Fusswegkonzept Baden. Auteur: Mobilité piétonne. Zurich, 2007)





Projet gagnant du concours Flâneur d'Or 2008: passerelle piétonne de Baden-Ennetbaden (AG)



Distinction en 2008: zone de rencontres à Schlieren (ZH), Route cantonale avec zone 30 à Croglio (TI)



Mention en 2008: accès direct au train à Schlieren (ZH)

Zone de rencontres à Baden (AG)