



Rapport du Jury Flâneur d'Or 2014

Prix des aménagements piétons



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2014
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

vcs ate ata

archi
espa  ium.ch

**HOCH
PART
ERRE**



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



 **SIGNAL**



Flâneur d'Or 2014

*Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali*

Impressum

Rapport du jury «Flâneur d'Or 2014 – Prix des aménagements piétons »

Novembre 2014

Organisation et rapport du jury :

Mobilité piétonne Suisse
Pascal Regli / Maude Risse
Klosbachstrasse 48
8032 Zurich
043 488 40 37
flaneurdor@mobilitepietonne.ch



**Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera**

Photos : Dossiers de candidature
et Mobilité piétonne Suisse

Version papier : Mobilité piétonne Suisse
Version électronique :
www.flaneurdor.ch
www.mobilitepietonne.ch

Concours organisé avec le soutien et le relais média de :
Office fédéral des routes / domaine mobilité douce ;
Signal AG ; Association transports et environnement ATE ;
Hochparterre ; Association des Communes Suisses ; Union
des villes suisses ; archi espazium

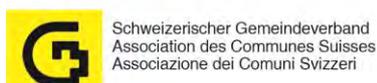
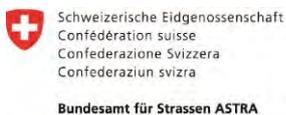




Table des matières

« Flâneur d'Or 2014 – Prix des aménagements piétons »	4
Introduction	4
Conditions de participation	4
Catégories de projets.....	4
Critères d'appréciation.....	4
Jury	5
Le concours 2014	5
Premier prix, distinctions, mentions.....	8
Quelques commentaires.....	9
Approbation.....	10
Premier prix 2014.....	11
Zurich : Mesures d'accompagnement du contournement ouest – une nouvelle vie pour un quartier.....	11
Distinctions	16
Genève (GE) : Place Simon-Goulart.....	16
Lumino (TI) : Lumino Bridge.....	18
Martigny (VS) : Réaménagement de la Place Centrale.....	20
Neuchâtel (NE) : La Passerelle du Millénaire	22
Pura (TI) : Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero (Ajustement urbain lavoir cimetièrè).....	24
Saint-Imier (BE) : ConviviaCité.....	26
Yverdon-les-Bains (VD) : Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz	28
Zurich (ZH) : Sechseläutenplatz.....	30
Mentions	32
Canobbio inaugure un salon urbain	32
Gossau en robe à poids	33
Lausanne : Aménagement de l'espace public du Rôtillon	33
Sumvitg : Une zone 30 par voie juridique	34
Rundweg Winterthur – Un « Tour de ville » en 10 étapes	34



« Flâneur d'Or 2014 – Prix des aménagements piétons »

Introduction

Le concours « Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons » organisé par Mobilité piétonne Suisse distingue des aménagements de rues, chemins et places qui invitent à flâner, ainsi que des nouvelles liaisons piétonnes sûres et attractives. Le concours bénéficie du soutien de l'Office fédéral des routes OFROU et d'autres partenaires. Il récompense les mesures qui contribuent à améliorer la qualité, l'attractivité et la sécurité des déplacements à pied.

Ce concours d'échelle nationale, organisé pour la huitième fois en 2014, récompense des communes, des institutions, des personnes ou des groupes de personnes de toute la Suisse qui se sont engagés dans la réalisation de projets innovants ayant des effets positifs pour les piétons. Il vise à faire connaître des bonnes pratiques et à contribuer à susciter de nouvelles réalisations qui s'en inspirent. Le jury décerne un prix de CHF 10'000.- au gagnant, ainsi que plusieurs distinctions et mentions. Les projets primés seront présentés lors d'une conférence de presse et d'une journée d'étude. Le magazine « *Commune Suisse* », la revue d'architecture « *Hochparterre* », « *archi* » et l'Union des villes suisses – partenaires médias du concours – réaliseront un portrait des projets récompensés.

Conditions de participation

Le concours est ouvert aux communes, aux bureaux d'ingénieurs et aux bureaux d'aménagement, aux organisations et aux entreprises, ainsi qu'aux personnes ou aux groupes qui s'engagent dans le domaine des piétons et de la promotion de l'attractivité des déplacements à pied. Sous une condition : les projets soumis doivent avoir été réalisés, et les conceptions d'ensemble ou schémas directeurs doivent lier les autorités de manière explicite.

Catégories de projets

Les projets sont répartis selon quatre catégories :

- concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs ;
- réaménagements de routes cantonales favorables aux piétons ;
- réaménagements de routes communales, de chemins (publics ou privés) ou de places favorables aux piétons ;
- Interfaces de transports publics.

Le terme « aménagement » comprend aussi des éléments de signalétique ou des marquages.

Critères d'appréciation

Conformément au descriptif du concours, les projets sont évalués selon les critères suivants :

- qualité de l'aménagement, attractivité de la liaison ou de l'espace public ;
- sécurité et confort pour les piétons ;
- caractère exemplaire du projet, transposition possible à d'autres contextes ;
- caractère innovant : aspect visionnaire du projet, inventivité, solution non conformiste, qualités esthétiques ;



- processus de projet : engagement des personnes impliquées, intégration de la population, ténacité des acteurs, audace du projet ;
- aspects financiers : rapport entre effets des mesures et moyens engagés, rapport coût-bénéfice en termes de sécurité et d'attractivité.

Jury

- **Gabrielle Bakels**, ingénieure, Office fédéral des routes OFROU, domaine mobilité douce, responsable du secteur réseaux piétons et chemins de randonnée
- **Yves Delacrétaz**, Professeur en mobilité et transport, Haute École d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud
- **Werner Huber**, architecte EPF, rédacteur de la revue Hochparterre
- **Manuel Peer**, Département des travaux publics, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie, responsable Développement urbain et espaces non-construits
- **Jordi Riegg**, M.Sc. Spatial Development and Landscape Architecture, président de Mobilità Attiva
- **Michael Rytz**, géographe et aménagiste, Association Transports et environnement ATE
- **Milena Scherer**, Dr. sc. EPFZ, ingénieure en transports, Service des ponts et chaussées de la Ville de Lucerne
- **Thomas Schweizer**, géographe, planificateur en transports SVI, directeur de Mobilité piétonne Suisse
- **Roman Widmer**, historien, Union des villes suisses, responsable Mobilité et monitoring politique

Le concours 2014

Au total, 46 dossiers ont été envoyés dans les délais. Tous remplissaient les exigences requises et ont pu être soumis au jury, composé de neuf personnes. Les projets ont été répartis selon les quatre catégories du concours :

8	concepts ou planifications de mobilité, schémas directeurs
6	réaménagements de routes cantonales favorables aux piétons
29	réaménagements de routes communales, de chemins (publics ou privés) ou de places favorables aux piétons
3	interfaces de transports publics

46	nombre total de projets
----	-------------------------

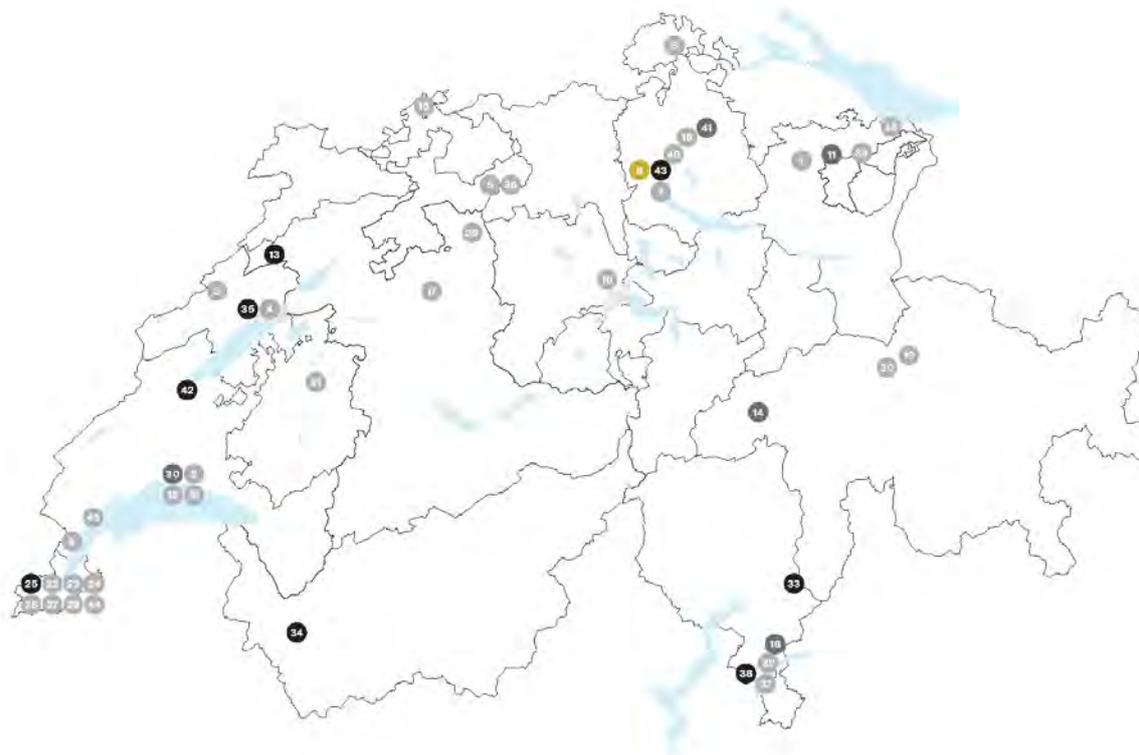


Illustration : vue d'ensemble des projets soumis
(carte de la Suisse avec la liste des projets, Hochparterre)

Flâneur d'Or 2014

Eingereichte Projekte | *Projets soumis*

■ Hauptpreis | *Premier prix*

■ Auszeichnungen | *Distinctions*

■ Erwähnungen | *Mentions*

■ übrige | *autres*

Verkehrskonzepte und -planungen,
Leitbilder | *Concepts et planifications de
mobilité, schémas directeurs*

- 1 Kanton St. Gallen: Gemeinde bewegt
- 2 Lausanne: bancs (Lausanne)
- 3 Le Locle: espaces publics en réseau - passages et déambulations
- 4 Neuchâtel: promenade numérique
- 5 Olten: Neue Wege gehen - Experimentelle Orientierungshilfen
- 6 Schaffhausen: Erlebniskarte (Vom Rauschen zur Stille)
- 7 Zürich: Aktion (Schon entdeckt?)
- 8 Zürich: Flankierende Massnahmen Westumfahrung

Infrastrukturen auf Kantonsstrassen |
Réaménagements de routes cantonales

- 9 Céligny: cheminement piétonnier Crans-Céligny
- 10 Ebikon: Schachenbrücke - eine innovative Quartierverbindung über eine Kantonsstrasse
- 11 Gossau SG: Zentrumsgestaltung Ortsdurchfahrt St. Galler- und Herisauerstrasse
- 12 Lausanne: Passerelle de La Sallaz
- 13 Saint-Imier: ConviviaCité
- 14 Sumvitg: Ina zona da tempo 30 per Sumvitg!

Infrastrukturen auf Gemeindestrassen,
Wegen und Plätzen | *Réaménagements
de routes communales, chemins et places*

- 15 Basel: Gestaltung des Altstadtbereichs am Münsterhügel
- 16 Brütten: Umgestaltung Dorfstrasse im Dorfkern
- 17 Burgdorf: Zwei Langsamverkehrsbrücken
- 18 Canobbio: Il Salotto di Canobbio
- 19 Chur: Neubau Rad- und Fussweg Stampaweg
- 20 Domat/Ems: Aufwertung Ortsdurchfahrt im Dorfkern
- 21 Fribourg: liaison mixte entre la rue de l'Hôpital et St-Léonard
- 22 Genève: axe rue de l'Ecole-de-Médecine / pont Hans-Wilsdorf
- 23 Genève: Chemin des Coudriers
- 24 Genève: Place de Longemalle
- 25 Genève: Place Simon-Goulart
- 26 Genève: Plaine de Plainpalais
- 27 Genève: Rue de Saint-Jean
- 28 Grand-Saconnex: Parc du Pommier
- 29 Langenthal: Wuhrlplatz
- 30 Lausanne: aménagement de l'espace public du Rôtillon
- 31 Lausanne: installation temporaire Scuba Sallaz-Plage
- 32 Lugano: Passeggiata pedonale-ciclabile lungo il fiume Cassarate
- 33 Lumino: Lumino Bridge
- 34 Martigny: réaménagement de la Place Centrale
- 35 Neuchâtel: Passerelle du Millénaire
- 36 Olten: Umgestaltung Neue Kirchgasse / Begegnungszone Innenstadt

37 Paradiso: Riqualifica del Centro Comune nell'ambito del Piano particolareggiato del Centro Comune

- 38 Pura: adeguamento urbanistico lavatoio cimitero
- 39 St. Gallen: Neugestaltung der südlichen Altstadt zum Bijou
- 40 Wallisellen: Richti-Arkade Wallisellen
- 41 Winterthur: Rundweg Winterthur
- 42 Yverdon-les-Bains: aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz
- 43 Zürich: Sechseläutenplatz

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr |
Interfaces de transports publics

- 44 Genève: Passerelle de la Paix
- 45 Gland: Place de la Gare
- 46 Rorschach: Aufzug beim Bahnhof



Les membres du jury ont disposé d'environ quatre 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 23 juin 2014 : 1^{er} tour d'évaluation
- le 27 août 2014 : 2^e tour, attribution du Prix 2014

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 » :

- 4 projets « Trouver son chemin »
- 3 projets « Concept de planification »
- 1 projet « Concept divers »

Catégorie « réaménagements de routes cantonales favorables aux piétons » :

- 5 projets « Traversée de localité »
- 1 projet « Liaison entre localités »

Catégorie « réaménagements de routes communales, de chemins (publics ou privés) ou de places favorables aux piétons » :

- 5 projets « Vieille Ville / Centre »
- 6 projets « Place »
- 5 projets « Chemin piéton »
- 6 projets « Passerelle »
- 2 projets « Parc »
- 5 projets « Aménagement de l'espace-rue »

Catégorie « interfaces de transports publics » :

- 2 projets « Passerelle / ascenseur »
- 1 projet « Place de gare »

À l'issue de discussions nourries lors de la première séance, 19 projets sur les 46 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 du temps nécessaire 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. Les 19 projets restants ont aussi tous été analysés et évalués par le Centre pour la construction adaptée aux handicapés, qui a livré une synthèse de ses remarques à l'usage du jury.

Lors de la deuxième séance, l'un des projets éliminé au premier tour a été repris dans les projets retenus pour le second tour. 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, puis 11 projets ont encore été éliminés. Parmi les 9 projets restants, un projet a reçu le Premier prix du « Flâneur d'Or 2014 ». Les 8 autres ont été distingués.



Le jury a également attribué 5 mentions. Cette catégorie permet de mettre en évidence des projets qui ont le mérite d'avoir traité de manière intéressante un thème important.

Premier prix, distinctions, mentions

- | | |
|--------------|--|
| Premier prix | <ul style="list-style-type: none">• Zurich (ZH): Mesures d'accompagnement du contournement ouest |
| Distinctions | <ul style="list-style-type: none">• Genève (GE): Place Simon-Goulart• Lumino (TI): Lumino Bridge• Martigny (VS): Réaménagement de la Place Centrale• Neuchâtel (NE): La Passerelle du Millénaire• Pura (TI): Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero (Ajustement urbain lavoir cimetièrè)• Saint-Imier (BE): ConviviaCité• Yverdon-les-Bains (VD): Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz• Zurich (ZH): Sechseläutenplatz |
| Mentions | <ul style="list-style-type: none">• Canobbio (TI): Il Salotto di Canobbio (Le salon de Canobbio)• Gossau (SG): Zentrumsgestaltung Ortsdurchfahrt St. Galler- und Herisauerstrasse (Réaménagement du centre, traversée de la localité)• Lausanne (VD): Aménagement de l'espace public du Rôtillon• Sumvitg (GR): Ina zona da tempo 30 per Sumvitg! (Une zone 30 pour Sumvitg !)• Winterthur (ZH): Rundweg Winterthur (Sentier autour de Winterthur) |



Quelques commentaires

La qualité des projets est impressionnante

Des espaces de circulation adaptés aux piétons ? Cela existe ! Pour preuve : les excellents projets qui ont participé à la huitième édition du « Flâneur d'Or ». Certains projets n'ont, à première vue, rien de spectaculaire. Ce ne sont pas toujours les chantiers imposants et onéreux qui simplifient la vie quotidienne des piétons. Au contraire, la situation des piétons peut souvent être améliorée grâce à de petites interventions ciblées. La qualité des 46 projets soumis n'a pas rendu la tâche du jury facile. Il n'a pas été aisé de choisir quels candidats seraient finalement distingués ou recevraient le Premier prix. En fin de compte, le jury a retenu 20 projets qui ont été à nouveau examinés en détail. Enfin, il a distingué 8 projets et a désigné le gagnant du « Flâneur d'Or ».

La Suisse romande et le Tessin bien représentés

Le « Flâneur d'Or » a définitivement franchi la barrière de rösti. Pour la première fois en 2014, les candidatures romandes ont été plus nombreuses que celles venant de Suisse alémanique.

L'augmentation de projets en provenance du Tessin est également réjouissante.

Accent sur les places et leur aménagement

De nombreux dossiers de qualité traitent de la réhabilitation ou de l'aménagement de places urbaines. C'est pourquoi l'accent a été mis sur leur évaluation, ce qui a permis au jury nombre de discussions passionnantes quant à la qualité du séjour, le caractère approprié d'un régime de circulation, le mobilier urbain, etc. Bien souvent, les projets de places jouent un rôle important dans la modération du trafic. Supprimer des places de parc, au moins en partie, ouvre la porte à un espace public attractif et vivant. C'est ainsi que trois projets – la Place Simon-Goulart à Genève, la Place Centrale à Martigny et la Sechseläutenplatz à Zurich – sont des parkings transformés en places publiques.

La Ville de Genève se distingue par son engagement en faveur des déplacements à pied

Genève a soumis pas moins de 7 projets lors du « Flâneur d'Or 2014 ». Ces derniers couvrent un large spectre thématique et sont d'excellente qualité. Bien que seul le réaménagement de la Place Simon-Goulart ait reçu un prix, le jury salue Genève pour son approche équilibrée, le recours aux processus participatifs et le soin apporté à la réalisation des projets. Ainsi, la Ville de Genève est en quelque sorte l'autre gagnant du « Flâneur d'Or 2014 ».

L'encouragement des loisirs de proximité passe par la promotion des déplacements à pied

Le « Flâneur d'Or » se concentre sur les aménagements en localité. Pourtant, par leur recherche d'une mobilité durable, les projets qui se préoccupent des loisirs de proximité et de l'attractivité des liaisons entre espace urbanisé et nature ont leur place dans un tel concours.

L'encouragement des loisirs de proximité passe aussi par la promotion des déplacements à pied. Il a parfois été difficile pour le jury de décider si certains dossiers dans lesquels cet aspect jouait un rôle essentiel – tels que le sentier autour de Winterthur (Rundweg Winterthur) et la carte « Du bruit au silence » (Erlebniskarte « Vom Rauschen zur Stille », Schaffhouse / Zurich) – relevaient plutôt de la randonnée (et seraient donc plus adaptés au « Prix Rando ») ou de la flânerie.

Le présent rapport rend compte de l'évaluation des projets par le jury. On trouvera une documentation plus complète et détaillée concernant les projets sur le site internet www.flaneurdor.ch.



Approbation

Adopté par le jury lors de la séance du 27 août 2014 :

Gabrielle Bakels

G. Bakels

Yves Delacrétaz

Y. Delacrétaz

Werner Huber

W. Huber

Manuel Peer

M. Peer

Jordi Riegg

J. Riegg

Michael Rytz

M. Rytz

Milena Scherer

M. Scherer

Thomas Schweizer

Thomas Schweizer

Roman Widmer

R. Widmer



Premier prix 2014

Zurich : Mesures d'accompagnement du contournement ouest – une nouvelle vie pour un quartier

Les mesures d'accompagnement du contournement ouest à Zurich ont été introduites pour éviter le report du trafic dans un quartier d'habitation lors de l'ouverture du nouveau tronçon autoroutier. Elles sont une leçon en matière de réhabilitation urbaine. D'anciens axes de transit ont ainsi pu être transformés en espace public de qualité, redonnant vie aux rues du quartier.

Les mesures d'accompagnement du contournement ouest ouvrent la voie à d'importants projets de réaménagement de l'espace-rue. Derrière ces mesures, se cache un travail de longue haleine dont la réussite est due aux solutions de planification et aux réalisations innovantes et concertées.



Carrefour de la Weststrasse et de la Gertrudstrasse avant transformation (2008)



Carrefour de la Weststrasse et de la Gertrudstrasse après transformation (2012) : aménagement de la Brupbacherplatz



La Seebahnstrasse avant transformation (2008) : axe de transit



La Seebahnstrasse après transformation (2012) : route principale urbaine, trafic bidirectionnel avec bande centrale, report du trafic de transit sur le contournement ouest



Contexte

Les mesures d'accompagnement du contournement ouest à Zurich ont été introduites pour éviter le report du trafic dans un quartier d'habitation lors de l'ouverture du nouveau tronçon autoroutier (tunnel de l'Uetliberg). De plus, il s'agissait de reporter le trafic origine - destination de la ville de Zurich aussi longtemps que possible sur le réseau autoroutier. Les mesures d'accompagnement englobent pour l'essentiel le réaménagement de l'ancien axe de transit Weststrasse / Sihlfeldstrasse / Bullingerstrasse, la réduction du trafic dans les rues du quartier et le démantèlement de la Birmensdorferstrasse entre Waldegg et Triemli.

Processus

La planification routière des années 1950 prévoyait la construction de trois autoroutes menant au centre-ville, lesquelles se seraient croisées au Platzspitz. Ces « voies express en Y » n'ont toutefois pu être réalisées pour des raisons techniques, financières et politiques. En 1971, l'Assemblée fédérale a complété le réseau national par le contournement nord-ouest de Zurich. La « tangente ouest », raccordement nord-sud provisoire, a alors été construite afin de satisfaire les besoins du trafic individuel motorisé en pleine expansion. Cette mesure provisoire a duré 40 ans, le temps de mener à terme un long et difficile processus de planification, de conception et de mise en œuvre. C'est seulement en 1988 que le Conseil fédéral a autorisé le projet général du contournement de Birmensdorf, du tunnel d'Uetliberg et du triangle de Brunau. Le projet d'exécution, comprenant un rapport d'impact sur l'environnement, a été rendu public en 1991. Le Conseil d'État a adopté une version corrigée de ce projet en 1993. De nombreux recours de droit administratif ont alors été déposés. C'est un arrêt du Tribunal fédéral qui a obligé, en 1996, le canton de Zurich à prévoir des mesures d'accompagnement afin de protéger les quartiers et les villages lors de l'ouverture du tronçon autoroutier. Grâce à cela, le report du trafic dans le quartier zurichois de Sihlfeld a pu être évité.

Grâce à la stratégie « Stadträume 2010 » (« Espaces urbains 2010 »), qui était déjà en cours d'élaboration au début des années 2000, la Ville de Zurich disposait d'un instrument idéal pour transformer l'espace urbain dégradé en espace de vie. Cette stratégie est soutenue par un plan hiérarchisé qui divise l'espace urbain en zones de quartier, urbaine ou d'importance nationale. Ainsi, la Sihlfeldstrasse a-t-elle été classée comme zone de quartier, alors que la Bullingerplatz est considérée comme zone urbaine. Ces dernières ont pu être élégamment aménagées de telle sorte que l'espace public soit calme et agréable.





Étapes

- 1991 Dépôt du projet d'exécution du contournement ouest de Zurich.
Dépôt de 292 oppositions.
- 1996 Arrêt du Tribunal fédéral : le canton de Zurich doit prévoir des mesures d'accompagnement afin de protéger les quartiers et les villages lors de l'ouverture du tronçon autoroutier.
- 2001 Le Conseil d'État du canton de Zurich adopte le concept global des mesures d'accompagnement.
- 2006 Dépôt des plans de l'avant-projet au printemps ; dépôt des plans du projet de construction en fin d'année.
- 2009 Ouverture du contournement ouest de Zurich (A3). Premières étapes des mesures d'accompagnement en ville de Zurich.
- 02/08/2010 Ouverture de la Seebahnstrasse au trafic bidirectionnel.
- 24/05/2012 Inauguration des rues réaménagées.

Organisation

Maître d'ouvrage : Service des ponts et chaussées de la Ville de Zurich, Service des transports du canton de Zurich et Office fédéral des routes

Concept de mobilité : Ernst Basler + Partner

Étude préliminaire / avant-projet, projet de construction FlaMaWest, planification des transports, aménagement : Metron AG

Transports / génie civil : Heierli Ingenieurbureau AG

Technique des transports / planification : bureau d'ingénieurs Roland Müller

Évaluation du contournement ouest et de l'A4 district de Knonau : ARGE SNZ / Bühlmann

Planification d'exécution et direction des travaux, lot 1: IG WWB (Wepf/WKP / Basler & Hofmann AG)

Planification d'exécution et direction des travaux, lot 2 : IG SNZ / Preisig AG

Planification d'exécution et direction des travaux, lot 3 : bureau d'ingénieurs Heierli AG

Aspects financiers

Revêtement de la chaussée : CHF 60 Mio. (Confédération 60%, Canton 24%, Ville de Zurich 16%)

Entretien / conduites / canalisations : CHF 40 Mio.

Total : CHF 100 Mio.

Le projet

Les mesures d'accompagnement comprennent pour l'essentiel :

- Le réaménagement de la Seebahnstrasse en route principale intégrée au contexte urbain
- Le réaménagement de l'ancienne tangente ouest – axe Weststrasse / Sihlfeldstrasse / Bullingerstrasse en rues de quartier à trafic modéré
- Le démantèlement de la Birmensdorferstrasse entre Waldegg et Triemli



Le tracé formé par la Schimmelstrasse et la Seebahnstrasse désenclave les quartiers attenants et est ouvert au trafic bidirectionnel. Au niveau de la Seebahnstrasse, les deux voies sont séparées par une bande centrale avec bordures en granit. Il s'agit d'un bon exemple d'intégration d'une route principale en ville malgré le fort trafic.

La circulation a été modérée dans les rues et les places le long de l'ancienne tangente ouest. Ainsi, l'espace public peut à nouveau être considéré comme un lieu de rencontre, de détente et peut servir à diverses activités.

Deux nouvelles places ont été créées : l'Anny-Klawa-Platz à la Sihlfeldstrasse et la Brupbacherplatz. L'aménagement, ouvert et aéré, est composé de bancs et d'arbres. Le sol est recouvert de gravier. La qualité de séjour ainsi obtenue laisse présager de leur développement en nouvelles places de quartier. La Weststrasse a également totalement changé de visage. Une nouvelle allée d'arbres borde la Sihlfeldstrasse. Cette dernière pourrait devenir un lieu de promenade grâce à ses larges trottoirs. En tout, 370 arbres ont été plantés dans le périmètre.

La Bullingerplatz, transformée en zone de rencontre, est aujourd'hui un véritable lieu de vie. Un nouveau restaurant complète la revitalisation de cette place de quartier. Au vu du nombre de mesures prises, quelques ajustements ont également dû être effectués. Entre autre à la Bullingerplatz : afin de souligner le caractère de séjour de la place et de modérer encore plus le trafic, du mobilier urbain supplémentaire a été installé, répondant ainsi au souhait de la population du quartier. Ainsi l'espace-rue a été progressivement rendu aux riverains.

À la place Triemli, trois nouveaux passages piétons facilitent la traversée de la chaussée vers l'arrêt de transports publics au milieu de la place.

Le volume de trafic a drastiquement diminué. Ce faisant, les pollutions sonore et atmosphérique ont également baissé, l'espace public est à nouveau animé et la qualité de l'espace urbain est améliorée. La situation pour les piétons et les cyclistes est ainsi meilleure, que ce soit le long de la route ou pour traverser.



L'intersection Schimmel-/Birmensdorferstrasse avant la transformation (2008)



L'intersection Schimmel-/Birmensdorferstrasse après la transformation (2011) : trafic bidirectionnel, suppression d'une voie routière, trottoirs élargis



L'avis du jury

Après une discussion approfondie, le jury était unanime : Zurich remporte le Premier prix. Selon le jury, les mesures d'accompagnement du contournement ouest zurichois font date dans le domaine de la mobilité piétonne en Suisse. Après avoir supporté 40 ans de trafic de transit, le quartier revit. Zurich s'éloigne ainsi d'une vision de la ville centrée sur l'automobile et se dirige vers un espace urbain orienté vers la qualité de vie des quartiers, la qualité de séjour et les besoins des piétons.

Le jury souligne particulièrement la réussite du réaménagement des Weststrasse, Sihlfeldstrasse et Bullingerstrasse. Autrefois axe de transit à fort volume de trafic, ces dernières sont aujourd'hui des rues de quartier à circulation modérée. Les mesures d'accompagnement du contournement ouest sont, selon le jury, emblématiques d'une reconquête aboutie de l'espace urbain au profit des modes doux. Le trafic motorisé drastiquement réduit circule aujourd'hui sur une chaussée plus étroite. Les piétons eux profitent de larges boulevards. Pour la première fois depuis des décennies, il est possible de se détendre sur une terrasse de café, de laisser les portes des magasins ouvertes, de flâner ou de bavarder avec ses voisins dans la rue. L'aménagement de l'espace-rue est proche de celui d'un parc avec son revêtement de gravier, ses arbres et ses bancs. Les deux nouvelles places et la Bullingerplatz réaménagée, forment de nouveaux centres de quartier. Grâce à l'amélioration de l'attractivité des liaisons, les places et espaces verts existants tels que le Bullingerhof, la Fritschiwiese ou l'Idaplatz sont revalorisés. Ainsi le quartier offre-t-il la preuve que la densité urbaine et la qualité de vie ne sont pas contradictoires.

Par les moyens considérables mis en œuvre, la Ville, le canton de Zurich et l'Office fédéral des routes donnent un signe fort en faveur des infrastructures urbaines adaptées aux déplacements à pied. Ainsi, le paquet de mesures a été mis en place directement après l'ouverture du contournement. Plusieurs éléments, telle la traversée sans signal lumineux de la Hardstrasse au niveau de la Hardplatz, témoignent d'un certain courage.

Les mesures d'accompagnement montrent de manière exemplaire comment, grâce à un florilège d'interventions, l'on peut redonner vie à un quartier autrefois congestionné par le trafic.



La Bullingerplatz avant transformation (2008)



La Bullingerplatz après transformation (2012): démantèlement de la chaussée, aménagement de la place et zone de rencontre



Distinctions

Genève (GE) : Place Simon-Goulart

Catégorie : réaménagements de routes communales, de chemins ou de places favorables aux piétons



Description du projet

La Place Simon-Goulart, située dans le centre-ville de Genève, a un nouveau visage depuis juin 2013. Créée en 1956, elle a tout d'abord été utilisée comme place publique, puis a été transformée en parking dans les années 1960. En 2003, la ville de Genève a lancé un mandat d'étude dans le but de redonner à cet espace son caractère de place invitant au séjour. La transformation a débuté en 2012 dans le cadre des travaux des nouvelles lignes de tram 1 et 15.

Le revêtement de béton anthracite du centre de la place est particulièrement intéressant. Celui-ci permet d'y jouer ou d'y organiser des fêtes l'été, et d'y installer une patinoire l'hiver. Une plateforme en bois, sur laquelle se dressent bancs, tables et « sofas », longe cette surface bétonnée. Les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées peuvent atteindre la plate-forme grâce à des rampes. En face, des bâtiments à arcades et une brasserie délimitent la place. Une allée de buissons et d'ormes longe le trottoir de la rue Terreux-du-Temple et mène au nord-est à un banc lui aussi en béton anthracite. Le côté sud-ouest est circonscrit par une fontaine et la rue Vallin. Cette dernière a été transformée en zone de rencontre à l'occasion des travaux. Celle-ci se poursuit jusqu'au parvis du Temple de Saint-Gervais.

Étapes

2002	Processus participatif : aménagement éphémère du parking
2003	Concours d'aménagement (mandats d'études parallèles, démarche participative)
2011	Mise en service d'une nouvelle ligne de tramway, requalification des rues
2012 – 2013	Travaux de réaménagement de la place
12/06/2013	Inauguration de la place



Organisation

Maître d'ouvrage	Ville de Genève
Planification	Atelier Descombes Rampini SA (Genève) B.Ott et C.Uldry Sàrl, ingénieurs civils (Genève) LEA, éclairagistes (Lyon, France)

Aspects financiers

Planification	CHF 124'574.-
Construction	CHF 98'900.- (assainissement) ; CHF 4'337'000.- (aménagement de la place et des environs)
Total	CHF 4'560'474.-

Avis du jury

L'idée de supprimer le parking pour y réinstaller une place de quartier a convaincu le jury. Bien intégrée aux bâtiments existants et située à l'intersection de plusieurs axes piétons du centre-ville, elle améliore sensiblement la qualité de l'espace public pour les passants et les habitants du quartier. La zone de rencontre adjacente offre une transition entre le trafic motorisé et la place. La sécurité des cyclistes (présence d'une Véloroute) est également améliorée. Avec deux écoles dans le voisinage, une église, des magasins et des restaurants, la Place Simon-Goulart est un lieu animé dont l'aménagement offre de nombreuses possibilités de séjours et de jeux, et invite ainsi les usagers à se l'approprier.





Lumino (TI) : Lumino Bridge

Catégorie : réaménagements de routes communales, de chemins ou de places favorables aux piétons



Description du projet

À Lumino, au pied du versant sud de la route du San Bernardino, une passerelle jaune vif relie les parties de la commune séparées par le torrent du Riale Grande. Le centre du village, le jardin d'enfants et l'école se situent sur le flanc ouest et les quartiers d'habitation sur le flanc est. Long de 16 mètres et large de 2,5 mètres, ce pont est le point névralgique d'un nouvel axe de circulation pédestre et cyclable. Cet axe est composé de rues à trafic modéré parallèles à la route cantonale à fort trafic et permet aux écoliers d'accéder de manière directe et sans danger à l'école. Les autres piétons et cyclistes bénéficient eux aussi de cette nouvelle liaison attractive en marge de l'axe principal pour le trafic motorisé. L'esthétique du pont s'accorde bien à la cascade de la rivière Riale Grande ainsi qu'à la végétation alentour.

Étapes

1991	Initiative populaire demandant la construction d'un nouveau pont
1992	Approbation par le Conseil communal (législatif)
1995 – 1996	Inscription dans le plan directeur communal
1999 – 2011	Études de variante et choix
2011	Projet et préparations préliminaires
2012	Projet d'exécution définitif, attribution du mandat et autorisation de construire
2013	Réalisation
18/09/2013	Ouverture officielle par la commune

Organisation

Maître d'ouvrage	Municipio di Lumino
Planification	Studio Associati SA, Lugano, arch. ETH Paolo della Bruna
Conception	BlueOffice Architecture, Bellinzona: arch. EPFL Filippo Broggin (gestion de projet) Pini Swiss Engineers Lugano; dr. ing. EPFL Stefano Guandalini, ing. Lorenzo Rossini Ing. Fabrizio Gernei, Dôle (F)
Réalisation	Terrassement : Pietro Ceresa, Lodrino Fondations : Municipio Lumino; Augusto Zuccali, capo operaio comunale



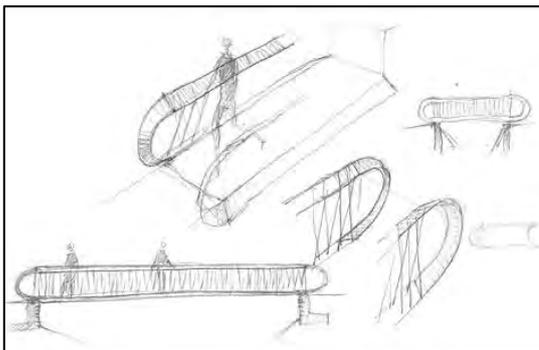
Construction du pont : Tuchs Schmid AG, Frauenfeld
Transport et installation du pont : Sabesa SA, Riazzino

Aspects financiers

Coûts de la passerelle y compris honoraires CHF 75'254.75

Avis du jury

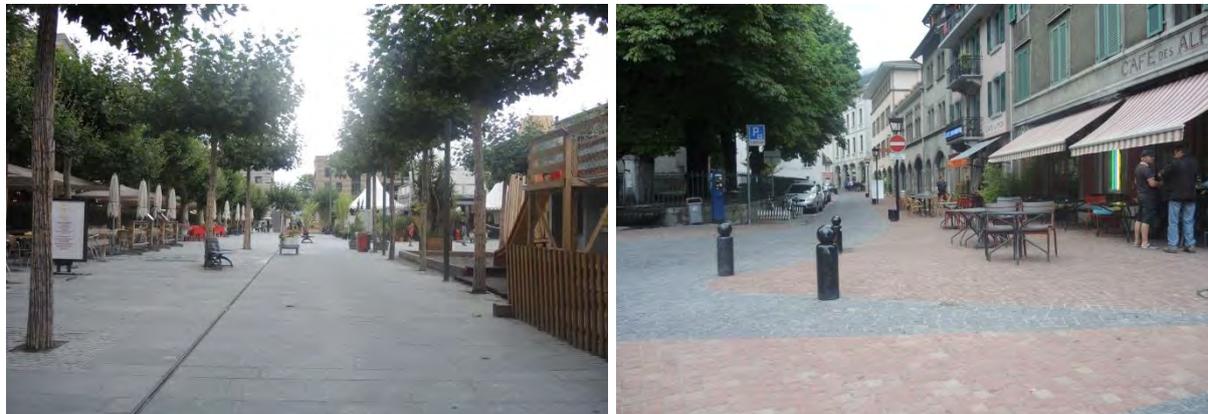
Le jury salue l'alchimie réussie entre statique et esthétique du pont jaune de Lumino. La construction reflète le cours d'eau du Riale Grande et détonne par sa couleur tape-à-l'œil. Le design et la couleur du pont diffèrent des passerelles piétonnes habituelles. Elle ressort de manière claire et puissante par rapport au contexte dans lequel elle s'inscrit et endosse de surcroît une fonction de repère dans le paysage. Cette nouvelle liaison crée un nouvel espace de séjour de grande qualité, grâce aux bancs installés sur la rive du Riale Grande, qui invitent à musarder dans cette parenthèse de verdure. Piétons et cyclistes sont dirigés vers des rues à trafic modéré de chaque côté du pont qui invite à se déplacer à pied ou à se balader. Ce projet démontre dans une localité plutôt rurale, qu'un résultat formidable peut résulter d'une approche soignée du contexte, même avec un budget retreint. En plus du coût modique, le jury relève également l'installation relativement facile du pont. Il a été livré « clé en main », et placé sur les fondations à l'aide d'une grue dans un laps de temps très bref.





Martigny (VS) : Réaménagement de la Place Centrale

Catégorie : réaménagements de routes communales, de chemins ou de places favorables aux piétons



Description du projet

Créée en 1818 et bâtie au cours du XIXe siècle, la Place centrale est un lieu identitaire et social fort de Martigny. Intégrée dans un axe routier important de traversée de la ville, partiellement occupée par un parking, elle avait perdu au fil du temps tant son caractère que son rôle de lieu de rassemblement. Inauguré en 2012, son réaménagement complet, au terme d'un processus de concours très ouvert, lui redonne chaleur et convivialité.

Le parti adopté par le concours s'appuie sur les éléments de caractère essentiels de la place : ses platanes, ses terrasses, son atmosphère méditerranéenne. L'unité de la place est renforcée par le revêtement en granit, tandis que divers éléments de décor créent des sous-espaces accueillants : allées de flânerie au pied des commerces, marquées par un sol en pavés roses, terrasses et espaces de repos sous les platanes, « clairière » animée par ses jets d'eau et espaces de circulation bien délimités.

Étapes

1993	Premier concours d'architecture
2008	Deuxième concours d'architecture
2009	Processus participatif lors de 4 manifestations publiques / négociation
2010	Mandat d'études parallèles et publication des résultats et des rapports finaux
2011	Appel d'offres public pour les travaux, début des travaux
2012	Fin des travaux et ouverture de la Place centrale réaménagée

Organisation

Maître d'ouvrage	Ville de Martigny (différents services)
Planification	Audigier & Pilet, Montreuil / Paris (bureau d'architecture lauréat) Aurel Design Urbain, Cassis (F) (mobiliers et éclairage)
Réalisation	Bureau d'ingénieurs Moret & Associés, Martigny (direction générale des travaux) DTArchitecture SA, Martigny (Direction des travaux des édifices) Bureau d'ingénieurs Alpatec SA, Martigny (ingénieur civil) TECSA Ingénieurs Conseil, Conthey (conception chauffage, sanitaire, ventilation)



Aspects financiers

Coûts globaux pour l'assainissement et le réaménagement : CHF 8'800'000.-

Avis du jury

Le réaménagement de la Place Centrale de Martigny a convaincu le jury. La taille de la place ne se laisse pas mesurer du premier coup d'œil : la disposition des arbres et du mobilier urbain permet de la vivre comme une juxtaposition de petits espaces. Seul petit bémol : le jury trouve le nouveau kiosque à musique trop imposant par rapport à la configuration de la ville historique.

Le piéton est bien accueilli sur la place, dont les platanes et l'alignement des façades s'inscrivent dans le cirque des montagnes environnantes. Il est toutefois insécurisé par la présence du trafic automobile, demeuré relativement fort malgré les efforts fournis.

Le régime de zone de rencontre (20 km/h) adopté sur l'ensemble de la place estompe en partie la difficulté de cohabitation. La vitesse lente est bien respectée, notamment grâce à un dispositif d'indication de vitesse en temps réel. La traversée des aires de circulation par les piétons est aisée partout. L'aménagement de la place permet aisément sa fermeture au trafic, en particulier son axe central nord-sud, ce qui rend possible en tout temps sa transformation en un place piétonne. C'est déjà le cas durant plusieurs semaines en été, ainsi que lors de manifestations.

Située à l'articulation entre la vieille ville, également réaménagée, et l'Avenue de la Gare, véritable centre commerçant de Martigny, la Place Centrale gagnera encore en intérêt piétonnier et touristique lorsque l'Avenue de la Gare aura, elle aussi, trouvé un aménagement à la hauteur de son rôle.

Le jury a apprécié la qualité du dialogue conduit au sujet du réaménagement de la Place, et qui a abouti à l'absence d'oppositions à sa mise à l'enquête. Un concours en deux tours a été réalisé, avec concertation à l'issue de chacun d'eux. Le chantier a par ailleurs été conduit durant la saison froide de sorte à épargner les cafés-restaurants et leurs terrasses durant l'été.





Neuchâtel (NE) : La Passerelle du Millénaire

Catégorie : réaménagements de routes communales, de chemins ou de places favorables aux piétons



Description du projet

L'ouverture du quartier Gare / Crêt-Taconnet aux piétons et aux vélos était déjà ancrée dans le plan directeur de la Ville de Neuchâtel en 1994 dans le cadre du plan d'accès du secteur identifié comme pôle de développement stratégique. La fréquentation estimée à près de 1'300 usagers par jour démontrait la pertinence d'une passerelle à cet endroit, ce qui a permis de mettre le projet rapidement sur les rails. Le nom de la passerelle du Millénaire, inaugurée en 2013, fait référence au millième anniversaire de la ville fêté deux ans auparavant. Cet ouvrage en acier, en béton et en verre opaque mesure 40 mètres de long et enjambe la rue de Gibraltar, située en contrebas. La gare et l'Espace de l'Europe sont ainsi reliés au quartier de Bel-Air tout comme la Haute École Arc (HE-Arc) et le Conservatoire de musique de Neuchâtel (CMN) sont connectés de manière directe et attractive pour les piétons et les vélos à la faculté des sciences de l'Université, située sur la colline du Mail (UniMail). Des mesures de modération du trafic, zones 30 et zones de rencontre, voire des zones piétonnes, ont en outre été instaurées sur les routes d'accès. Le projet constitue aussi une mesure essentielle pour atteindre les objectifs prioritaires en matière de promotion de la mobilité douce fixés dans le Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) élaboré en 2010 pour le projet d'Agglomération.

Étapes

2010	Avant-projet
2010 – 2011	Consultation des propriétaires fonciers puis signature d'une convention
2011	Approbation du crédit par le législatif
2012	Mise à l'enquête publique et autorisation de construire
2012	Appel d'offre et attribution du mandat
Dès fin 2012	Pose de la première pierre et travaux
03/07/2013	Inauguration



Organisation

Maître d'ouvrage	Direction de l'urbanisme de la Ville de Neuchâtel (différents propriétaires fonciers ont également été impliqués)
Planification	Bauart Architectes et Urbanistes SA, Neuchâtel GVH St-Blaise SA, ingénieurs civils

Aspects financiers

Ville de Neuchâtel	CHF 840'000.-
Confédération (projet d'agglomération)	CHF 300'000.-
Canton de Neuchâtel	CHF 300'000.-
Université de Neuchâtel	CHF 100'000.-
Association du Millénaire	CHF 10'000.-
Total	CHF 1'550'000.-

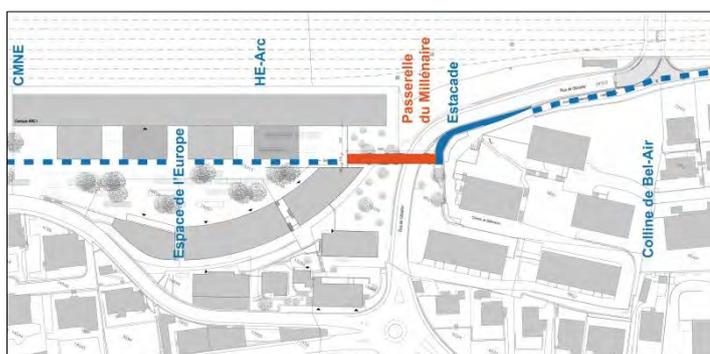
Avis du Jury

Cette construction exigeante s'inscrit harmonieusement dans une topographie et un cadre architectural difficiles. Elle ne comble pas uniquement une lacune importante du réseau piéton de Neuchâtel, mais représente aussi une mesure importante pour la promotion générale des déplacements à pied et à vélo. Le jury a été impressionné par la volonté et la planification à long terme globale et intégrée de la Ville de Neuchâtel. Le quartier de la Gare et du Crêt-Taconnet et celui d'Écoparc sont désormais accessibles de manière directe, attractive et sûre pour les piétons et les cyclistes ce qui devrait contribuer à augmenter leur part modale. Les mesures de modération de la circulation aux abords de la passerelle, réalisées dans le cadre du projet, sont à relever également. Le trottoir de la rue de Gibraltar est malheureusement toujours aussi étroit.

Le jury salue le soin apporté à la mise en œuvre. L'intégration précoce des propriétaires fonciers grâce à laquelle des solutions constructives ont pu être trouvées est également saluée, parmi les différentes précautions mises en œuvre lors de la planification et de la mise en œuvre.

L'accessibilité sans obstacle pour les personnes à mobilité réduite a elle aussi été prise en compte dans la réalisation. Il demeure toutefois un potentiel d'amélioration au carrefour de Gibraltar afin de mieux y séparer les zones de circulation piétonnes de celles des véhicules.

La passerelle du Millénaire illustre une mesure réussie générant un espace urbain de qualité, et s'inscrit dans un concept global lui aussi convainquant. Il a été reconnu qu'elle devait nécessairement s'accompagner d'autres aménagements attractifs et sûrs pour les piétons et les cyclistes.





Pura (TI) : Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero (Ajustement urbain lavoir cimetière)

Catégorie : réaménagements de routes communales, de chemins ou de places favorables aux piétons



Description du projet

Pura, situé sur un plateau ensoleillé au-dessus de Caslano a réalisé un premier îlot sans voiture dans son centre. La Via Poschiesa, qui conduit de la route cantonale au cimetière, à l'école et à l'église, a été complètement réaménagée et réservée aux piétons. L'ancienne route et le parking ont été réduits à une largeur de trois mètres, tandis que les surfaces restantes ont été transformées en deux nouveaux espaces de stationnement aux deux extrémités de la liaison. Le nouveau chemin piéton, bordé de murs en pierres naturelles soigneusement construits, mène au cimetière en contournant l'église. Il se distingue par sa bande centrale en dalles de granit et son pavage latéral qui produisent une image d'ensemble de qualité. Les plaques de granit sont bien adaptées aux déplacements des personnes à mobilité réduite. Le périmètre allant de l'église au cimetière et à l'école a aussi été réaménagé dans le cadre du projet. C'est ainsi qu'est née, au centre du village, une zone piétonne avec une fontaine et un grand et beau peuplier qui donne de l'ombre à la place de jeu.

Étapes

2008	Projet global et estimation des coûts
2009	Projet définitif et approbation du crédit d'investissement par le Conseil communal (exécutif) Publication et mise à l'enquête publique, et attribution des mandats
01/2010	Début des travaux
07/2011	Fin des travaux

Organisation

Maître d'ouvrage	Municipio di Pura
Planification	Arch. Marco Bausch, Pura (direction de projet) Studio BRC, Agno (bureau d'ingénieur en chef)
Réalisation	Pedrazzini Costruzioni SA, Lugano (entreprise de construction) Pavinord SA, Bellinzona (pavage); Implen SA, Bioggio (revêtement de surface) Montemarano Donato, Pura (jardinier)



Aspects financiers

Coût globaux : CHF 1'100'000.-

Avis du jury

Le projet séduit par son habile utilisation des dénivellations. Les murs en pierres naturelles soigneusement construits – le mur du cimetière a servi d'exemple – et le revêtement en différents types de granit forment un ensemble élégant. Un tapis de granit est ainsi déroulé pour les flâneurs. Des murs de soutènement et de protection délimitent clairement les deux zones de stationnement et traitent la question des étroites ruelles typiques des villages de montagne tessinois de manière discrète et moderne. En revanche, le mur en blocs de granit grossier sous le grand peuplier dérange. Un mur du type de celui du cimetière avec des bancs serait ici plus approprié à la place, outre ce point, très réussie.

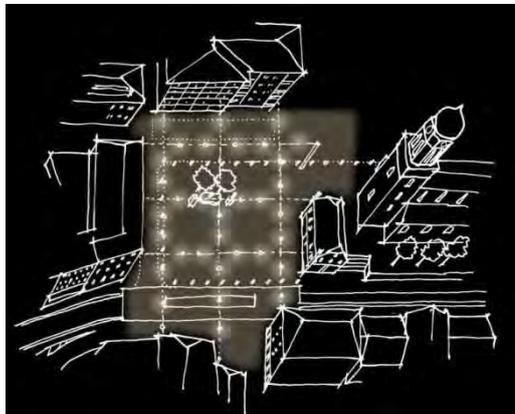
Le choix méticuleux des matériaux, le métier des artisans et le courage de remanier cet endroit de A à Z constituent les ingrédients d'un projet qui méritait une distinction.





Saint-Imier (BE) : ConviviaCité

Catégorie : réaménagements de routes cantonales favorables aux piétons



Description du projet

La route cantonale à Saint-Imier est un axe de communication suprarégional, mais fait aussi partie intégrante du centre-ville avec ses magasins et ses restaurants. La Place du Marché et la Place du 16 Mars jouxtent directement la route cantonale. La commune de Saint-Imier et l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne se sont fixés comme but dans le projet « ConviviaCité » de revaloriser l'espace public du centre historique caractérisé par l'industrie horlogère et de le rendre plus attractif et convivial pour les piétons, tout en maintenant sa fonction d'axe de circulation principal. Les nuisances sonores devaient être réduites et la sécurité augmentée. Les besoins d'assainissement de la route présentaient donc une opportunité à saisir. L'espace-rue a été complètement réaménagé de façade à façade. Les surfaces piétonnes ont été agrandies. Les trottoirs ont été élargis à 3 voire 3,5 mètres de large et des trottoirs continus ont été aménagés aux carrefours. La chaussée a été réduite à 6 mètres de largeur. Entre la Place du Marché et la Place du 16 Mars, une bande centrale permet de traverser la route en deux étapes. La transition entre la chaussée et le trottoir constitue une particularité en termes de construction dans ce réaménagement de la route principale. Les bordures de trottoirs ne présentent pas d'arête : on a préféré poser une bande en pierre naturelle de 16 cm de large dont l'angle d'inclinaison est faible et la différence de niveau de 4 cm en moyenne.

Le projet « ConviviaCité » est aujourd'hui pratiquement achevé. D'autres étapes du projet doivent néanmoins encore être menées (éclairage de la place, accès depuis les routes attenantes, évaluation du projet mesures de vitesse, couverture partielle de la rue sous forme de « galerie marchande »). La réflexion sur les quartiers a été menée en parallèle avec celle du réaménagement de la route principale. Les travaux sont coordonnés en conséquence et la population tenue au courant.

Étapes

La réalisation de l'ensemble du réaménagement de la chaussée a eu lieu en plusieurs étapes :

- 2011 Tronçon Rue Baptiste Savoye
- 2012 Tronçon Place du Marché et Rue Francillon
- 2013 Tronçon Place du 16 Mars et Rue Dr. Schwab
- 2014 Tronçon Route de Villeret et Route de Tramelan



Organisation

Maître d'ouvrage	Office des points et chaussées du canton de Berne et commune de Saint-Imier
Planification	RWB Jura SA, Porrentruy

Aspects financiers

Routes cantonales et trottoirs	environ CHF 6'000'000.-
Infrastructures communales (rues et places)	environ CHF 5'000'000.-

Avis du jury

« Moins c'est plus » : au premier coup d'œil, le nouvel aménagement de la route cantonale semble très simple. Le mobilier est réparti sur les places et les trottoirs avec parcimonie. L'absence de bordure de trottoir franche et la faible différence de niveau entre la chaussée et le trottoir donnent l'impression d'une surface uniforme de façade à façade. On a ainsi l'impression de se trouver dans un *Shared Space*. La double fonction de traversée de localité et de centre de localité s'en trouve renforcée. Cet aménagement simple, mais soigneusement mis en œuvre met mieux en valeur l'architecture attractive de Saint-Imier. En dernier lieu, l'absence de mobilier ou d'objets sur les trottoirs rend les piétons mieux visibles pour les conducteurs, renforçant ainsi la sécurité.

Une combinaison de mesures construites – comme l'aménagement d'un « effet de porte », d'îlots centraux, d'une chaussée à voie centrale banalisée et la réduction de la largeur de la chaussée – induit de faibles vitesses de circulation et favorise par conséquent l'attractivité du centre et en particulier la sécurité des piétons. Bien que l'aménagement n'ait pas d'impact sur le volume de trafic, il est devenu plus facile de traverser la chaussée et l'effet de coupure de celle-ci a été réduit.

L'accessibilité sans obstacle de l'espace-rue a été soigneusement planifiée jusque dans les détails. Les besoins des personnes à mobilité réduite ou des parents avec poussette ont été pris en compte. Mais les voitures, notamment les livreurs, peuvent facilement mordre sur le trottoir et y stationner du fait de la faible hauteur des trottoirs.





Yverdon-les-Bains (VD) : Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz

Catégorie : réaménagements de routes communales, de chemins ou de places favorables aux piétons



Description du projet

Avec ses 50 hectares, l'Y-Parc d'Yverdon-les-Bains est l'un des premiers et des plus grand parc technologique de Suisse. Le parc est né au milieu de nulle part, sur une surface agricole à quelques pas du centre-ville. À côté d'autres éléments d'aménagement, l'espace public de l'Y-Parc se caractérise par un axe dédié aux modes doux de près d'un kilomètre de long, qui longe le canal du Buron au travers du périmètre. Baptisé Promenade des sciences, ce cheminement en béton balayé de 4 mètres de large bordé d'une surface de argilo-calcaire a été entièrement réalisé avant même que le site soit complètement investi. Cet axe constitue ainsi en même temps un lieu de séjour agrémenté d'arbres, de bancs et de tables qui invitent à s'arrêter un instant. Le mobilier urbain en béton a été conçu spécifiquement pour le projet. La promenade est reliée aux itinéraires piétons et vélo de l'Agglomération d'Yverdon. Au nord, le passage inférieur de la Sallaz permet aux piétons et aux cyclistes de rejoindre la ville ou le lac en toute sécurité; au sud un chemin agricole conduit à la plaine de l'Orbe.

Étape

2008 – 2009	Planification Y-Parc
2009 – 2012	Réalisation Y-Parc
2008 – 2010	Planification du passage inférieur du Chemin de la Sallaz
2010 – 2011	Réalisation du passage inférieur du Chemin de la Sallaz

Organisation

Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains
Planification	Atelier Descombes Rampini (architectes en chef) Perret-Gentil + Rey & associés (ingénierie)



Aspects financiers

Réaménagement de l'Avenue des Sciences	CHF 6'800'000.- (y c. infrastructure routière)
Aménagement paysager du Y-Parc	CHF 3'100'000.-
Réaménagement du passage inférieur de la Sallaz	CHF 2'530'000.-

Avis du Jury

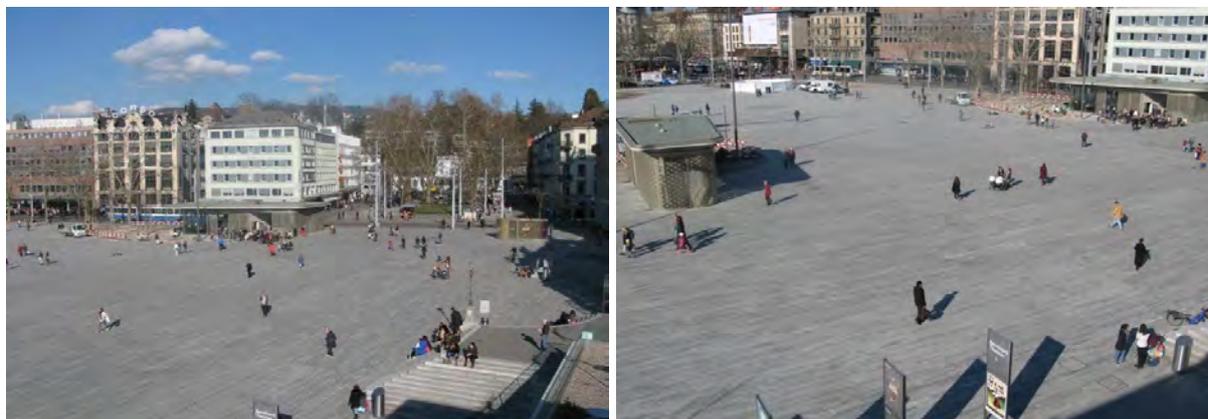
Rares sont les exemples de planification de nouveaux quartiers urbains, en particulier de zones industrielles et d'activités, qui place les piétons au premier plan des réflexions. Encore plus rares sont ceux qui construisent les liaisons piétonnes et cyclables avant les autres infrastructures. Le concept d'accessibilité du « parc scientifique et technologique » Y-Parc est en cela exemplaire est innovant. Bien que seuls quelques bâtiments aient été construits pour le moment dans cette zone, l'axe central a été déjà entièrement réalisé. Il ne constitue pas uniquement un axe de desserte mais également un lieu de séjour, avec des surfaces végétales et aquatiques, et des bancs. L'ensemble des espaces publics a été conçu et réalisé avec beaucoup de soin. Les collaborateurs des entreprises qui s'installent dans le parc trouveront dès le premier jour un environnement attractif. Si d'un point de vue paysager, l'aménagement est dans l'ensemble de grande qualité esthétique, certains détails se révèlent toutefois peu utiles. Il en est ainsi des tables et bancs en béton, qui invitent peu à s'y installer et ne sont pas réellement utilisables. En raison de l'usage encore partiel du site, les aménagements ont aujourd'hui encore un peu l'air perdu au milieu de nulle part. La liaison avec la ville doit en outre encore être améliorée.





Zurich (ZH) : Sechseläutenplatz

Catégorie : réaménagements de routes communales, de chemins ou de places favorables aux piétons



Description du projet

Depuis des décennies, la Sechseläutenplatz à Zurich constitue un lieu de manifestation central. La place n'accueille pas seulement la fête du même nom (Sechseläuten), mais également les cirques, les marchés annuels ainsi que d'autres événements. La majeure partie de la surface était recouverte de pelouse, le plus souvent brunâtre suite à ses occupations successives. L'espace libre devant l'Opéra, la Theaterplatz, servait de parking. La construction du parking souterrain de l'Opéra a donné l'impulsion pour réaménager toute la surface libre de construction entre l'Opéra, la Theatersstrasse, la Bellevueplatz et l'Utoquai.

Un revêtement de 110'000 mètres carrés de plaques de quartzite de Vals recouvre la place, qui s'étend des bordures de trottoir jusqu'aux marches du bâtiment de l'Opéra. Deux pavillons abritant les accès au parking de l'Opéra ainsi qu'un café sont installés sur la place. Cinq îlots plantés de 56 arbres ont été créés en bordure de cette surface d'envergure et apportent de l'ombre, tandis qu'un petit jeu d'eau anime l'un des angles de la place. Les Zurichois se sont appropriés leur nouvelle place pendant les travaux déjà ; dès qu'un espace était laissé libre, les gens s'installaient sur le sol de pierre, à même le sol – un phénomène qui s'observe désormais sur l'ensemble de la place les jours de beau temps. Près de 100 chaises sont par ailleurs mises à disposition, la plupart reliées entre elles par petit groupe. La rue Utoquai, composée de plusieurs voies de circulations, a empêché d'étirer la place jusqu'au bord du lac. C'est pourquoi la Sechseläutenplatz demeure une place urbaine et non une place au bord du lac. Mais elle est reliée au lac par des passages piétons et aux arrêts de tram de la place Bellevue. L'ensemble de la surface de la place est accessible aux piétons. Les événements qui y avaient traditionnellement lieu vont continuer à l'animer, mais un concept d'utilisation veille à maintenir au minimum 180 jours par an libres de toute manifestation sur la place.

Étapes

1990	Mandat du législatif à l'exécutif pour la revalorisation
1998	Premier contrat de concession pour un parking souterrain
1999	Concours de projet avec le canton (Opernhaus), projet gagnant « Opus One »
18/05/2003	Votation populaire sur le plan d'aménagement de la Sechseläutenplatz et de la Theaterplatz
2009	Début des travaux du parking de l'Opéra



05/2012	Ouverture du parking de l'Opéra et suppression des places de parc sur la Theaterplatz
09/2012	Votation populaire sur le crédit d'aménagement de la Sechseläutenplatz
14/01/2013	Début des travaux de la Sechseläutenplatz
22/04/2014	Inauguration de la Sechseläutenplatz

Organisation

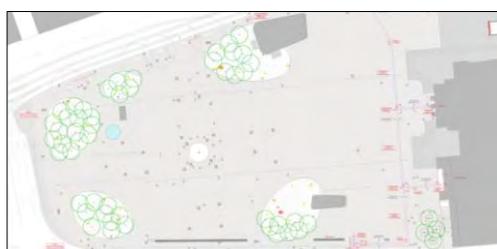
Maître d'ouvrage	Ville de Zurich, Service des ponts et chaussées (propriétaire foncier)
Planification	Équipe « Opus One », Zach+Zünd Architekten GmbH, vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Heyer Kaufmann Partner Bauingenieure AG et Jürg Altherr (sculpteur) ; Équipe de planification générale « Opus One », vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zach+Zünd Architekten GmbH, Heyer Kaufmann Partner Bauingenieure AG, Perolini Baumanagement AG und Amstein + Walthert AG ; Génie civil : wkp Bauingenieure AG ; Éclairage : d'lite Lichtdesign
Réalisation	Walo Bertschinger AG (entreprise de construction) Gysi Leoni Mader Geologen (décontamination)

Aspects financiers

Aménagement	CHF 17'000'000.-
Plan Lumière	CHF 780'000.-
Entretien / conduites / canalisations	CHF 10'000'000.-
Coûts d'investissement totaux	CHF 28'000'000.-

Avis du jury

Le jury se prononce très positivement sur la place. Son aménagement constitue un excellent exemple. La disparition du stationnement en surface ainsi que l'ouverture de l'ensemble de la surface à la population représentent sans aucun doute un gain pour la ville. Le nombre et le type de manifestations qui s'y déroulent a fait l'objet d'avis divergents parmi les membres du jury. Certains regrettent que la place soit occupée autant de jours dans l'année ; pour d'autres, l'animation procurée par les nombreuses manifestations fait partie de la vie d'espaces urbains comme la Sechseläutenplatz. Le matériel utilisé a également provoqué un vif débat : était-ce réellement approprié de recouvrir la place d'une pierre si noble en pareille quantité ? Mais tous ont reconnu l'avantage d'avoir recouru à ce matériau coûteux : c'est cet aspect noble et agréablement chaud qui invite si facilement à s'y asseoir, ce que peu d'autres matériaux auraient rendu possible. Enfin, le jury s'est demandé dans quelle mesure le réaménagement de la Sechseläutenplatz répond véritablement aux objectifs centraux du « Flâneur d'Or ». Ce projet constitue à n'en pas douter un exemple d'espace de séjour de grande qualité et de « reconquête » de la ville par les piétons. La place offre certes aux flâneurs un formidable salon urbain, mais au final aucun nouveau cheminement par rapport à la situation antérieure.

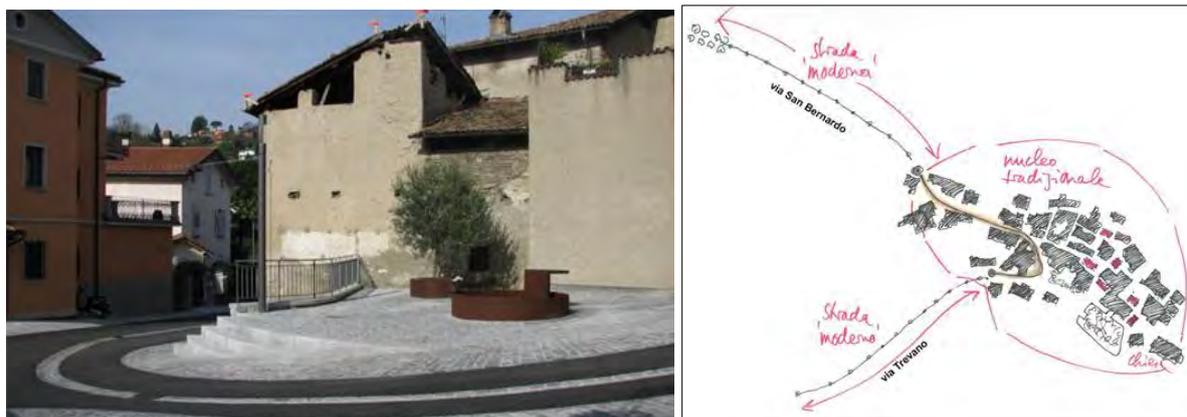




Mentions

Canobbio inaugure un salon urbain

Catégorie : réaménagements de routes communales, de chemins ou de places favorables aux piétons



Une route de contournement autour de Canobbio a été construite dans les années 1970. La place ainsi libérée a longtemps été utilisée comme surface de stationnement. Les espaces publics viennent d'être revalorisés dans le cadre d'un concept global. L'aménagement soigné de façade à façade tient compte des différentes étapes de construction du lieu. Dans les nouveaux quartiers, les trottoirs ont été légèrement élargis et séparés de la chaussée par une transition douce grâce à des lampadaires et une bande en béton. Le centre historique a été aménagé en surface de trafic mixte. L'évacuation de l'eau se fait comme jadis, au milieu de la ruelle et la place centrale a été aménagée en salon urbain. Tout le village est en zone 30. L'aménagement engendre même des vitesses plus faibles dans le centre de la localité. Un régime de zone de rencontre conviendrait particulièrement à cette situation.



Gossau en robe à poids

Catégorie : réaménagements de routes cantonales favorables aux piétons

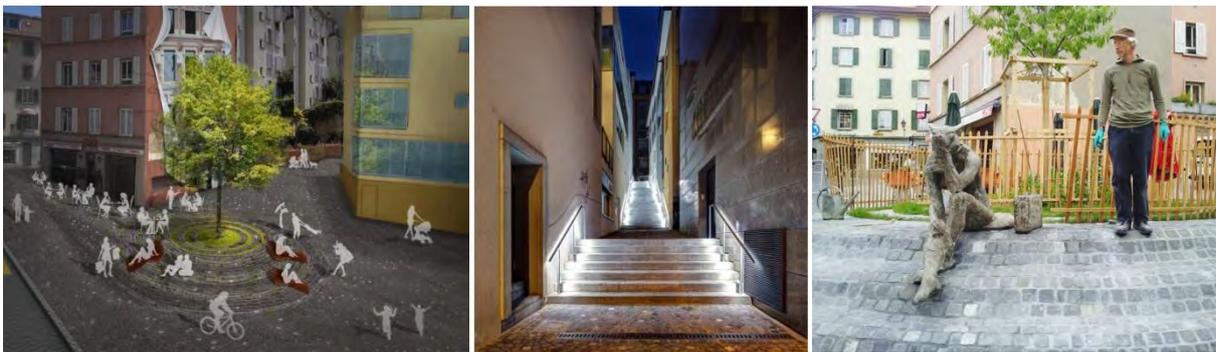


Gossau a dû affronter la tâche difficile de réaménager sa traversée de localité dans son centre qui accueille 18'000-20'000 véhicules par jour. Les concepts d'exploitation et d'aménagement attribuent désormais plus de place aux piétons. L'aménagement coloré à poids est courageux et tape-à-l'œil, mais n'a pas obtenu l'approbation unanime du jury.

De nombreux détails ont pourtant été bien résolus, comme par exemple les bornes qui ne sont pas conçues dans une optique d'ingénieur mais plutôt artistique. Bien que le concept prévoie une zone 30, le canton n'a pas accepté de limiter la vitesse.

Lausanne : Aménagement de l'espace public du Rôtillon

Catégorie : Concepts ou planifications de mobilité ; schémas directeurs



Ancien quartier laissé à l'abandon, le Rôtillon revit depuis quelques années. L'aménagement de l'espace public du Rôtillon participe de cette logique de requalification d'un espace central de la ville. L'intervention réalisée répond à trois objectifs : homogénéiser l'espace public, prendre en compte la diversité des usages et, enfin, allier héritage du passé et architecture contemporaine. Le quartier est ainsi repensé à l'échelle du marcheur grâce une référence constante au Flon, rivière aujourd'hui souterraine, qui a façonné le visage de cette partie de Lausanne.



Sumvitg : Une zone 30 par voie juridique

Catégorie : réaménagements de routes cantonales favorables aux piétons



Un groupe de citoyens engagés a exigé par voie juridique davantage de sécurité pour les piétons dans la commune de l'Oberland grisonnais de Sumvitg. La démarche courageuse et tenace a été couronnée de succès. Dans un arrêt qui devrait faire date, le Tribunal fédéral a décrété qu'en raison de l'absence de trottoirs et de l'étroitesse de la route au centre du village de Sumvitg, aucune autre mesure que la limitation de la vitesse à 30 km/h n'entrait en ligne de compte. « Faire passer la fluidité du trafic avant l'intégrité physique des habitants de Sumvitg serait un abus de pouvoir dans ces circonstances » a conclu le Tribunal.

Rundweg Winterthur – Un « Tour de ville » en 10 étapes

Catégorie : Concepts et planification de mobilité ; schémas directeurs

Conçu avec brio, supracommunal et pragmatiquement axé sur ce qui était faisable: le circuit inauguré en mai 2014 pour le 750^{ème} anniversaire de la Ville de Winterthur offre aux flâneurs une nouvelle attraction. Long de 70 km, ce parcours fait le tour de la ville en dix étapes. Il rend tangible le tracé de ses frontières et traverse la zone de loisirs de proximité. 300 panneaux indicateurs et 20 panneaux d'information renseignent les usagers. Il existe une carte de l'itinéraire et une application gratuite. De nouveaux bancs ainsi que des aires de repos et de pique-nique ont été installés le long du parcours. Une offre attractive, qui relève cependant plus de la randonnée que de la flânerie.





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2014

Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali