



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Pas à pas

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



Table des matières

RETOUR SUR 30 ANS D'INSPIRATION POUR LA MARCHÉ	3
MONTHEY : PLACE CENTRALE – 1987	6
UITIKON : TRANSITION ENTRE ROUTES ET RUES DE VILLAGE – 1992	10
NEUCHÂTEL : RUE DU SEYON – 1995	14
GENÈVE : PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS – 2000	18
GRANGES : SOLOTHURNSTRASSE – 2004	24
BADEN / ENNETBADEN : LIMMATSTEG ET PROMENADENLIFT – 2008.....	24
NATERS : LE FIL ROUGE – 2011	28
ZURICH : MESURES LIÉES AU CONTOURNEMENT – 2014	32
BIENNE : ILE-DE-LA SUZE - 2017.....	38
REGARDER EN ARRIÈRE EST SOURCE D'INSPIRATION	42

Impressum

Editeur

Office fédéral des routes OFROU, 3003 Berne, www.mobilite-douce.ch

Mobilité piétonne Suisse, 8032 Zurich, www.mobilitepietonne.ch

Auteur

Mobilité piétonne Suisse

Klosbachstrasse 48 / 8032 Zürich

Concept et réalisation

Pascal Regli / Sylvain Badan

Traduction

Agnès Camacho-Hübner / Oliver Gross

Photos

Dossiers de participation, Mobilité piétonne Suisse, ou crédits notés.

Cover-Photo : Liestal Rathausgasse, Lauréat Flâneur d'Or 2020

Site internet

www.mobilite-douce.ch

www.mobilitepietonne.ch / www.flaneurdor.ch

© Mars 2021

Retour sur 30 ans d'inspiration pour la marche



Baden / Ennetbaden: Le Limmatsteg et le Promenandenlift.
Flâneur d'Or 2008

En chacun de nous, un flâneur dort
En chacun de vous, un favori sort
Chemins, places, concepts, bancs,
Rues, parcs, liaisons, plans
De la diversité des aménagements
Chaque trois ans nous récompensons
Aussi bien les petits que les grands
Chaque bon projet ami du piéton

Que votre somme s'estompe et se transforme

En ce qui pour nous se mue en couronne
Publications, articles et promotion
Attendent désormais impatientement
N'importe quel type de réalisation
Qui demain, sera le paradis des piétons

Sylvain Badan, 2021



Bienne : Ile-de-la-Suze.
Flâneur d'Or 2017

Voilà maintenant plus de 30 ans que Mobilité piétonne Suisse décerne, tous les 3 ans, le prix du Flâneur d'Or récompensant les meilleurs aménagements piétons de Suisse. L'année 2020 marque la dixième attribution du prix.

Lorsqu'un projet est primé, Mobilité piétonne Suisse et ses nombreux partenaires braquent les projecteurs sur ce dernier en organisant des événements et des publications. Puis, le temps passe, et face aux nombreux projets venant garnir notre collection chaque 3 ans, nous oublions parfois de retourner voir les anciens. Pourtant, un regard en arrière peut être instructif. Ces projets, au fil du temps, ont vu leur environnement se métamorphoser. Certains ont peu changé alors que d'autres ont connu des transformations majeures. L'exemplarité de certains cas persiste à travers le temps alors que d'autres révèlent une pensée datée.

Apprenons-en plus sur la place du piéton en retournant voir les projets primés. Fonctionnent-ils encore dans leur forme initiale ou ont-ils dû être adaptés? Cette publication a été élaborée sur la base des rapports des 10 jurys de concours (disponibles sur www.flaneurdor.ch), d'archives et d'échanges avec les professionnel-le-s qui ont vu les projets évoluer au cours du temps.



Couverture du premier rapport du jury de l'actuel Flâneur d'Or, en 1987.



Un peu d'histoire

Mobilité piétonne Suisse, au préalable Association Droits du Piéton, s'investit depuis bientôt 50 ans pour défendre la marche comme étant un mode de déplacement reconnu, priorisé, sécurisé, et intégrant l'ensemble des individus que composent la société. Afin que les pratiques impactant le réseau piéton suivent ces objectifs, l'association Mobilité piétonne Suisse décerne un prix récompensant les meilleurs aménagements piétons de Suisse. Par un travail de communication proactif des projets lauréats, Mobilité piétonne Suisse souhaite mettre en lumière des réalisations remarquables afin qu'elles inspirent les très vastes acteurs de l'aménagement du territoire helvétique et international.

Le prix du Flâneur d'Or a changé de nom plusieurs fois au fil du temps, révélant bien la manière dont la marche était perçue dans la planification. Lors de sa première édition en 1987, l'appellation « Protection des piétons – réalisations exemplaires » témoigne de la quête la plus élémentaire des défenseurs des déplacements à pied: la sécurité. C'est au début du millénaire qu'un nouveau nom est choisi: « Prix d'innovation de la mobilité piétonne », traduisant l'engouement pour la marche dont attestent l'apparition des zones de rencontres, l'abaissement des vitesses ou encore de nombreuses campagnes de promotion de la marche. Enfin, depuis 2008, le « Flâneur d'Or » évoque la qualité de l'expérience à pied, que facilitent les aménagements piétons. La vision s'élargit, des flux à sécuriser aux lieux de vie constitutifs de l'espace public et de ses nombreux usages.

Des tendances générales sont perceptibles en filigrane des différentes éditions et les 446 projets déposés depuis 1987 constituent une vaste palette d'interventions améliorant la qualité des déplacements à pied. Tant les premiers prix que les autres projets distingués illustrent les qualités nécessaires pour encourager la marche. C'est le cas du projet bâlois « Les yeux à 1m20 », où l'approche de la ville se fait par et pour les enfants. Ou encore du Plan de mobilité scolaire tessinois qui avait pour objectif d'adapter les infrastructures aux besoins des enfants. En sécurisant le chemin de l'école, on évite que les parents amènent leurs enfants à l'école en voiture. Un dernier exemple amusant est la Webergässchen à Riehen, dont le dossier avait été déposé pour le premier concours en 1987. Le secteur, alors piétonnisé, a à nouveau fait l'objet d'un projet, 30 ans plus tard, et déposé pour l'édition 2020 du Flâneur d'Or.

Mais il y a aussi des aménagements de carrefours, des traversées, des promenades, des liaisons, des places, des éléments de planification, des recensements et concepts de bancs, des parcs, des cœurs de villes ré-



Pour le concours de 1987, la photo est prise depuis une route en direction de la nouvelle rue piétonne à Riehen.

Une évolution parallèle

Logos
prix des aménagements
piétons



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



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

Logos
Mobilité
piétonne Suisse



ASSOCIAZIONE DIRITTI
PEDONI
ASSOCIATION
DROITS DU PIÉTON
ARBEITSGEMEINSCHAFT
RECHT FÜR FUSSGÄNGER



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Les yeux à 1m20, projet JO! St. Johann.
Flâneur d'Or 2011



Le Plan de mobilité scolaire tessinois.
Flâneur d'Or 2011

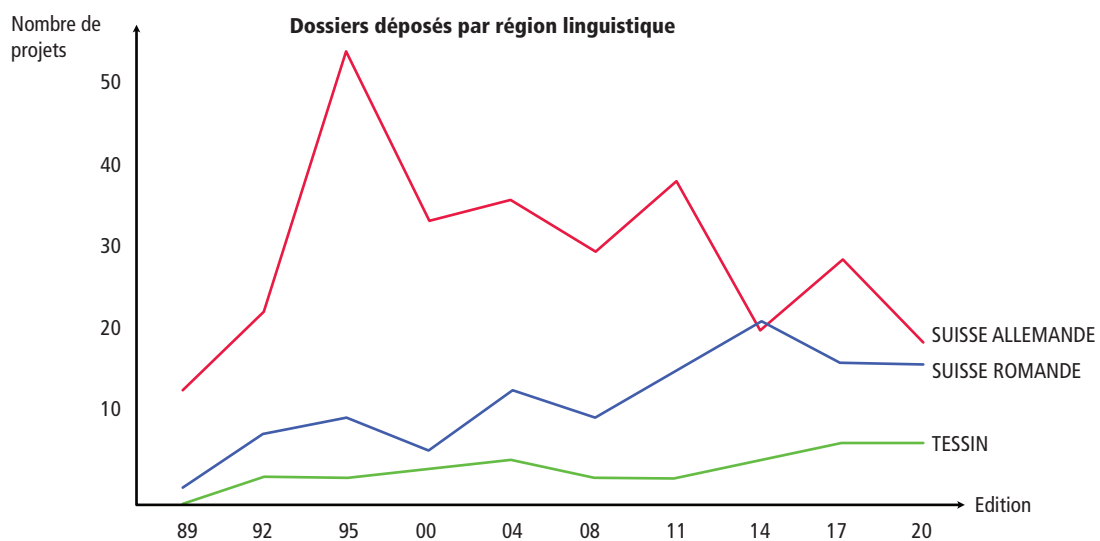


La place à Riehen en 2020, d'où le photographe avait pris la photo entre le passage de deux véhicules 33 ans plus tôt.

aménagés, la liste des interventions est longue. Le montant des projets varie de quelques milliers à plusieurs millions de Francs suisses et ces derniers sont déposés généralement par des privés, des (petites) communes ou encore des agglomérations. Et de tout cela découle un constat : partout, la place des personnes à pied peut être améliorée.

Au fil des années, le Flâneur d'Or s'est fédéralisé. Le nombre de projets issus des différentes régions linguistiques converge petit à petit. Cela nous réjouit, en tant qu'association nationale.

Partons à la redécouverte des anciennes gloires de la mobilité piétonne en Suisse, dépoussiérons les archives et voyons ce que nous découvrons !



Lorzenweg, Cham.
Flâneur d'Or 2017



MONTHEY : PLACE CENTRALE

1987

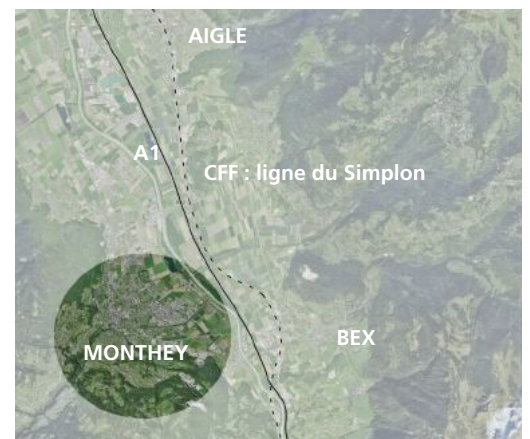
Le premier projet inscrit au palmarès du Flâneur d'Or n'a que peu changé en trente ans. La Place Centrale de Monthey se démarque toujours par son caractère urbain, ses terrasses ombragées et ses flux piétons tout en gardant sa fonction de route principale. Regard sur une intervention singulière à l'aube d'une profonde mutation.

LE LIEU

Monthey, troisième ville du Canton du Valais, est un important centre régional. La cité aux quelques 17'000 âmes, unique porte d'entrée du Val d'Illeiez, est également un pôle d'emploi considérable. Pourtant, l'accessibilité de la plus grande ville du Chablais a toujours été en deçà de son rayonnement. Boudée à la fois par le réseau de chemin de fer et de route nationale, tous deux situés à quelques 6 kilomètres de son centre-ville, les nuisances générées par le trafic ne datent pas d'hier.

LE PROJET

Établie à l'intersection de nombreuses rues piétonnes du centre-ville, la Place Centrale, véritable carte postale de Monthey, concentre de multiples fonctions et enjeux. A la fois point de convergence et de distribution des flux piétonniers ainsi qu'axe routier majeur de par la route principale qui la traverse, la fonction de la Place en était réduite, avant 1987, à faire transiter des véhicules. L'ingéniosité du projet réside en son traitement urbanistique. En formant une large ellipse sur l'espace routier tout en réservant de généreuses surfaces pour les piétons, l'aménagement redonne de l'urbanité à l'ancien barreau routier pour une faire une véritable « place ».



PLACE CENTRALE

UNE INTERVENTION URBANISTIQUE

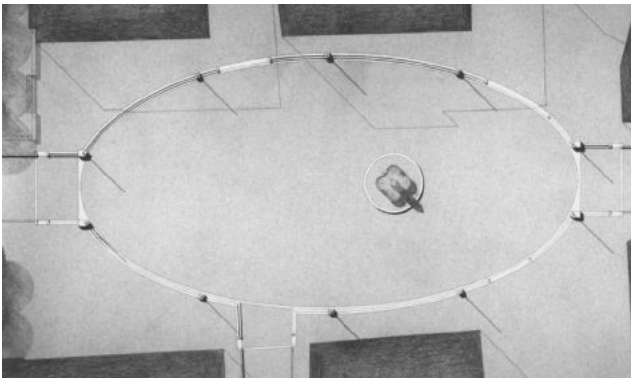
A première vue, il peut être surprenant de découvrir qu'une large ellipse bitumée fut récompensée par une association de défense des intérêts des piétons. L'asphalte rime plus avec pneumatique qu'avec surface plantaire. Pourtant, par l'observation attentive de la Place Centrale et de ses environs, on comprend la particularité de l'opération récompensée il y a 30 ans. En effet, on n'y trouve ni feux de circulation, ni panneaux de signalisation routière. Il n'y a aux multiples embranchements s'agrippant à la place, ni vaste rond-point, souvent gourmand en espace et pauvre en usage, ni présélections. Que tout cela fonctionne sur une route principale est particulièrement rare. La Place Centrale est un espace identitaire de Monthey, un lieu de marché, de réunion, ou encore de

fête. La route traverse la ville et la place est comme gonflée pour laisser respirer les piétons. La place tient de la zone de rencontre avant l'heure, puisque qu'on la traverse librement à pied, en dehors des passages. L'élargissement de la chaussée, en forme d'ellipse peu commune, ébranle le sentiment de priorité des automobilistes. Aujourd'hui encore, la subtilité de l'intervention incite à suivre sa ligne de désir au dépit de la réglementation.

LES MODIFICATIONS

Le projet n'a que légèrement changé au fil du temps: en plus des nouveaux lampadaires installés en 2005, le pavage, trop bruyant, a été remplacé par de l'asphalte. L'épineuse question du stationnement a connu elle quelques rebondissements: le parking sauvage a conduit à une interdiction

complète du stationnement, supprimant une demi-dizaine de places. En 2016, les accès routiers de la Place Centrale ont été repeints en vert. Face à l'impossibilité de classer le tronçon en zone 30, cette solution a été retenue afin de ralentir les véhicules.



Plan de la Place Centrale par le bureau d'architecture O&C. Un pavage recouvre l'entier de la Place de façade à façade. La volonté d'unifier l'espace et de l'intégrer à la trame urbaine existante est félicitée par le jury.



Photo de la Place Centrale en 1987. A l'extérieur de l'ellipse, de vastes espaces permettent de déambuler à pied en toute sécurité. Des terrasses étoffent l'offre de la place.



Vue aérienne de la Place Centrale. Aujourd'hui, les pavés ont laissé leur place à un revêtement moins bruyant, mais plus routier. Il a fallu renoncer à l'unité visuelle, mise en avant dans le projet initial, face aux nuisances sonores. Les larges bandes vertes ont comme objectif de réduire la vitesse des véhicules.



Zone piétonne de Monthey. A proximité immédiate de la Place Centrale, les zones piétonnes sillonnent le centre-ville.



UNE REALISATION EXEMPLAIRE ?

Attendre des usagers de la route qu'ils adaptent eux-mêmes leur vitesse au contexte, sans réglementation, peut surprendre. Pourtant, l'exemple montheysan démontre la force de la forme urbaine sur les usages et les comportements. Un problème de mobilité, ici l'important trafic de transit, peut en partie être résolu par une approche urbanistique intégrant les multiples fonctions de l'espace. Cette approche intègre la marche et le vélo au lieu de l'unique question de l'absorption des flux de véhicules.

Ce basculement a permis de retrouver des usages plus caractéristiques d'une place en cœur de vieille ville. Il a réaffirmé l'urbanité du lieu sur le primat de l'écoulement des flux. Ailleurs, en 1987, les imposants carrefours et vastes ronds-points plaçaient les transports individuels motorisés au sommet de la hiérarchie urbaine. L'approche montheysanne innovait réellement.

Boire un café à l'ombre des platanes de la Place Centrale de Monthey comme on le fait aujourd'hui serait resté un vœu pieux si l'intervention n'avait pas questionné les autres fonctions de l'espace public, parallèlement au traitement de la route principale, mono-orienté trafic.



De nombreuses zones de rencontre figurant dans le Plan Directeur ont déjà été réalisées à Monthey.

LA TEMPORALITE

L'exemple montheysan est avant tout urbain. La Place Centrale est au cœur d'un complexe système de représentation, d'images, de fonctions et d'usages. Le caractère de transit que la route nationale exerce malgré tout encore aujourd'hui sur la Place dérange : pas moins de 15'000 véhicules y passent chaque jour. Les vitesses sont respectées, mais des voix s'élèvent néanmoins pour diminuer l'impact des véhicules sur la Place Centrale et le centre-ville en général. Il est question de zone de rencontre voire de zone piétonne, de plan de mobilité avec un tunnel sous le centre-ville... l'avenir est encore ouvert. L'intervention de 1987 aura en tout cas généré de nouveaux usages, une quiétude renouvelée, et attribué davantage de place aux piétons.



Le Plan directeur des espaces publics du centre-ville de Monthey (2005) inscrit la Place Centrale au cœur d'un vaste réseau de zones piétonnes et de rencontre. Son effet sur la marche, grâce à sa position à l'interface de ces deux types de zones, appelle à être suivi et analysé.



INTERVIEW AVEC PATRICK FELLAY

MPS : Quel est aujourd'hui, votre regard sur la Place Centrale de Monthey ?

PF : En tant que Montheysan d'abord, c'est une très belle place historique, constitutive de l'identité montheysane. En tant que professionnel, c'est une place aux multiples enjeux. Des réflexions sont en cours.

Est-il toujours question d'un tunnel sous la Place Centrale ?

Cela commence à dater ! Non, la construction d'un tunnel n'est plus à l'ordre du jour. Pendant longtemps, nous avons perçu la Place Centrale comme étant au cœur d'un réseau de transit. Pourtant, si l'on observe attentivement, il est fréquent de voir plusieurs fois de suite la même voiture traverser la Place... beaucoup d'automobilistes traversent la place parce qu'ils cherchent une place de parc ! L'importance de la Place Centrale dans le réseau routier est certaine, mais elle a tendance à être surestimée.

Le régime de vitesse, toujours de 50km/h, le confirme...

Effectivement. Cependant, les vitesses observées sont largement inférieures. Pour rappel, nous sommes sur une route cantonale, et pendant longtemps, le Canton n'entraînait pas en matière pour créer une zone 30 sur un de ses tronçons. Il y a de cela quelques années, nous avons réalisé un marquage au sol vert, de part et d'autre de la place. Les vitesses moyennes sont passées de 38 à 34 km/h. Aujourd'hui, une limitation à 30 serait envisageable.

Quelles autres réflexions sont-elles en cours ?

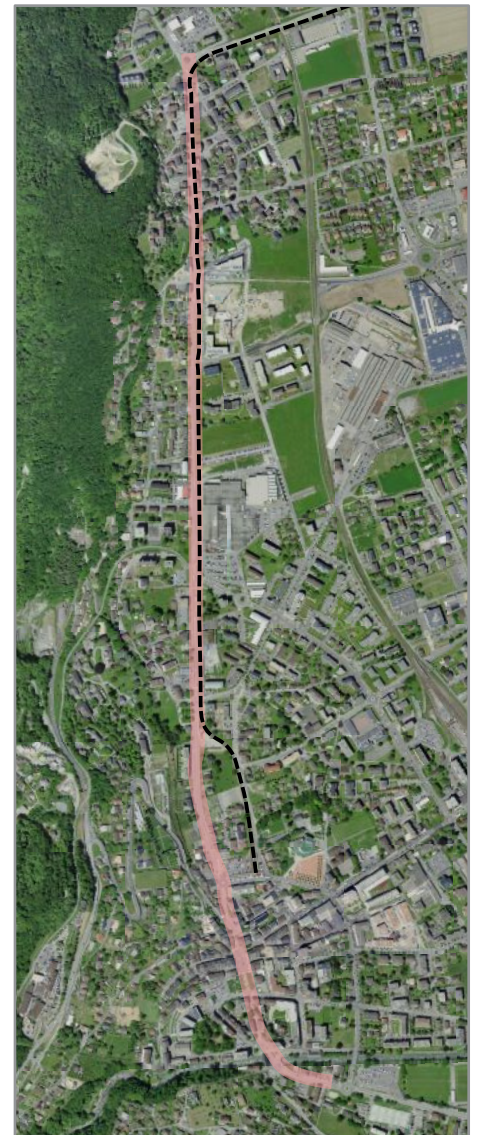
Tout cela s'intègre au projet de sécurisation du tracé du train régional AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry). De Monthey à Collombey-Muraz, le village limitrophe, la ligne de chemin de fer est construite en partie à côté de la route et en partie sur la route. D'ici quelques années, la ligne sera en site propre et partira des gares CFF de Monthey et Collombey-Muraz. L'espace ainsi libéré offrira un important potentiel de requalification. Conjointement avec la Commune Collombey-Muraz et le canton du Valais, nous avons lancé un mandat d'étude parallèle pour réfléchir au futur de cet axe dans sa totalité. Quand bien même la Place Centrale n'est pas directement concernée par la modification du tracé de chemin de fer, elle fait partie de cet axe structurant et doit être intégrée aux réflexions.



Il faudra donc patienter encore un peu pour connaître le nouveau visage de la place ?

Oui... Dommage ! Mais ce sera une raison de plus de revenir à Monthey !



Patrick Fellay est chef du service infrastructures, mobilité et environnement de la Ville de Monthey



-  Axe faisant l'objet d'un mandat d'étude parallèle.
-  Ligne de l'AOMC qui sera déplacée

REDONNER UNE PLACE A LA MARCHE

Il fallait oser miser sur le principe de coexistence en plein sur une route principale, dans un canton encore bien marqué par l'usage de la voiture à la fin des années 80. En générant un peu de confusion quant aux priorités de passage, le réaménagement de la Place Centrale a subtilement redonné droit de cité aux habitant-e-s, sans passer par la case « signalisation » et autres aménagements routiers. Officiellement à 50km/h, il est rare qu'on y roule à plus de 30km/h. Seul un revêtement vert est venu avec le temps rappeler cet appel au vivre-ensemble.



UITIKON : TRANSITION ENTRE ROUTES ET RUES DE VILLAGE

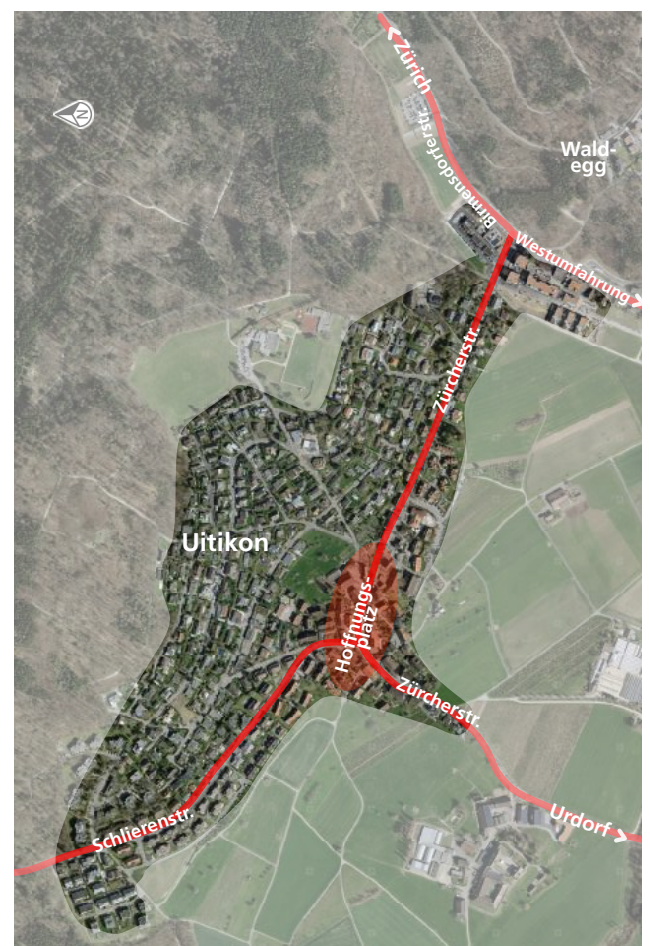
Si l'on compare avec les nombreuses autres communes situées dans la zone d'influence d'une grande ville, Uitikon a commencé tôt à prendre des mesures de modération du trafic sur de vastes périmètres. Le fait que les mesures mises en œuvre touchent non seulement le réseau de routes communales, mais également le réseau routier de niveau hiérarchique supérieur est à souligner tout particulièrement.

LE LIEU

La commune d'Uitikon compte environ 4'700 âmes (2020) et se trouve à seulement 7 km du centre-ville de Zurich. Malgré cette proximité, Uitikon a su conserver, à quelques détails près, son caractère de village historique indépendant doté d'un centre attractif. La commune a en effet bénéficié du fait que la liaison principale entre la ville de Zurich et les centres situés plus à l'ouest (Dietikon, Bremgarten, Wohlen) ne traverse pas directement la localité. Jusqu'à la fin des années 1980, l'évolution du réseau routier y a pourtant été la même que dans les autres villages : une augmentation de la charge de trafic et les effets secondaires négatifs qui vont avec. La Zürcherstrasse, en tant qu'axe routier principal à travers le centre, est ainsi passée, en raison de l'espace réduit, de vieille rue villageoise typique à traversée de localité très fréquentée.

PROJET

Un concept de transport adopté en 1987 a été mis progressivement en œuvre dans les années qui ont suivi. D'un côté, de nombreux endroits dangereux sur le réseau de chemins scolaires ont été éliminés ; de l'autre, les routes de transit au centre en direction de Zurich ont été rétrécies, le marquage des voies de circulation a été supprimé et le régime de priorité de droite introduit. Tout ceci a entraîné une réduction de la vitesse et, ainsi, du caractère dominant du trafic individuel motorisé. Dans le même temps, les piétons ont gagné des espaces dédiés plus généreux et les quartiers situés entre les routes de transit se sont trouvés mieux connectés entre eux.



Tout ne résiste pas à l'épreuve du temps¹

Outre la plantation d'arbres sur la zone piétonne et l'élargissement du trottoir à 2.50 m, les mesures mises en œuvre au début des années 1990 comprenaient un rétrécissement de la chaussée à 4.70 m. Ce rétrécissement donne l'impression aux automobilistes entrant dans le centre du village d'avoir franchi une porte. A l'est, le trottoir et la chaussée ont été aménagés avec une différence de niveau ; à l'ouest, ils ont été séparés par une rigole constituée d'éléments en béton. De nombreuses bornes ont également été installées entre les deux zones. La Hoffnungsplatz a été entièrement pavée. Les traversées piétonnes ont été signalées à l'aide de passages piétons et mises en évidence par l'éclairage public. Aux principaux endroits de traversée, un arbre a été planté des deux côtés de la chaussée. Les arrêts de bus en encoche ont été soit remplacés par des arrêts sur chaussée soit conservés tels quels.

Alors que le jury du « concours Protection des piétons » de 1992 a tout particulièrement salué la réduction de la vitesse des véhicules traversant la localité et l'impact positif sur la sécurité des

chemins scolaires, il a également souligné que le pavage sur le tronçon partant du centre du village en direction de Zurich était moins adapté en raison des nuisances sonores engendrées et de son faible effet ralentisseur. A plus long terme, les défauts du pavage de la Hoffnungsplatz, occasionnés par un soubassement instable de la chaussée, n'ont pu être réparés qu'à grands frais. La population a également critiqué le fait que, par temps humide, l'adhérence était insuffisante et que les nuisances sonores étaient nettement plus élevées que sur un revêtement asphalté conventionnel. Le régime de priorité de droite n'était souvent pas identifié comme tel par les usagers de la route, ce qui a parfois entraîné des situations de conflit. Les bornes massives protégeaient certes les piétons des véhicules circulant sur la chaussée, mais ont également causé quelques accidents par collision.

Un deuxième round de réaménagement est alors devenu nécessaire, notamment en raison des dommages importants du pavage.



Carrefour Zürcherstrasse/Allmendstrasse avant le réaménagement de 1989.
Source : canton de Zurich



Carrefour Zürcherstrasse/Allmendstrasse avant le 2^e réaménagement de 2006.
Source : ewp AG Affoltern



Hoffnungsplatz entièrement pavée avant le 2^e réaménagement de 2006.
Source : canton de Zurich



Arrêt de bus Uitikon Dorf sur la Zürcherstrasse avant le 2^e réaménagement de 2006.

¹ Les faits relatifs à Uitikon sont tirés de la publication suivante :

Verkehrsteiner (2012) : Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich, Beispielsammlung – Uitikon Zürcherstrasse, Ed. : Office fédéral de l'environnement



Améliorations de l'aménagement et de l'exploitation

L'élément du second réaménagement de 2006 et 2007 qui a eu le plus d'impact sur la physionomie du village a sans conteste été le réaménagement de la Hoffnungsplatz. Sur la chaussée, le pavage a été remplacé par de l'asphalte, mais a été conservé sur la zone piétonne après quelques réparations ponctuelles.

Afin que la place ne soit plus perçue comme une « machine à trafic », des éléments d'aménagement ont été ajoutés pour la mettre en valeur. Des possibilités de s'asseoir ont été créées et des poubelles ont été installées. Un noyer a été doté d'une nouvelle fosse et d'un éclairage nocturne par le bas. A l'extrémité est de la place, une fontaine en acier de couleur anthracite a été construite à côté d'un parterre de fleurs. Le fragment d'un ancien bain romain a en outre été exposé sur la place, dans une vitrine complétée d'un panneau explicatif. En complément à l'éclairage de la rue, dont la source lumineuse en hauteur éclaire une bonne partie de la place, des luminaires au sol créent une atmosphère particulière.

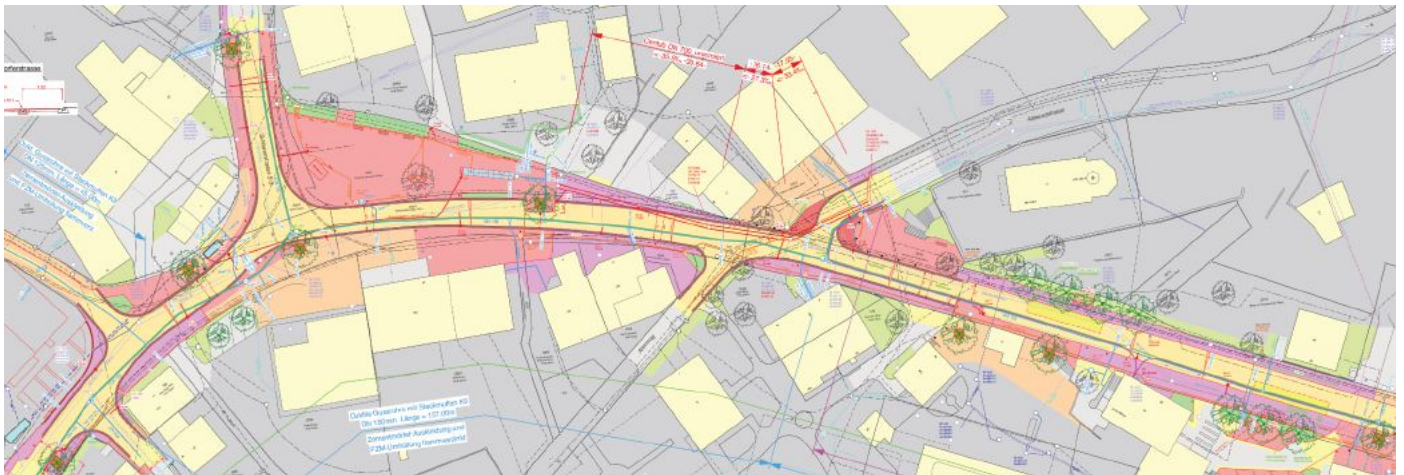
D'une manière générale, la largeur de chaussée de la Zürcherstrasse a été maintenue. Elle s'élève en principe à 4.50 m, ce qui permet le croisement d'un poids lourd et d'une voiture circulant à 30 km/h. La rigole franchissable donne même la possibilité à deux poids lourds circulant à 20 km/h de se croiser.

Plusieurs rétrécissements ponctuels de la chaussée sont venus s'ajouter au rétrécissement initial de 1989 : aux entrées au centre

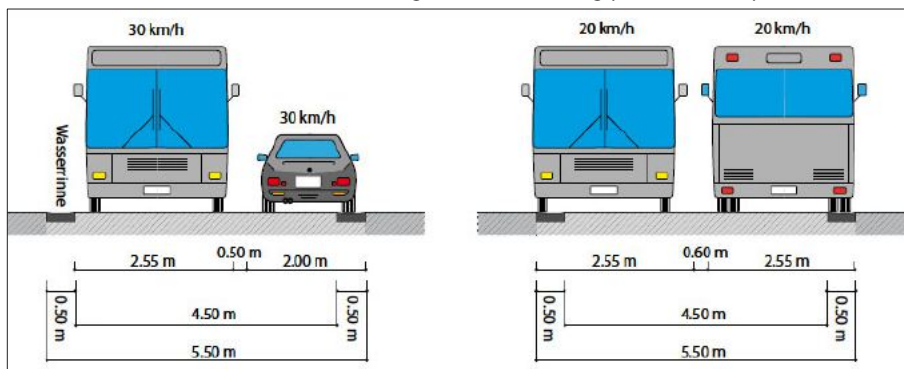
du village ainsi qu'en deux autres endroits. Chaque entrée a été individuellement conçue de manière à s'adapter au mieux à chaque situation, mais l'idée générale d'une « porte arborée » prévaut. La largeur du passage est comprise entre 3.50 et 4.00 m. En contrepartie, trois passages piétons ont été supprimés.

Différentes mesures concernent le centre du village dans son ensemble. D'une part, la vitesse a été abaissée à 30 km/h ; outre la Zürcherstrasse, les rues adjacentes ont également été intégrées dans la zone 30, qui a été mise en évidence par des signaux et des marquages au sol. D'autre part, les signaux de priorité ont été enlevés ; le régime de priorité de droite est ainsi valable pour l'ensemble de la zone, et a été mis en évidence par un marquage au sol. Les rayons de courbure des rues adjacentes ont été réduits au minimum admissible.

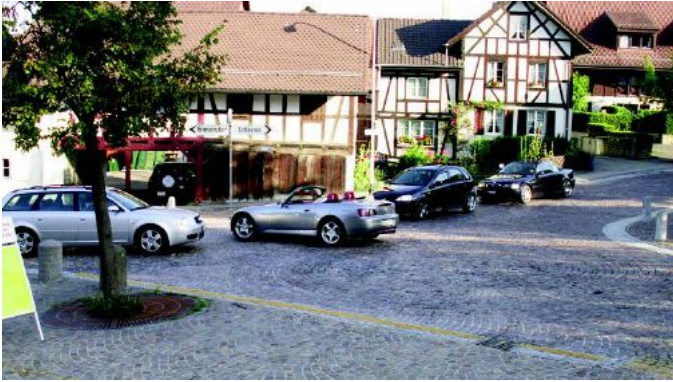
L'analyse d'impact effectuée en 2012 pour la publication de l'OFEV a montré que le deuxième réaménagement réalisé au centre du village et le long de la Zürcherstrasse a également apporté des améliorations. La circulation sur la Hoffnungsplatz est plus intuitive, la structure de la place paraît plus claire et elle retrouve sa fonction de cœur du village et de lieu de détente. Les rétrécissements de la chaussée, aménagés de manière attrayante comme portes arborées, ont un impact à la fois sur la physionomie du lieu et sur l'écoulement des flux de circulation. Ils amoindrissent l'impression de traversée de localité, compartimentent clairement la rue en plusieurs sous-espaces et entraînent une réduction de la vitesse, ce qui avait aussi été le cas après le premier réaménagement.



Plan du 2^e réaménagement réalisé en 2006/2007 au centre de la localité. Il est intéressant de noter la réduction des rayons de courbure à leur dimension minimale, le rétrécissement de la chaussée et les éléments d'aménagement sur la Hoffnungsplatz (source : ewp AG Affoltern).



La coupe-type mesure 4.50 m, mais il est possible de franchir les rigoles en cas de besoin (source : verkehrsteiner).



Hoffnungsplatz avec chaussée pavée après le 1^{er} réaménagement de 1989.
Source : ewp AG Affoltern



Hoffnungsplatz avec chaussée asphaltée après le 2^e réaménagement de 2006.
Source: Christine Bärlocher



De nouveaux éléments d'aménagement ont été ajoutés : un parterre de fleurs et une fontaine en acier de couleur anthracite.



Carrefour Zürcherstrasse/Schlierenstrasse : la surface de la chaussée est réduite au strict nécessaire. Le marquage au sol met en évidence la priorité de droite.



Les rétrécissements aménagés en « portes arborées » compartimentent l'espace et modèrent le trafic.

Source : verkehrsteiner

Le trafic exige de la solidité

En règle générale, tout nouvel aménagement de l'espace-rue devrait avoir une durée de vie d'environ 30 ans. Le pavage d'Uitikon réalisé en 1989 a tenu seulement 15 ans. Il reste à espérer que la séduisante parure de 2006 durera plus longtemps.



NEUCHÂTEL : RUE DU SEYON

1995

La zone piétonne de la vieille ville de Neuchâtel, l'une des plus anciennes de Suisse, recèle de nombreux enseignements. La rue du Seyon, piétonnisée au début des années 90 et depuis couronnée de succès, s'apprête aujourd'hui à de nouvelles transformations dans la prolongation de l'élan donné il y a 25 ans.

LE LIEU

Au pied du Jura et jouissant d'une vue exceptionnelle sur les Alpes, Neuchâtel est connu pour sa vieille ville. Joyau d'architecture médiévale, véritable paradis des badauds, son centre propose de nombreuses activités. Cette belle réussite est en partie due à la vaste zone piétonne, désormais inaliénable de l'identité neuchâteloise, qui a réussi à s'accorder les faveurs d'un vaste spectre d'acteurs.

LE PROJET

Si les premières rues piétonnes de la vieille ville sont inaugurées en 1979, la piétonnisation de la rue du Seyon, colonne vertébrale traversant la vieille ville, date de 1994. Cette requalification est hautement symbolique. Non seulement elle clôt définitivement l'époque du trafic individuel motorisé en centre-ville, mais elle accorde surtout une attention particulière à la qualité et à l'attractivité des aménagements piétons. La pureté et la sobriété de l'intervention en font sa force. Si le piéton est désormais roi, il doit toujours compter avec les transports publics qui empruntent la rue du Seyon.

RUE DU SEYON



VIEILLE VILLE DE NEUCHÂTEL

TRANSPORTS PUBLICS ET COURS D'EAU

Des bus en zone piétonne ? La situation n'est pas unique, mais elle est relativement rare et convainc le jury de l'époque. Partant du constat que les usager-ère-s des transports publics y accèdent majoritairement à pied, la cohabitation piétons / bus sur la rue du Seyon est un point fort du projet en 1995. Sans doute en raison des bus, il n'y a pas de mobilier urbain, ce qui est perçu comme positif puisque cela laisse de la place pour déambuler.

Pourtant, l'intervention ne se résume pas à une unique mise à niveau de l'espace-rue. La dimension patrimoniale, appréciée par le jury, confère au projet une certaine robustesse. Un ruisseau à ciel ouvert, « le Ruau », est aménagé et rappelle le tracé du Seyon, rivière enterrée sous la rue du même nom. Participant à la lisibilité de l'espace et à sa perception comme un tout cohé-

rent, le Ruau venge son aïeule souterraine en se targuant de n'avoir comme opercule que l'infini ciel bleu. Dépourvu de grille sur la majorité de son tracé, l'effet « plaisant » du Ruau sur la rue et son soutien à la cohabitation piétons / bus charme le jury.

« La sécurité n'est pas quelque chose de technique qui se fabrique avec de simples mesures techniques. Elle dépend – surtout dans le cas des piétons – de l'aspect chaleureux et convivial du lieu. »

Daniel Sauter, collaborateur scientifique à l'Association Droits du Piéton en 1995



Photo : Ville de Neuchâtel

La rue du Seyon en 1975, une année avant le démantèlement des rails du tramway. La circulation automobile y sera maintenue encore deux décennies.



Photo : Musée d'art et d'histoire de Neuchâtel

La rivière du Seyon vers 1830 à la l'emplacement de l'actuelle place Pury. Le cours d'eau était constitutif du paysage urbain neuchâtelois avant que des crues dévastatrices et des mesures d'hygiène aient raison de sa liberté de mouvement.

LE SEYON AU FIL DU TEMPS

Les aménagements récompensés en 1995 n'ont pas fait l'objet de profondes mutations. Jusqu'à aujourd'hui ! Au regard de son passé mouvementé, la rue du Seyon, qui a accueilli une rivière, une route de transit, un tramway, un double sens puis un sens unique, fut interdite au trafic et enfin transformée en zone piétonne. Une pièce urbaine en continuelle adaptation à son époque. L'intervention de piétonnisation il y a 25 ans a participé à l'attachement profond des Neuchâtelois-e-s à leur centre-ville. En 2020, les attentes citoyennes ont évolué.

Certains points forts de 1995 sont en effet perçus comme des points faibles aujourd'hui. La mixité des modes de déplacement, piétons – transports publics, réduit les possibilités d'utilisation de l'espace-rue. La fonction circulatoire de la rue enfreint fortement sa fonction sociale, et la légitimité des trolleybus dans la zone piétonne est désormais remise en question.



Photo : neu2000.ch

La rue du Seyon en 1995 avec le Ruau et un trolleybus. Le marquage au sol des anciennes limites cadastrales est un autre élément caractéristique du projet.



AVEC OU SANS BUS ? TELLE EST LA QUESTION

La légitimité du maintien des transports publics en zone piétonne est une question à laquelle chaque situation nécessite une réponse propre. Si certains centres-villes piétons constituent de vastes interfaces modales indispensables au fonctionnement du réseau de transports publics, d'autres n'en sont pas la clef de voûte. En témoigne l'exemple neuchâtelois, où une démarche participative organisée par la Ville a remis en question le passage des bus. Offrir davantage d'espace purement piéton, de possibilités d'usages et d'appropriation de l'espace public prime désormais sur le maintien de la ligne de bus 101 Marin-Cormondrèche.



Photo : Ville de Neuchâtel

Le Buskers Festival se déroule dans la zone piétonne de Neuchâtel depuis plus de 30 ans.

En 1979, l'investigateur de la zone piétonne neuchâteloise est confronté à une farouche opposition, basée sur une argumentation que l'on entend encore de nos jours. Désertion des clients, baisse de l'attractivité du centre-ville, disparition des petits commerces... un discours fréquent chez les opposants. L'exemple neuchâtelois permettra de dépasser ces représentations erronées, s'ajoutant à la liste des centres-villes piétons dans lesquels le commerce se porte bien.

Et pour preuve, les commerçants revendiquent aujourd'hui eux-mêmes le retrait des bus de la rue du Seyon. Toute la ville a, depuis 40 ans, retrouvé le plaisir de déambuler librement. Que l'on soit de gauche ou de droite, automobiliste, cycliste et dans tous les cas piéton, la zone piétonne répond à un désir d'urbanité désormais omniprésent. Si certains questionnent le caractère encore purement commercial de la rue du Seyon, la suppression des bus devrait dans tous les cas permettre d'aménager des espaces non commerciaux et d'élargir l'éventail des usages. Mais chaque chose en son temps. Pour le moment, le Conseil communal s'est prononcé en faveur d'une suppression du passage des bus le samedi, mais pas encore de manière définitive. Des investissements plus conséquents seraient nécessaires pour une suppression tous les jours de la semaine.



Le ravinement, proche des étals et entouré de multiples obstacles contraint à cohabiter avec le bus.



La photo du projet dans le rapport du jury de 1995 annonce ce qui sera reproché au projet 25 ans plus tard. Bien qu'évoluant en zone piétonne, les passants restent confinés sur des trottoirs imaginaires en raison des nombreux mouvements de bus (toutes les 3 minutes environ).



Les livraisons impactent fortement la zone piétonne. Combinées aux passages des bus et aux nombreux chevalets en devanture de magasins, il est parfois difficile de se déplacer comme l'on souhaiterait le faire en zone piétonne.

INTERVIEW AVEC EVA SCHMIDT



Eva Schmidt, directrice du centre suisse « Architecture sans obstacles ». Membre du comité de Mobilité piétonne Suisse



Le centre suisse pour l'architecture sans obstacles encourage l'accessibilité des constructions selon le principe du « Design for all »*. L'expertise de projets, réalisés ou planifiés, de bâtiments ouverts au public et d'espaces publics fait partie de ses prestations.

Au regard des personnes à mobilité réduite, quelle est votre première impression du Ruau de la Rue du Seyon ?

Dans une zone piétonne, toute intervention de type seuil, dénivellation, ou encore mobilier urbain comporte un certain risque. Ici, ce qui marque en premier lieu, ce sont les contrastes lumineux très bien réalisés au bord du Ruau ! Avec de tels contrastes, le danger est détectable visuellement. De plus, la profondeur du ruisseau est inférieure à 40 cm et un muret de protection n'est par conséquent pas exigé. Une personne aveugle peut, en principe, détecter le dénivèlement de la hauteur d'une marche avec sa canne blanche. Néanmoins, un risque d'accident subsiste.

La rue répond-elle aux exigences du « Design for all » ?

Si l'on examine uniquement le Ruau, a priori oui. Mais dans l'espace public, un aménagement n'est jamais un objet isolé et il faut l'analyser en prenant en compte l'environnement dans lequel il s'insère. Ce qui est particulièrement marquant sur la rue du Seyon, c'est le relatif encombrement des devantures de magasin. Les étals, les objets divers et les petits aménagements rendent les déplacements des personnes en situation de handicap très compliqués. Un simple pas de côté pour éviter un objet difficilement repérable suffit à désorienter complètement une personne malvoyante. Pour une personne en chaise roulante, cela devient presque impossible de se déplacer entre les façades et le Ruau. Dans ce genre de situation, le Ruau devient dangereux.

Anticiper les conflits avant qu'ils n'existent sur un espace aussi complexe que la rue est un sacré défi...

C'est vrai, notre travail est complexe ! Nous pouvons toujours intervenir dans la procédure de permis de construire. Pour des aménagements de rue, plusieurs détails ne sont pas encore visibles à ce stade de projet. Ces mêmes détails sont pourtant cruciaux pour garantir un aménagement accessible pour les personnes en situation de handicap. Cependant, en matière d'espace public, les Communes sont en même temps maître d'ouvrage et responsables de l'application des règles de la construction sans obstacles.

EN 2020, UNE « VRAIE » ZONE PIÉTONNE

Lorsque 25 ans plus tard il est impensable de remettre le trafic ou le stationnement dans un espace qui en a été libéré, un projet a atteint ses objectifs. Le cas de Neuchâtel montre en outre que la présence de transports publics n'empêche pas la piétonnisation, mais aussi que le temps a fait place au souhait d'une « vraie » zone piétonne comme le revendiquent les commerces et la population. En 2020, on aspire à déambuler nonchalamment dans les rues piétonnes.

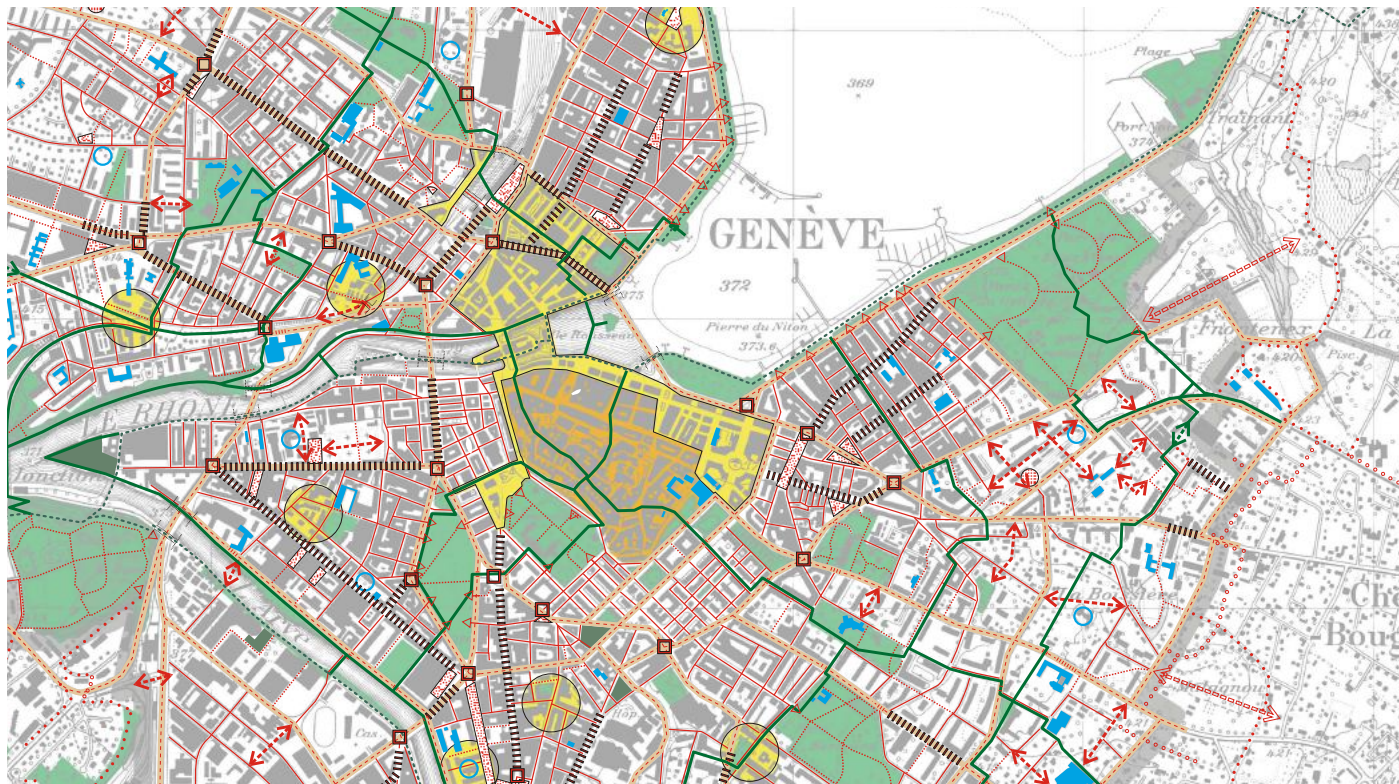
En parlant d'accessibilité, la zone piétonne du Seyon est desservie par une ligne de bus à cadence urbaine. Comment jugez-vous cette situation ?

Premièrement, cette situation ne serait plus possible aujourd'hui. Depuis 2014, la norme VSS 640-075 « espace de circulation sans obstacles » établit une liste de critères quant à la nécessité de délimiter les surfaces piétonnes des surfaces dédiées au trafic, même en zone piétonne. Dans le cas de la rue du Seyon, nous avons affaire à une forte fréquentation de bus (toutes les 3 min). Une délimitation sur l'ensemble de la rue serait dès lors obligatoire. Le Ruau peut être perçu comme une délimitation, mais ne se trouve que d'un côté de la rue. De plus, la forte fréquentation des bâtiments commerciaux nécessiterait des accès par des surfaces réservées aux piétons. Pour les personnes aveugles, cette situation est critique : comment savoir où se placer lorsqu'un bus arrive ? La situation est également compliquée pour les personnes en chaise roulante, qui doivent laisser la place pour le bus et qui n'ont que peu d'espace de circulation, le Ruau marque une barrière évidente.

Avec l'intention de supprimer le bus sur la rue du Seyon, comment éviter l'encombrement par le mobilier urbain et les étals dont on était jusqu'ici protégé ?

Le risque existe. Mais les normes en vigueur, et nous nous sommes battus pour cela, stipulent un certain nombre de choses, notamment la notion d'itinéraires principal. Que des étals, marchandises ou aménagements temporaires changent constamment de place est extrêmement déstabilisant pour une personne à mobilité réduite. C'est pourquoi le chemin principal doit être libre de tout obstacle et être un espace de confort maximum. Il convient, dès le début, de fixer un certain nombre de règles relatives à l'usage du domaine public. Il s'agit d'un moyen pour les communes de percevoir une taxe, mais surtout de garantir une accessibilité et un confort pour toutes et tous.

*Le « Design for all » s'applique aux aménagements pouvant être utilisés par toute personne (âge, genre, situation, handicap).



GENÈVE : PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

En 2000, c'est le Plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève qui remporte les faveurs du jury. L'esprit d'initiative, la maîtrise de la communication et le bond qualitatif souhaité par le Plan se démarquent encore deux décennies plus tard. Retour sur la genèse de cette planification directrice.

LE LIEU

Ville la plus dense du pays, Genève est un pôle international majeur. Siège de nombreuses ONG, haute place financière mondiale, second aéroport du pays ou encore hôte du très fréquenté Salon de l'auto, la Ville du bout du lac ne se caractérise pas en premier lieu par sa propension à accueillir piétons et cyclistes. En effet, les quelques 160'000 emplois équivalents plein temps que la Ville propose s'accompagnent du flux automobile correspondant. Le piéton, par le passé souvent délaissé au profit d'infrastructures destinées à supporter cette imposante charge de trafic, se réinvite à l'agenda politique suite à la parution du Plan directeur des chemins pour piétons (ci-après le « PDCP »), faisant à nouveau résonner le bruit des pas dans le paysage sonore genevois.

LE PROJET

Les intentions des autorités sont claires : améliorer la situation du piéton partout où il se déplace. Pour ce faire, la Ville de Genève a élaboré le PDCP, sur la base d'une première édition de 1995. Il fait partie des premiers exemples helvétiques d'instrument d'aménagement du territoire traitant de la marche en détail. En souhaitant encourager les promenades, valoriser des lieux et places par quartiers, faciliter les mouvements piétons, éliminer les obstacles et modérer le trafic à l'échelle du quartier, les 5 volets du PDCP apportent une vision politique novatrice sur la thématique des déplacements piétons.

Genève est la ville la plus dense de Suisse avec 12'800 habitants par kilomètre carré.

En moyenne, les piétons genevois parcourent 2,6 kilomètres par jour (ex. ligne jaune sur la carte).



Plus de 40 % des ménages n'ont pas de voitures en 2015 contre 30 % en 2000.

COMMUNICATION

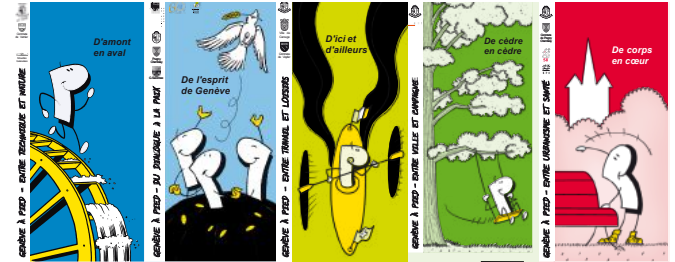
N'ayant force obligatoire que pour les autorités, et adressé principalement aux services administratifs, les Plans directeurs sont souvent peu connus de la population. Par son investissement particulièrement marqué en matière de communication, la Ville de Genève est parvenue à faire rayonner l'esprit du plan. Une trentaine d'actions, parmi lesquelles publications, billets de transports gratuits, ou encore carte de vœux ont accompagné le PDCP. Cette communication exemplaire a non seulement bénéficié à la Ville,

en renvoyant une image dynamique, coordonnée et active en matière d'aménagements piétons, mais également à la population, conscientisée à l'importance et de la nécessité des aménagements de qualité, engendrant un vif soutien populaire pour la marche.



Les 5 premières balades du dossier genevois de 2000.

Les loisirs représentent un tiers des motifs de déplacement et se font à plus de 50% à pied à Genève en 2000. Les balades « Genève à pied » (www.geneve.ch/fr/faire-geneve/promenades) parues en parallèle avec le PDCP proposent des parcours thématiques et documentent les lieux traversés.



5 nouvelles balades se sont depuis ajoutées à la collection.

UN LARGE SPECTRE D' ACTIONS

Interventions aux carrefours, sécurisation des chemins de l'école et des traversées, création d'aires à priorité piétonne, places et squares à aménager, liaisons à créer; la liste des mesures proposées dans le PDCP est longue. Inscrit dans un document unique puis traduit sous forme de plan, ce panel d'actions fait ressortir un élément fort : la notion de réseau. Le PDCP défend l'idée que la marche est une composante essentielle de la ville, nécessitant une vision d'ensemble pour assurer la qualité et la cohérence. Voici quelques exemples des réalisations liées au PDCP.



Photo : lepoint.fr

Le pont de la Machine, mentionné comme promenade à créer dans le PDCP. Dans le cadre de la réfection du pont en 2009, une terrasse a été construite.



Photo : Ville de Genève

La rue de Saint-Jean réaménagée conformément à la typologie, identifiée « rue de quartier » du PDCP.



Photo : Ville de Genève

La passerelle de la paix, mentionnée comme liaison à créer dans le PDCP.



LE COMMERCE COMME GENERATEUR DE FLUX

Dans le PDCP, la typologie « rue commerçante de quartier » avait été proposée. Ces rues étaient identifiées en fonction de leur affectation et de leur fonction commerçante actuelle afin de sécuriser les nombreuses traversées piétonnes générées par les activités. Malheureusement, cette typologie n'a pas été maintenue. La notion de commerce, peu présente dans les outils de planification, est pourtant pertinente pour définir les aménagements piétons.



L'analyse croisée de la typologie de rue et de l'accidentologie laisse penser que les accidents sont plus nombreux là où le besoin de traverser est plus fort. Plusieurs des « rues commerçantes de quartier » présentent aujourd'hui encore une forte concentration d'accidents impliquant des piétons comme le montrent les illustrations ci-contre.

Chaque symbol sur les orthophotos représente un accident impliquant au moins un piéton (de 2011 à aujourd'hui). Pour la légende complète : Accidents de la circulation avec des dommages corporels et la participation d'au moins un piéton (Office fédéral des routes).



Rue des Eaux-Vives

Rue de la Servette

Carrefour 	Importants points de passage et de jonction. Carrefours complexes comportant plusieurs traversées piétonnes.	Traversées piétonnes sécurisées et facilitées en termes de trajectoire (trajectoires directes, possibilités de traverser en diagonale) et en termes de temps d'attente.	Traitement de l'espace prenant en compte l'échelle du piéton et visant à donner un caractère plus urbain et moins routier.
Rue commerçante de quartier 	Lieux, espaces regroupant de nombreux commerces et services. Important point de convergence et de passage. Besoin de "transversalité" important.	Nombreuses possibilités de traverser la rue par la densité des passages piétons et l'abaissement de la vitesse des véhicules. Facilités pour traverser la rue (peu de temps d'attente en cas de traversée avec feux).	Trottoirs larges et libres d'obstacles. Trottoirs des deux côtés de la rue. Qualité d'aménagement. Accompagnement végétal lorsque l'endroit s'y prête.

Extrait de la légende du PDCP et exemple de deux rues commerçantes, mises en regard avec les accidents piétons.

INTERVIEW AVEC MARCO ZIEGLER

Vous vous engagez pour les piétons dans le Canton de Genève avant le PDCP de 2000, déjà. Comment l'idée de ce document a-t-elle germé ?

L'obligation faite aux cantons de planifier et d'aménager des réseaux piétons trouve sa source dans la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), entrée en vigueur début 1987. Genève a voté la loi cantonale d'application en décembre 1998, en déléguant cette tâche aux communes. Le Plan Piéton présenté par la Ville de Genève lors du Flâneur d'Or 2000 découlait donc de ces exigences légales, mais constituait en réalité déjà la 2^e génération, la première version du plan étant parue en 1995.

Ce plan de 1995 a-t-il joué un rôle important pour la deuxième édition ?

Le Plan Piéton de 1995, élaboré par le Service d'urbanisme de la Ville de Genève alors que celle-ci ne disposait encore d'aucune compétence en matière de planification directrice ou impérative, se caractérisait par beaucoup de créativité et de pragmatisme. Afin d'emporter l'adhésion des autorités cantonales et de la population, il préconisait d'agir à trois niveaux : les réseaux de quartier ; les discontinuités interquartiers ; le réseau des promenades à l'échelle de la ville. La promotion de ces me-



Marco Ziegler, vice-président de Mobilité piétonne Genève

sures s'appuyait sur un concept de communication ambitieux. Ces moyens d'action furent confirmés et complétés par le projet de PDCP de mars 2000, lequel a repris également les éléments communicatifs, dont la qualité a été relevée par le jury du Flâneur d'Or.

En matière de mise en œuvre, quelle est l'évolution intervenue entre le Plan Piéton de 1^{ère} génération et le PDCP primé en 2000 ?

Du fait du nouveau contexte réglementaire et politique dans lequel a été élaboré le PDCP, et du champ d'intervention plus large visé par ce dernier, il est difficile de comparer les deux plans du point de vue de l'atteinte des objectifs. Les mesures concrètes identifiées à l'échelle de certains quartiers dans le plan de 1995 constituaient souvent des interventions pon-



tuelles, peu coûteuses et aisément réalisables. Par ailleurs la dynamique initiée par le Plan Piéton incluait des demandes de crédits successives, en vue de financer des réalisations, de nouvelles études et la communication. Cela a fortement participé au soutien dont le premier plan a bénéficié. Par la suite, après l'approbation du Plan récompensé par le Flâneur d'Or, le processus itératif amorcé dès 1995 n'a pas pu être maintenu.

Selon le monitoring du Plan directeur communal réalisé en 2018, 58 % des mesures du PDCP de 2000 ont été mises en œuvre. Est-ce dû à un manque de financements ?

Entre autres, mais pas uniquement. En raison de la couleur politique du magistrat qui présentait le PDCP, ce dernier a été perçu par certains comme un document politique. Simultanément, la nouvelle législature s'est traduite par un changement de stratégie en matière de communication et de priorités au sein des services, ce qui a conduit au progressif étiolement de la dynamique engendrée par le Plan de 1995. Il n'en reste pas moins que le PDCP a permis de réaliser de nombreux projets !

Est-ce que certains volets du Plan Piéton ont mieux fonctionné que d'autres, du point de vue de la mise en œuvre ?

Le premier volet visant à encourager la promenade a très bien fonctionné, puisque les 5 promenades déjà éditées en 1995 ont été complétées afin de constituer une collection complète. Il faut préciser que ce volet s'articulait pour l'essentiel sur le réseau piéton existant et ne nécessitait pas une mise en œuvre très compliquée. Le deuxième volet, « valoriser des lieux et places par quartier », est également un succès. Il a fait l'objet des principales actions de ces 10 dernières années.

Comment expliquer ce succès ?

Je pense qu'il résulte d'une vision pragmatique de ce qui était réalisable. La plupart des places réaménagées étaient occupées par du stationnement. Supprimer celui-ci était politiquement délicat, mais la concertation menée par la Ville avec les commerçant-e-s a permis d'y arriver dans un certain nombre de cas. Intervenir à cette échelle permet de travailler sur la qualité urbanistique et architecturale des lieux, et de dépasser ainsi les blocages dogmatiques. En revanche, la réussite sur ce plan ne doit pas cacher le relatif échec du 3^e volet qui visait à développer le réseau piéton dans son ensemble.

C'est-à-dire ?

Les places ont été réaménagées une par une, en fonction de la possibilité de faire aboutir les projets, et la notion de réseau s'est peu à peu perdue.

LE PLAN QUI BRILLE À L'INTERNATIONAL

Le Plan piéton de la Ville de Genève a trouvé écho à l'international et reste, aujourd'hui encore, un exemple de planification exhaustive du réseau piéton: il couvre l'entier du réseau viaire et indique par exemple la présence d'un trottoir d'un ou des deux côtés de la chaussée. Si c'est possible dans une ville de 800'000 habitant-e-s., ça l'est partout en Suisse. Le canton est par ailleurs un de ceux à avoir mis en œuvre le plus concrètement la LCPR, allant jusqu'à la planification contraignante pour les privés dans les Plans directeurs localisés de chemins pour piétons. Cet élan précurseur a été suivi de nombreux réaménagements de places ou de la voie verte, documentés dans les éditions suivantes du Flâneur d'Or. En revanche, ce remarquable effort de stratégie et de planification globale n'a plus été mis à jour ou poursuivi depuis 20 ans.

Ainsi, en termes de communication, l'occasion a été manquée de mettre en avant le fait que tout était lié à une vision d'ensemble, inscrite dans le PDCP. Il est important de revaloriser les espaces publics du centre-ville, mais il importe simultanément de les relier et de les rendre accessibles par des axes piétons lisibles et confortables.

Le 4^{ème} volet, intitulé « éliminer les obstacles », se traduit dans le plan par de grandes flèches rouges reliant des espaces déconnectés. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Il s'agissait d'identifier des coupures géographiques ou foncières dont l'élimination était difficile. Un certain nombre de ces liaisons ont cependant été réalisées. Je pense notamment à l'élégante passerelle de Sécheron, dite de la Paix, qui traverse les voies CFF ; ou encore certaines des liaisons piétonnes donnant accès à la gare CEVA des Eaux-Vives, qui ont été rendues possibles par le recours à un outil d'aménagement unique : le plan localisé de chemin pédestre (note: contraignant pour les privés). Enfin, le dernier volet, soit la modération du trafic dans les quartiers, suit son cours, mais il a pris son temps pour de multiples raisons, notamment les exigences du droit fédéral en matière de contrôle des vitesses dans les zones 30, afin de s'assurer que les aménagements réalisés incitent bel et bien les automobilistes à respecter les limitations.

Après ce bilan riche en enseignement, comment voyez-vous le futur de la planification piétonne à Genève ?

Les travaux de révision du Plan Directeur de la Ville de Genève vont débiter. Nous avons demandé à la nouvelle Conseillère administrative chargée de l'aménagement et de la mobilité quel en sera le calendrier, ainsi que le processus d'élaboration et de concertation et espérons y être associés.

Autour de quel thème principal s'articuleront-ils ?

Pour Mobilité piétonne Genève, il faudra notamment prioriser certains axes piétons majeurs pour répondre à l'augmentation des déplacements piétons dans le centre-ville et dans les centralités de quartiers. Avec les développements récents et futurs de Genève, par exemple les gares CEVA, le secteur Praille-Acacias-Vernets, les pôles de formation, il importe de relier ces générateurs de déplacements par des liaisons piétonnes efficaces et de qualité. Il nous faudra aménager à cette fin de véritables « rues à haut niveau de service ».



GRANGES : SOLOTHURNSTRASSE

2004

La zone de rencontre du centre-ville de Granges est l'une des premières de Suisse. Sa localisation sur une route cantonale en plein de cœur de localité avait fait sensation, et se démarque, aujourd'hui encore. Son agrandissement fait l'objet de réflexions.

LE LIEU

De petit village agricole lové entre l'Aar et le Grenchenberg à deuxième ville du Canton de Soleure, Granges doit une grande partie de son essor à l'industrie horlogère. Déjà amorcée à la fin du XIX^e siècle, la mutation urbaine de Granges atteint son paroxysme dans les années d'après-guerre jusqu'aux premières crises sectorielles des années 70. En résulte un tissu bâti relativement hétérogène, entremêlant usines, dépôts, immeubles et zones pavillonnaires où les transports individuels motorisés occupent une place prépondérante. Consciente de sa particularité, la ville de Granges a obtenu le prix Wakker en 2008, récompensant la préservation et la mise en valeur de son patrimoine architectural d'après-guerre ainsi que le soin apporté à la revalorisation de l'espace public.

LE PROJET

La route cantonale (Solothurnstrasse) traversant Granges en son centre était, jusqu'en 2002, l'unique liaison entre Soleure et Bienne. Voyant défiler plus de 14'000 véhicules par jour s'écoulant parfois sur 4 voies de circulation, le centre-ville était durement impacté. Bruit, pollution, congestion, désertion des client-e-s puis disparition des commerces et des bureaux, le centre de Granges était à l'agonie. Cependant, la construction d'un tronçon de l'autoroute A5 était l'opportunité rêvée pour améliorer la situation. Outre les mesures d'accompagnement prévues pour rediriger le trafic de transit vers l'autoroute, la Ville a fait preuve d'un courage certain en classant un tronçon de la route cantonale en zone de rencontre, concept inscrit dans l'ordonnance sur la circulation routière la même année seulement.

ZONE DE RENCONTRE



CENTRE DE GRANGES

Une zone piétonne et une nouvelle place du marché ont insufflé une nouvelle dynamique au centre-ville de Granges. En effet, le trafic journalier moyen a été réduit de plus de 60 % sur le nouveau tronçon en zone de rencontre.

UN ENVIRONNEMENT ROUTIER

Le tronçon modéré de la route cantonale 5 est unique en Suisse. De la Ville de Soleure jusqu'au cœur de Granges, c'est une parfaite ligne droite de près de 10km, sur laquelle on risque bien de s'assoupir au volant. La route est bordée d'innombrables garages et concessionnaires, d'une dizaine de stations-service et de quelques motels, mais change de contexte une fois arrivée à Granges, avec un carrefour à priorité de droite, puis une zone de rencontre dans laquelle les piétons ont la priorité. De 4 voies de circulation, on passe à une chaussée urbaine de 5 mètres de largeur. Ce drastique

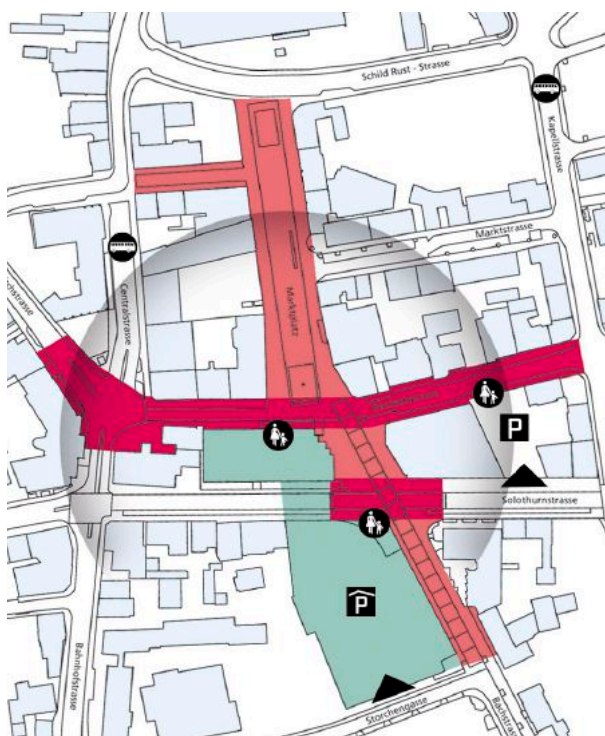
changement de hiérarchie routière a cependant bien été accepté par les usagers de la route, chacune et chacun ayant peut-être pu profiter de la qualité de l'intervention en déambulant à pied au centre. Quand bien même près de 5'000 véhicules y circulent chaque jour (chiffre stable depuis 2004) et que les gens traversent majoritairement à quelques emplacements privilégiés, le régime de la zone de rencontre est globalement bien respecté.



PLUS QU'UNE ZONE DE RENCONTRE

Si c'est souvent la zone de rencontre qui est sous le feu des projecteurs à Granges, il ne faut pas oublier qu'elle est une composante d'un concept de réaménagement plus vaste. En effet, la piétonnisation de deux rues ainsi que la rénovation de la place du Marché complètent ce concept ambitieux. Désireuse de garantir des espaces et cheminements sécurisés, attractifs et agréables pour les piétons, la Ville a soigné les aspects qualitatifs : nombreux espaces publics, arbres et plantations diverses, bancs, nou-

veau système d'éclairage ou encore revêtements travaillés et généreusement dimensionnés, chacun de ces aspects participe d'une manière ou d'une autre au succès de l'intervention dans son ensemble. Les piétons déambulent librement et en toute sécurité au sein d'un espace uni et cohérent. Dès lors, la zone de rencontre s'impose d'elle-même, quelle que soit la hiérarchie de la route.



La zone de rencontre n'est qu'une pièce d'un puzzle qui comprend aussi deux zones piétonnes et une place.



La place du marché de Granges est le lieu de rencontre par excellence. De multiples manifestations s'y déroulent.



L'unité visuelle des liaisons piétonnes permet une bonne lisibilité de l'espace.



UN CARACTERE EXEMPLAIRE

Pour être l'un des premiers cas légalisés de zone de rencontre de Suisse, celui de Granges cumule les particularités qui le distinguent encore aujourd'hui. Son emplacement sur route cantonale en est une. En effet, 20 ans plus tard, les zones de rencontre sur route cantonale en Suisse se comptent sur les doigts de deux mains et certains cantons interdisent ce régime sur les routes relevant de leur compétence. Granges constitue une référence pour les nombreuses localités traversées par des routes cantonales dans des secteurs où la fréquentation piétonne est intense en raison de la présence de commerces, services et espaces publics. Sans être un remède miracle, les zones de rencontre apportent des améliorations certaines pour la marche et le vélo, et la qualité de vie sur les traversées de localité.



La Solothurnstrasse avant son réaménagement. Une situation encore présente dans de nombreuses communes de Suisse.

LA ZONE DE RENCONTRE SANS CONDITIONS ?

Le cas Granges est d'autant plus particulier que plusieurs « conditions » recommandées pour s'assurer du respect des vitesses et des priorités dans les zones de rencontre ne sont en fait pas réunies :

- le nombre de véhicules (près de 5'000 par jour)
- la concentration des traversées piétonnes en quelques points stratégiques, et non réparties sur toute la longueur
- la linéarité de la route.

Malgré tout, les règles de fonctionnement sont respectées. Ceci s'explique peut-être par la dimension urbanistique de l'intervention (revêtements, place dédiée aux modes doux, passage routier à travers une zone piétonne, conception de l'espace public), qui suggère mieux que des panneaux de signalisation le comportement à adopter.



Mobilier urbain amovible, espace ludique, terrasse de café, le centre de Granges répond à de multiples besoins de la population.

UN REGIME ADAPTE AU COMMERCE ?

La zone de rencontre de Granges a certainement inspiré nombre de communes par son contexte de rue commerçante de centre-ville. En effet, la majorité des zones de rencontre se situent (aujourd'hui) dans des rues de quartiers, là où la protection des piétons – enfants notamment – constitue la motivation première à modérer le trafic. Le panneau officiel avec un enfant en mouvement renforce cette compréhension du régime dans l'imaginaire collectif. Mais en réalité, les premières zones de rencontre ont été conçues et instaurées dans des rues commerçantes. Pour Granges, c'est la revitalisation du centre-ville qui a conduit à la zone de rencontre. Plus calme et paisible, avec des espaces libres de circulation, du stationnement vélo, et de plus vastes devantures de magasins, la zone de rencontre a très probablement contribué à sauver les commerces de Granges. L'ambiguïté quant à l'adéquation du régime de zone de rencontre avec les contextes commerciaux mérite d'être éclairée par les cas précurseurs comme celui-ci. Le recul nécessaire est aujourd'hui disponible pour conforter l'adéquation des zones de rencontre tant aux rues résidentielles qu'aux centres-villes.



Faire ses achats au centre-ville de Granges est redevenu une activité agréable, tout comme profiter des nombreux bancs pour discuter ou se reposer.

BIENTÔT UNE EXTENSION DE LA ZONE DE RENCONTRE ?

Cela fait un certain temps déjà que la question d'une extension de la zone de rencontre à l'ouest ou à l'est revient régulièrement sur le tapis. Plusieurs expertises sur le sujet ont montré que les conditions requises étaient en principe réunies. La vitesse moyenne aussi bien à l'est qu'à l'ouest de la zone de rencontre s'élève à env. 32 km/h. Il a jusqu'ici été renoncé à cette extension à cause du nombre plutôt faible d'usages publics le long de la Solothurnstrasse, qui génère en fait peu de traversées piétonnes. Ceci pourrait néanmoins changer à l'avenir en raison de l'ambition avérée de développer le centre. Dans ce contexte, une extension de la zone de rencontre apparaît donc tout à fait envisageable.

Fabian Ochsenbein, urbaniste à la Ville de Granges

Point de vue technique :



Grenchner Tagblatt

von Andreas Toggweiler - Grenchner Tagblatt 4.7.2019

La zone de rencontre de la Solothurnstrasse sera étendue au-delà de la Bachstrasse jusqu'au Löwenkreuzung. L'UDC s'insurge.

« Cette mesure fait suite à une pétition lancée par le grand distributeur Coop, et qui a du reste été signée par toutes les entreprises situées entre la Coop et le Löwenkreuzung », informe le maire François Scheidegger.

Point de vue politique :



Point de vue des commerçants :



Pour Boris Banga, ancien maire de Granges, l'implantation des grands distributeurs alimentaires au centre plutôt qu'à la périphérie a largement contribué au succès de la redynamisation du centre. « Nous avons sciemment prévu ceci dans notre plan de zones. » La construction du centre commercial de la Coop a été décisive pour l'animation du centre. D'autres distributeurs, comme la Migros, ont suivi, ainsi que de nombreux restaurants, boutiques spécialisées et petits artisans qui sont aujourd'hui solidement implantés. La transformation de l'espace public a également incité les propriétaires d'immeubles au centre à les rénover, contribuant à la mise en valeur du paysage urbain.

Les plus-values apportées par la zone de rencontre ne sont plus à démontrer. L'exemple de Granges est particulièrement parlant : Un grand distributeur et une association de commerçant-e-s ont eux-mêmes déposé une pétition pour étendre le régime de la zone de rencontre ! Toutefois, la mise en œuvre des zones de ren-

contre est parfois très (trop) helvétique, en ce sens qu'elle résulte de compromis au détriment du confort des piétons. Il est aujourd'hui moins fréquent d'envisager la création de zones piétonnes, qui ont l'avantage de bénéficier pleinement à la marche.



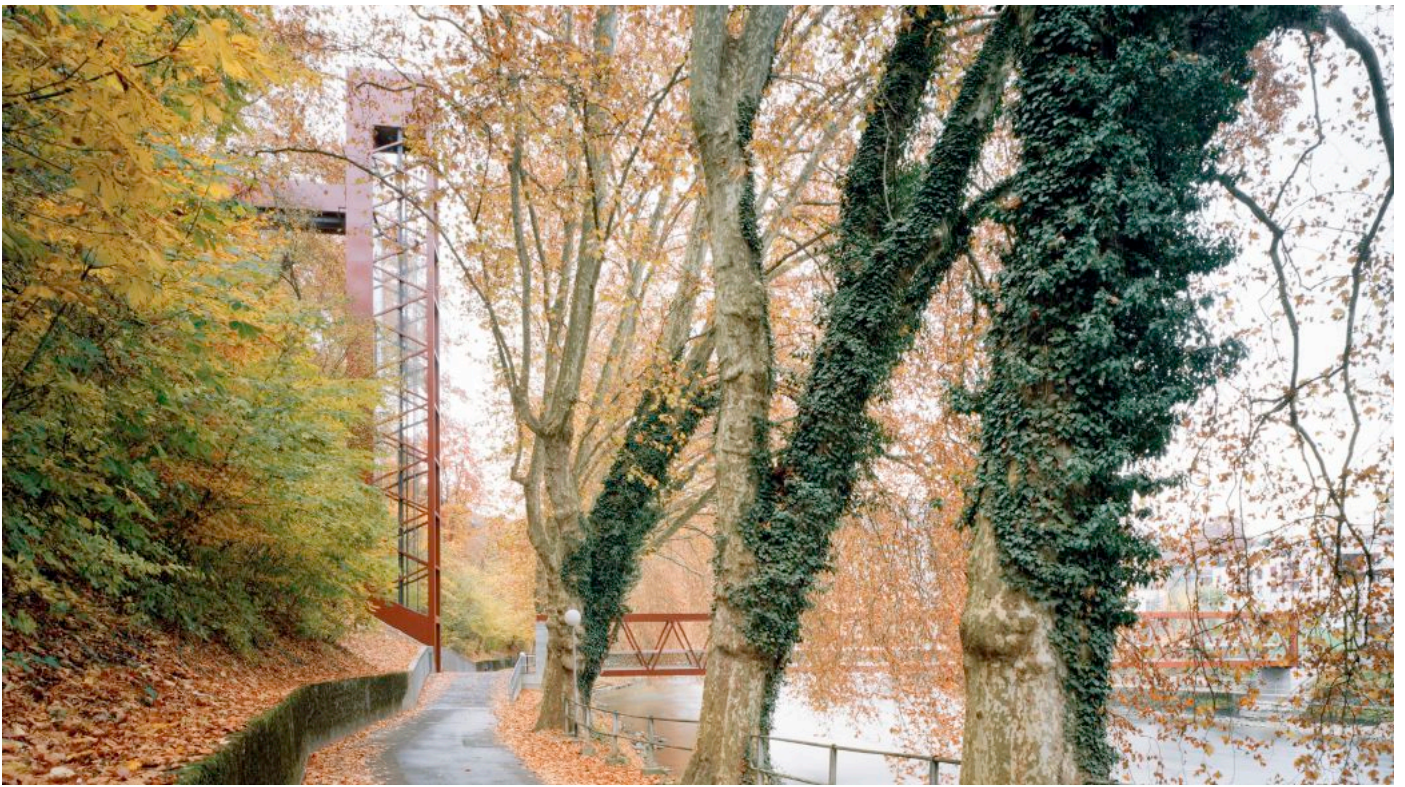
La zone de rencontre a permis à des activités citadines de revenir en ville. Stand de glace et carrousel viennent animer l'espace public.



Toutefois, l'impact du trafic automobile reste prégnant.

L'AGRAFE URBAINE PAR EXCELLENCE

Une fois n'est pas coutume, l'aménagement vu d'en haut rend parfaitement compte de l'enjeu urbain auquel il répond : recoudre des morceaux de villes. Véritable tapis déroulé pour les habitant-e-s et client-e-s, le centre de Granges accueille l'une des premières zones de rencontre de Suisse. Ses auteur-e-s ont, à l'époque, su en tirer le maximum et aujourd'hui, on en redemande. Mais même avec cette histoire à succès sous les yeux, la crainte de voir les chiffres d'affaires diminuer refait surface.



BADEN/ENNETBADEN : LIMMATSTEG ET PROMENADENLIFT

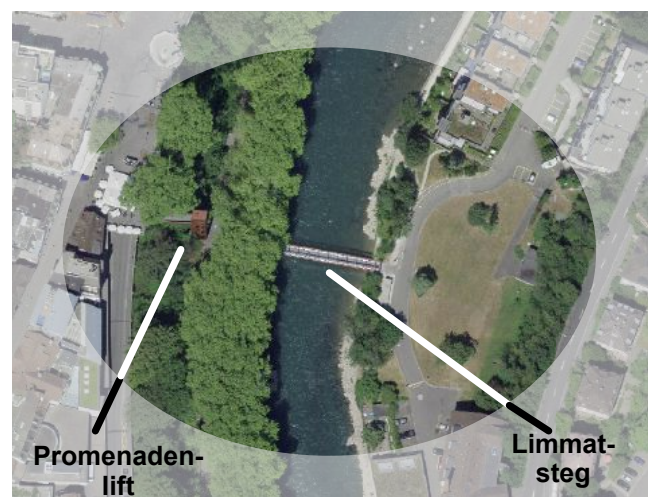
Avec le Limmatsteg et le Promenadenlift inaugurés en 2007, Baden et Ennetbaden ont eu le beurre et l'argent du beurre. D'un côté, la passerelle assure une liaison entre les deux communes par-dessus la rivière ; de l'autre, l'ascenseur facilite le franchissement de la dénivellation entre la rive du fleuve et le centre de Baden.

LE LIEU

Baden et Ennetbaden sont situées à 25 km à vol d'oiseau des villes d'Aarau et de Zurich, et leur développement urbain a rejoint celui des communes de Wettingen et Obersiggenthal. Les conditions géologiques et topographiques favorables à cet endroit ont permis un peuplement précoce. Dans le coude de la Limmat, une eau thermale jaillit qui était déjà utilisée par les Romains et, en amont, la vallée de la Limmat rétrécit jusqu'à devenir une cluse qui faisait office de frontière. Grâce au pont en bois construit au XIII^e siècle sur la Limmat en direction de Wettingen, Baden est devenu la plaque tournante des transports de la région. La deuxième liaison par-dessus la Limmat était assurée depuis 1874 par le « schiefe Brücke », qui reliait les deux villes thermales de Baden et Ennetbaden.

PROJET

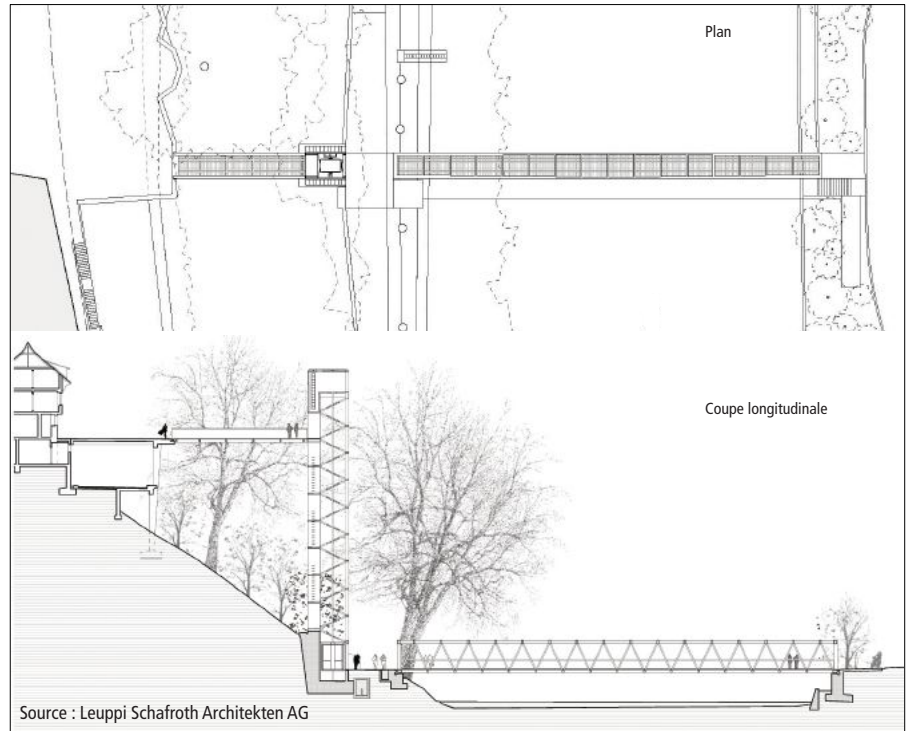
Le souhait de réaliser une liaison piétonne par-dessus la Limmat entre Baden et Ennetbaden, assortie d'une liaison verticale, existe déjà depuis les années 1940. Toutes les tentatives ont malheureusement échoué. Le franchissement des 25 m de dénivellation a fait à lui seul l'objet de nombreuses discussions : la construction d'un ascenseur incliné ou d'un funiculaire ont été envisagées. Les deux communes ont au bout du compte réussi à établir un Plan directeur de développement et à organiser un concours d'idées en 2003. Le projet lauréat proposait d'élargir la Bahnhofplatz au sud et de réaliser un ascenseur vertical, moins onéreux à la construction et à l'entretien qu'un ascenseur incliné, tout en ayant une capacité supérieure. En 2006, les travaux de ce projet de qualité démarraient et, en juin 2007, l'ouvrage était inauguré.



Emplacement dans le tissu urbain

Le pont et l'ascenseur ont été construits à l'emplacement de l'ancien bac à câble. Cette liaison fait partie intégrante du réseau piéton intercommunal et améliore la connexion du quartier des Bains, quelque peu isolé, et de la zone de détente le long de la Limmat avec Baden et Ennetbaden. Les quartiers résidentiels d'Ennetbaden bénéficient en outre d'une liaison piétonne attractive au centre de Baden avec un accès aux transports publics.

L'ossature et la forme des trois éléments principaux se ressemblent et sont perçues comme un tout. La tour de l'ascenseur semble être le Limmatsteg qu'on aurait simplement redressé à la verticale. Horizontal à nouveau, un bout de passerelle à l'esthétique identique conclut l'ensemble et assure la liaison avec la Bahnhofplatz.



Limmatsteg

La passerelle est conçue comme un treillis simple sur toute sa hauteur. De dimension 3.80 m x 3.10 m pour une portée de 51.82 m, sa coupe type montre une structure étroite.



Passerelle haute

La passerelle accrochée a une portée de 16 m. Elle est formée d'une travée simple avec poutres latérales. Les poutres, d'une hauteur de 1.60 m, font également office de garde-corps.

Promenadenlift

La tour de l'ascenseur, haute de 35 m, est composée de deux poutres verticales en treillis avec renforcements latéraux et un socle de fondation en béton coulé sur place.



Ennetbaden a gagné une gare

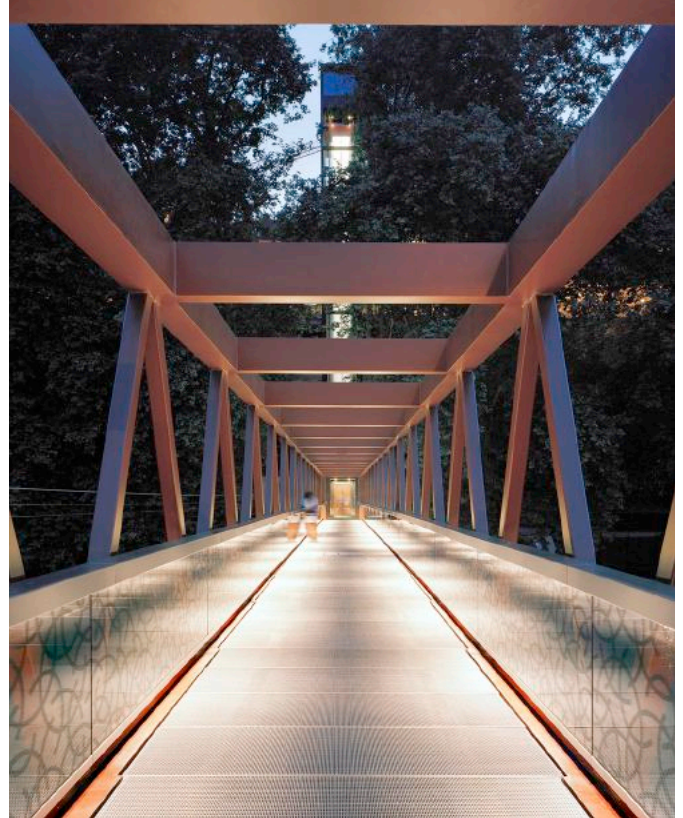
« Combien de personnes doivent-elles traverser une rivière à la nage avant qu'un pont ne soit construit ? »

Par cette citation, Helmut Knoflacher, célèbre chercheur autrichien dans le domaine de la mobilité, illustre la pensée parfois trop schématique des ingénieurs en transport. Il a critiqué dès les années 1980 les modèles et prévisions de la planification des transports tirés du génie hydraulique (« le trafic se comporte comme de l'eau et doit pouvoir s'écouler librement »), qui ont entraîné le développement effréné des infrastructures routières, alors que les projets d'infrastructure pour des pistes cyclables, des trottoirs, des zones piétonnes ou encore des passerelles piétonnes étaient comparativement moins bien lotis. Les mesures en faveur des piétons et des cyclistes étaient balayées par l'argument suivant : « Pourquoi dépenser autant alors qu'il n'y a presque pas de piétons ? ».

Lorsque, après une décennie de planification, le Limmatsteg entre Baden et Ennetbaden est enfin devenu réalité, les piétons n'ont plus eu besoin de traverser la rivière à la nage. Dans les faits, ils n'ont jamais eu besoin de le faire, car une liaison par bac a longtemps existé à l'emplacement de la passerelle et il y avait également le « schiefe Brücke » dans le coude de la Limmat. Ces deux liaisons étaient toutefois associées à des temps d'attente ou à des détours. Grâce à la nouvelle passerelle et à l'ascenseur, le temps de trajet entre Ennetbaden et la gare de Baden est passé de 20 à 2 minutes.

Une analyse d'impact effectuée en 2008 a montré qu'il a fallu très peu de temps avant que la passerelle aussi bien que l'ascenseur soient largement utilisés. La fréquence d'utilisation journalière moyenne de l'ascenseur s'élève par conséquent à 2'400 personnes, tandis que la fréquentation du Limmatsteg les jours ouvrables se monte à environ 1'700 personnes. La charge du Promenadenlift au quart d'heure de pointe est de plus de 80 personnes, ce qui peut entraîner de petites files d'attente. Durant la journée, les places de parc Bike&Ride du côté d'Ennetbaden atteignent toujours les limites de leur capacité, et il arrive parfois que vélos et motos soient garés n'importe où. Grâce à ces deux aménagements, Ennetbaden a gagné une gare. La preuve en est que, d'une part, env. 20 % des usa-

gers de l'ascenseur indiquent que la gare est la destination ou l'origine de leur étape ; d'autre part, du côté d'Ennetbaden, un trafic Kiss&Ride notable s'est mis en place, car l'accès pour les utilisateurs de véhicules à moteur se fait parfois plus facilement que du côté de Baden.



L'élégant éclairage présente le Limmatsteg sous son meilleur jour et en permet un usage en continu.

La demande de places de parc Bike&Ride du côté d'Ennetbaden dépasse parfois l'offre.



Le Limmatsteg, qui peut également être franchi à vélo, représente une liaison attractive aussi bien pour les pendulaires que pour les promeneurs.

Les machines chauffent.

Le trajet passant par la passerelle et l'ascenseur fait aujourd'hui partie de la vie quotidienne de nombreux habitants de Baden et Ennetbaden, mais cet engouement de la population les met aussi à rude épreuve. A l'origine, une fréquentation de 1'200 personnes par jour était attendue. La fréquentation au final deux fois plus élevée a fait chauffer les machines, au sens propre. La résistance de freinage – principale source de chaleur dans la salle des machines – a dû être déplacée et est aujourd'hui en service à l'extérieur de la salle. Depuis la révision complète de 2013, les portes de l'ascenseur s'ouvrent et se ferment un peu plus lentement. Cette mesure a permis de réduire les dysfonctionnements de l'appareil, car les portes hautes de 3 m se cognent moins l'une contre l'autre. Un dysfonctionnement reste malgré tout toujours possible : en 2014, par exemple, 20 pannes ont été recensées. L'exploitation de l'ascenseur est également arrêtée une fois par mois pour révision. Outre le vandalisme et les charges importantes, l'exposition de l'aménagement est la cause principale des pannes. La tour n'est en effet que très peu protégée de l'influence de l'environnement. Le taux de dysfonctionnement peut malgré tout être qualifié de faible.

Les passerelles piétonnes sont à la mode

Le Limmatsteg est la première infrastructure piétonne indépendante et récemment construite à remporter le Flâneur d'Or. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard que cet aménagement ait vu le jour en Argovie, le « canton de l'eau », où l'Aar, la Reuss, la Limmat et le Rhin confluent et où la traversée des rivières peut être un facteur géographique majeur. Peu après le Limmatsteg, deux autres passerelles ont été réalisées en Argovie, raison pour laquelle la SIA Aargau a décidé en 2011 de décerner son prix conjointement à ces trois projets. Ces trois ouvrages ont en commun d'offrir des solutions personnalisées pour une promotion moderne des déplacements à pied et à vélo, d'avoir su composer de manière adéquate avec la zone fluviale particulièrement sensible et d'avoir jeté un pont entre deux communes.



Le Promenadenlift est très fréquenté durant la journée. Cela peut entraîner quelques courtes attentes.



Aaresteg Brugg–Windisch : inauguration en 2010.



Limmatsteg Baden–Ennetbaden : inauguration en 2007.



Aaresteg Auenstein–Rapperswil : inauguration en 2010 (photo : Wilfried Dechau).

COMME SI LA PASSERELLE ET L'ASCENSEUR ENTRE BADEN ET ENNETBADEN AVAIENT TOUJOURS EXISTÉ

Planifiés avec soin en tenant compte des besoins de la population, bien intégrés dans leur environnement d'un point de vue aussi bien architectural qu'urbanistique, les projets phares en faveur des piétons, même relativement coûteux, représentent un bon investissement.



NATERS : LE FIL ROUGE

2011

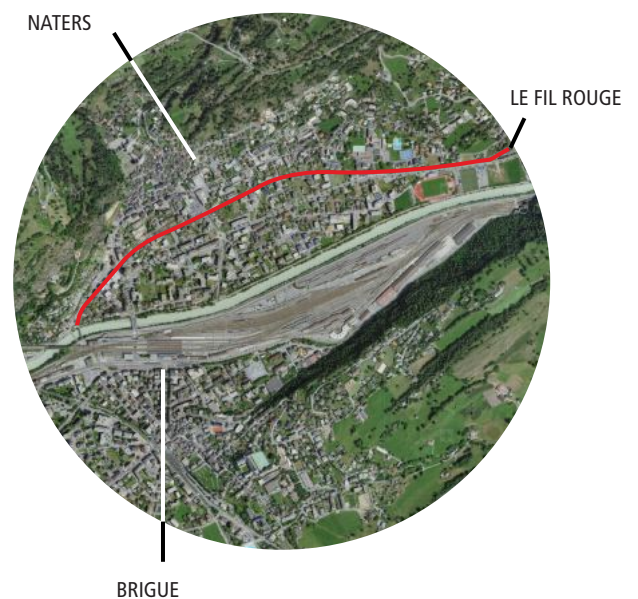
Un véritable tapis rouge pour les piéton-ne-s et cyclistes se déroule sur plus de 2,5 kilomètres à Naters. De coupe à couture, le « fil rouge », sur l'ancien tracé du chemin de fer, illustre une vaste palette d'actions réunies dans un projet fort, en faveur des modes doux. Jetons un coup d'œil à cette commune qui a su prendre le train au bon moment.

LE LIEU

En remontant le Rhône, la vallée se resserre. Les adrets et ubacs viticoles du Valais central s'ornent de résineux et conifères sur leurs versants germanophones. Prises en étau par les montagnes, les constructions en plaine contrastent avec le paysage alentour. Dans un entremêlement de routes, tunnels, ponts et voies ferrées, l'entrée dans l'agglomération Viège-Naters-Brigue détonne. Par le passé constitué de hameaux habités par des paysans, le nord de la vallée du Rhône est aujourd'hui devenu un important centre industriel et logistique. Le percement des tunnels du Simplon et du Lötschberg au début du XX^e siècle a transformé cet espace intact et reculé en un important centre économique et nœud de transport.

LE PROJET

Lors de la fusion de la compagnie de chemin de fer du Furka-Oberalp bahn (FO) avec deux autres compagnies pour former la Matterhorn-Gotthard Bahn, les tracés des lignes ont été repensés. Le tronçon de la ligne du FO qui quittait Brigue par l'ouest et réalisait un long demi-cercle à travers le cœur de Naters, avant de se lancer à l'assaut de la Furka, a été démantelé. Racheté par la Commune, ce bout de ligne sans voies long de 2,5 km a été transformé en un axe piétons-vélos de 3m de large, traversant l'ensemble de la commune en son centre et reliant ainsi de multiples quartiers. L'ancienne gare de Naters, convertie en café dans le cadre du projet, est entourée d'un espace public attractif.



QUAND ON VEUT, ON PEUT

Impressionné par l'esprit entreprenant de la Commune de Naters, le jury félicite plus-value que le projet opère sur le réseau piéton. Alors que la ligne de chemin de fer formait une barrière qui coupait la commune en deux, la volonté de dédier cet espace à la marche et au vélo est un geste fort. Le « fil rouge » est un projet ambitieux pour une commune de 8'000 âmes. En effet, ce dernier est devisé à près de 7.4 Millions de CHF. En lice pour obtenir un financement fédéral par l'intermédiaire du projet d'agglomération de Brig-Visp-Naters, le « fil rouge » démontre qu'un projet phare de mobilité douce mérite les investissements qui lui sont dus, car la qualité qui en découle génère pléthore de bénéfices pour la collectivité.



Le avant / après : une transformation complète nécessitant courage politique et détermination.

REUTILISATION DU MATERIEL FERROVIAIRE EXISTANT

Les souvenirs lient l'individu à son territoire. Pourtant, les villes changent, se muent, et le souvenir des lieux s'efface petit à petit au gré des nouvelles constructions. Le « fil rouge » est un bon exemple de projet qui a su garder des traces du passé dans un projet de transformation. Gardant des bandes de basalte de part et d'autre du tapis d'asphalte rouge, le projet recèle des éléments provenant de l'exploitation ferroviaire. Tel un palimpseste, les promeneur-euse-s découvrent des luminaires accrochés aux anciens mâts des caténaires. L'ancienne gare s'est muée en café avec une belle terrasse. Même dans des dizaines d'années, on pourra toujours raconter qu'avant, passait ici le train de la Furka.



Les bandes de basaltes rappellent élégamment le passé ferroviaire. Lorsqu'elles s'élargissent, bancs et jeux viennent offrir d'agréables espaces.

LE FO CAFE, UN LIEU DE RENCONTRE

Une terrasse de café bondée, une place de jeux où jouent des enfants, des piéton-ne-s déambulant le sourire aux lèvres... Ce tableau idyllique se dégage des planches de la plupart des projets d'espace public. Comme si, après chaque intervention, un lieu allait devenir le centre du bonheur. Dans le cas du FO Café, force est de constater qu'après presque 10 ans d'existence, le lieu est effectivement bien fréquenté. On y vient naturellement de Naters, mais aussi des communes environnantes, Brigue notamment, après une promenade le long du fil rouge, pour apprécier le calme et la vaste place publique arborée bordant le café. Et surtout, on profite de l'emplacement du café, car les rayons du soleil s'y faufilent adroitement entre les cimes des montagnes environnantes pour illuminer, alors que les communes voisines se trouvent déjà dans l'obscurité.



Le soleil vient de faire son apparition, et les premiers clients arrivent déjà. Dépourvu de places intérieures, le Café reste ouvert même en hiver !



Le fil rouge est bien éclairé. La disposition des sources lumineuses dégage une esthétique soignée.



Petit à petit, le fil rouge accueille ses flâneurs un dimanche après-midi. Le sol se dégrade toutefois plus rapidement qu'escompté.



LE FIL ROUGE S'ETEND

Le projet récompensé par le Flâneur d'Or constituait la première partie d'un réseau amené à s'étendre à l'est jusqu'à la Commune de Bitsch. C'est désormais chose faite jusqu'au centre de la petite Commune où se trouvent quelques services. Le tunnel passant sous la route cantonale a également été réhabilité et offre un confort optimal aux usager-ère-s. En direction de l'ouest, « la connexion entre Brigue et Viège est à l'étude » comme nous l'a confirmé Rita Wagner du bureau ayant réalisé le fil rouge Vomsattel Wagner Architekten.



En direction de Bitsch, après avoir traversé le tunnel bien éclairé et pourvu de puits de lumière naturelle, on traverse un magnifique ancien pont de la ligne de la Furka.



Le temps file, mais certaines choses ne bougent pas. C'est le cas de l'ancien pont de la ligne de la Furka, enjambant le Rhône et reliant de manière directe le fil rouge à la gare de Brigue. Il conserve son utilité dans le nouvel aménagement. Or, le pont ne répond plus aux critères de protection contre les crues et est donc interdit de passage.

S'intégrant au programme d'agglomération Brigue - Viège - Naters, le fil rouge permet de connecter le petit village de Bitsch (environ 1'000 habitant-e-s) au cœur de l'agglomération du Haut-Valais.



Fin de la promenade pour cette piétonne ! Bien qu'un autre pont se situe à 50 mètres de là, l'accès à la gare de Brigue par l'ancien pont ferroviaire ponctuerait parfaitement l'itinéraire d du fil rouge.



Cette fois, le tracé du fil rouge se contente de suivre la voie de chemin de fer, toujours en service. Gardant son unité visuelle, la liaison est cohérente.

UN PROJET AUX FRONTAGES MOUVANTS

Au fil des années, le bâti environnant s'est adapté au tracé du fil rouge. Accès piétons directs, nouveaux bâtiments s'inscrivant dans la continuité du tracé : ce dernier est un aménagement fort auquel on s'accroche.



Nouveau quartier au cœur de Naters, avec en son sein le « World Nature Forum ». De généreux espaces publics s'accrochent au fil rouge, mais l'entrée du parking pose des questions de sécurité.



Un nouvel immeuble en construction. Sur l'ensemble du tracé, depuis 2011, on en compte un peu moins du vingtaine !



Proche du FO Café, un autre exemple de nouvelle construction.

UNE PISTE MIXTE : CHOIX JUDICIEUX ?

Le sujet est plus que jamais d'actualité avec l'augmentation des flux cyclistes : vaut-il mieux séparer les flux piétons et cyclistes par un marquage au sol où les laisser libres comme à Naters ? Une unique et bonne réponse n'existe pas. Pour le fil rouge, la question ne s'était pas posée, comment l'architecte du projet, Rita Wagner : « Pour nous, il était évident de laisser l'espace libre de

tout marquage. C'est un espace avant tout utilisé par les piétons. » Jusqu'à présent, l'aménagement fonctionne bien puisqu'aucun accident marquant n'est à déplorer, et aucun retour négatif n'est parvenu aux oreilles du bureau d'architecte concernant la cohabitation. Il est vrai que la largeur, agréable sans être généreuse, ne suffirait pas pour des voies séparées.



Le fil rouge connecte une grande partie de l'agglomération Brigue - Viège - Naters.



Discuter avec une connaissance rencontrée sur le chemin et maintenir les règles de distanciation sociale dans le contexte de la pandémie du COVID -19 nécessite déjà beaucoup de place.

CES DÉTAILS QUI FONT LA DIFFÉRENCE

Il n'y a pas que le diable qui se cache dans les détails, mais aussi la qualité. Les finitions soignées de la voie mixte de Naters jouent certainement un rôle dans sa réussite : en réutilisant le basalte des voies ferroviaires ainsi que les traverses pour en faire des lampadaires, les auteur-e-s du projet ont su maintenir un lien avec l'histoire. La couleur rouge rappelle en outre les pistes d'athlétisme et appelle intuitivement les personnes à pied ou à vélo à s'y aventurer. Une promenade urbaine dont on ne se lasse pas.



ZURICH : MESURES LIÉES AU CONTOURNEMENT 2014

Les mesures d'accompagnement du contournement ouest représentent une leçon de réhabilitation urbaine de grande envergure. Des espaces routiers autrefois extrêmement fréquentés et utilisés pour le trafic de transit à l'échelle de la région peuvent redevenir des espaces publics attractifs. En peu de temps, une nouvelle vie de quartier a vu le jour.

LE LIEU

En 1971, le réseau de routes nationales a été complété par un contournement nord-ouest de la ville de Zurich. Pour satisfaire, dans l'intervalle, les besoins du trafic individuel motorisé, des rues entières déjà existantes au centre-ville ont été transformées pour devenir la « tangente ouest », composée de deux axes à deux voies à sens unique (Hardstrasse / Bullingerstrasse / Sihlfeldstrasse / Weststrasse et Schimmelstrasse / Seebahnstrasse / Hohlstrasse).

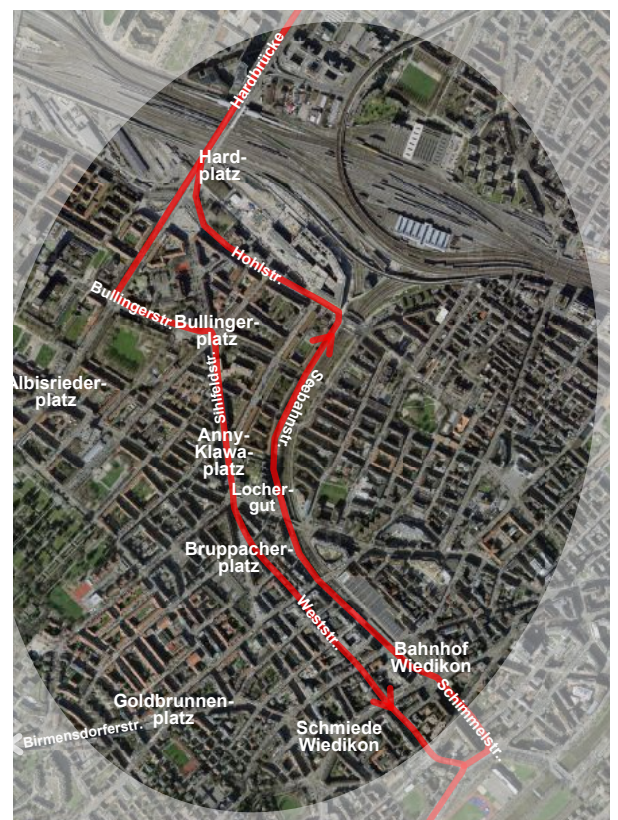
Cette « solution provisoire » a duré 40 ans et a particulièrement impacté le quartier du Sihlfeld. En 1988, le projet général du contournement de Birmensdorf, du tunnel de l'Uetliberg et du triangle de Brunau a été approuvé. Mais c'est seulement en 1996 que le Tribunal fédéral a décidé que des mesures d'accompagnement du tronçon autoroutier devaient être planifiées. C'est sur cette base que les mesures d'accompagnement du contournement ouest (FlaMa West) ont pu être amorcées.

PROJET

Pour les quartiers ayant subi 40 ans de trafic de transit, la réalisation des FlaMa West représentait une nouvelle chance de passer de zone urbaine centrée sur l'automobile à espace urbain faisant la part belle à la qualité de vie et de séjour des quartiers tout en tenant compte des besoins des piétons.

- Le réaménagement de la Schimmelstrasse / Seebahnstrasse en route principale dans les deux sens 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 Birmensdorfstrasse entre Waldegg et Triemli.



UN VASTE ÉVENTAIL DE MESURES

Le volume de trafic dans les secteurs autrefois congestionnés a fortement diminué. Parallèlement, les nuisances sonores et la pollution de l'air ont diminué, l'attractivité des espaces publics a augmenté et la qualité de l'espace urbain s'est améliorée. La situation des piétons et des cyclistes s'est quant à elle également nettement améliorée, aussi bien le long des rues désengorgées que pour traverser.

Le tronçon formé par la Schimmelstrasse et la Seebahnstrasse est un bon exemple d'intégration en ville d'une route principale dans les deux sens avec une bande centrale, malgré le fort trafic persistant.

Le trafic a été modéré dans les rues et places situées le long de l'ancienne tangente ouest, de manière que l'espace public devienne un lieu de rencontre accueillant toute une palette d'activités :

- La Weststrasse réaménagée a conservé sa physionomie favorisant les loisirs.
- La Sihlfeldstrasse a été dotée d'une allée et de larges trottoirs.
- La Bullingerplatz et la Bullingerstrasse ont été signalées comme zone de rencontre. Afin de mettre en évidence la fonction de séjour, des éléments de mobilier urbain ont été installés.
- Deux nouvelles places ont été créées (l'Anny-Klawe-Platz et la Brupbacherplatz). Leur aménagement ouvert et aéré, avec des graviers, des arbres et des bancs publics favorise la qualité de séjour.
- Plusieurs secteurs importants (le Lochergut, la gare de Wiedikon ou encore la Hardplatz), qui présentent encore une forte charge de trafic, ont cependant pu être revalorisés d'une manière correspondant à leur fonction.
- Au Triemli, les nouveaux passages piétons à niveau facilitent la traversée de la chaussée vers l'arrêt de transports publics au milieu de la place.



La situation à la Brupbacherplatz avant (2008) : le trafic de transit passe à sens unique par la Weststrasse qui commence à cet endroit.



La situation à la Brupbacherplatz après (2013) : une place proposant des espaces où séjourner au vu le jour.



INVESTISSEMENT DANS UN BOUT DE VILLE ORDINAIRE

Les piéton·ne·s qui partent aujourd'hui de la Bullingerplatz pour se rendre au Lochergut en passant par l'Anny-Klawwa-Platz et continuent jusqu'à la Weststrasse en passant par la Brupbacherplatz perçoivent l'amalgame d'édifices de différentes époques, avec les rues pour flâner, les places pour se détendre ainsi que les cafés et les commerces qui invitent à s'y arrêter un instant, comme un tout contribuant à la qualité de vie en ville.

Rien que de bien naturel, pense-t-on. Parce qu'on ne sait peut-être pas à quoi ressemblait ce lieu auparavant ou parce que nous autres, êtres humains, maîtrisons l'art de la mémoire sélective : le trafic (40'000 véhicules par jour) grondait à travers les quartiers résidentiels de la Hardplatz jusqu'au début de l'autoroute près du Sihlhölzli. Cette traversée a été appelée de manière euphémique pendant 40 ans la « tangente ouest ». Une tangente touche une courbe en un point. La tangente ouest, quant à elle, ne touchait pas la ville en un point, mais la découpait en morceaux avec ses deux axes à sens unique. Les piéton·ne·s se déplaçant le long de la Weststrasse ou désirant traverser le quartier, souhaitaient se rendre d'un point A à un point B aussi vite que possible. On ferme les yeux et on se lance, telle était la devise.

La tangente ouest provisoire et les voies express en Y initialement prévues qui devaient se rejoindre au Platzspitz se sont heurtés à la résistance de la population. C'est ainsi qu'a débuté la longue et pénible histoire de l'étude de projet et de la planification, riche en rebondissements, à la recherche d'une solution pertinente. Plusieurs services de l'administration et responsables politiques, que ce soit au niveau de la ville, du canton ou de la Confédération, ont alors été obligés de se pencher sur la question. Les FlaMa West, qui ne s'appelaient tout d'abord pas comme ça, n'étant pas conçues ainsi, ont occupé d'innombrables bureaux d'étude. De nombreux avocats et instances judiciaires ont compulsé des mètres et des mètres de classeurs, afin de déterminer si les mesures prévues étaient à la fois opportunes et admissibles d'un point de vue juridique. Grâce à la construction du contournement ouest avec le tunnel de l'Uetliberg, une solution a finalement pu être trouvée. Cette autoroute de contournement a en effet offert l'opportunité de désengorger efficacement les zones traversées par la tangente ouest. Il aura néanmoins fallu pour cela un arrêté du Tribunal fédéral stipulant que la construction du contournement ouest devra s'accompagner de mesures d'accompagnement.

Les importants moyens financiers alloués par la ville et le canton de Zurich ainsi que par l'Office fédéral des routes OFROU ont envoyé un signal fort en faveur d'un développement urbain axé sur la qualité de vie. Les FlaMa West ont en effet coûté environ 100 Mio de francs. A l'intérieur du périmètre, des rues entières ont été pacifiées, deux nouvelles places ont été construites, l'ensemble de la régulation du trafic a été adaptée et environ 370 arbres ont été plantés au total.



La Bullingerplatz est un lieu animé. Les usagers·ère·s de la place et les cafés voisins les soirs d'été génèrent plus de bruit que le trafic lui-même.



La Bullingerstrasse, comme la Bullingerplatz, est signalée en tant que zone de rencontre et n'est plus guère qu'une rue de quartier.



Les cafés et restaurants avec terrasse qui se sont installés à la Weststrasse contribuent au caractère vivant de l'espace-rue.



LA MOBILITÉ ACTIVE TIRE SON ÉPINGLE DU JEU

Une analyse avant-après s'est intéressée aux impacts des FlaMa West (Sauter, 2014). Les déplacements à vélo ont augmenté de manière significative : ils ont pratiquement triplé le long de l'axe à trafic modéré Bullingerstrasse / Sihlfeldstrasse / Weststrasse. Une augmentation de 10 % a même été observée sur la Seebahnstrasse pourtant toujours très fréquentée. Les piéton-ne-s en ont également bien profité : les déplacements à pied ainsi que les traversées ont augmenté de 20 % le long des rues pacifiées. Le bilan est plus nuancé en ce qui concerne la présence des vélos sur le trottoir. Leur pourcentage a certes diminué, mais ils sont plus nombreux qu'avant en chiffres absolus : dans les rues à trafic modéré, leur part relative a baissé de 65 % alors que leur nombre en chiffres absolus a augmenté de 25 %. Mais c'est la qualité de séjour qui est la grande gagnante : presque deux fois plus de personnes (+ 89 %) ont passé du temps le long des rues pacifiées. Ce sont notamment les terrasses des restaurants et des cafés qui ont eu le plus de succès (+ 158 %). De nouveaux établissements ont en effet vu le jour et ceux qui existaient déjà en ont profité pour étoffer leur offre. L'installation de nouveaux bancs publics, en particulier sur les places, a également triplé leur utilisation.

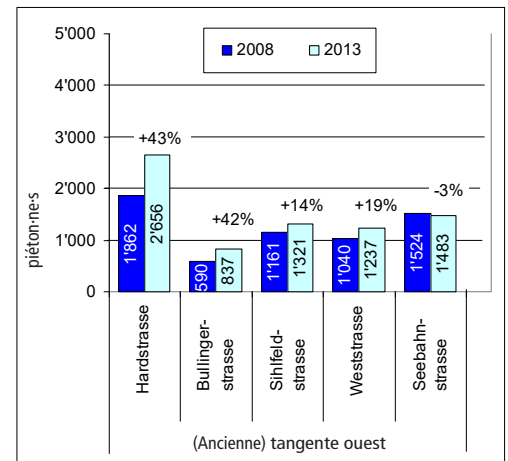
LE BRUIT DES CHANTIERS A REMPLACÉ CELUI DU TRAFIC

Les FlaMa West ont aussi eu des conséquences inattendues. Elles ont incontestablement permis de limiter les effets négatifs du trafic (pollution de l'air et nuisances sonores, sécurité routière, morcellement des quartiers). La Sihlfeldstrasse et la Weststrasse sont rapidement devenues des rues de quartier paisibles. Mais il arrivait de temps en temps que le bruit du trafic, omniprésent auparavant, soit remplacé par le bruit d'un chantier, signe que l'espace routier n'est pas le seul à s'être transformé : la métamorphose a en effet aussi touché les bâtiments, et la structure de la population a par conséquent elle aussi évolué. Dans le domaine des études urbaines, ce type de transformation porte le nom de gentrification. Les FlaMa West ont rendu la zone attractive pour les investissements immobiliers et l'ouverture de nouveaux commerces, ce qui a entraîné le déplacement des résidents les plus démunis, car beaucoup d'entre eux habitaient ce quartier à cause des loyers bas. Ils sont nombreux à avoir déménagé lorsque leur immeuble a été rénové ou remplacé par une nouvelle construction et que le loyer est devenu trop élevé pour eux. Une nouvelle clientèle a émergé ; les résidents de longue date parlent de « boboïsation » du quartier et dénoncent un voisinage changeant et anonyme. Les nouveaux venus en revanche apprécient leur nouvel environnement parce qu'il leur permet d'avoir les avantages de la diversité urbaine sans les inconvénients sonores : « Il se passe toujours quelque chose, mais rien d'aussi désagréable que si nous habitions directement sur la Langstrasse » (Die neue Weststrasse, 2017). Reste à savoir comment cette zone se développera à l'avenir.

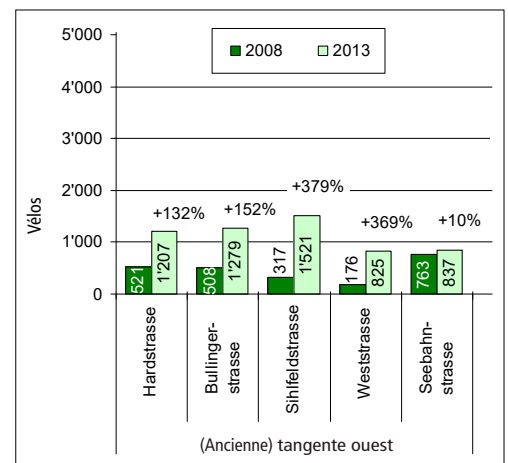
Une réhabilitation urbaine à l'état pur

Les FlaMa West ont une énorme valeur symbolique, qui rayonne sur tous les projets similaires. Des quartiers urbains entiers, qui ont subi des décennies durant le joug du trafic motorisé ont pu être revalorisés. Tout le monde y gagne, et en particulier les piéton-ne-s.

Nombre de piéton-ne-s par jour le long de la tangente ouest en 2008 et en 2013 (source : Sauter, 2014).



Nombre de vélos par jour le long de la tangente ouest en 2008 et en 2013 (source : Sauter, 2014).



Anny-Klawa-Platz : les îlots plantés d'arbres soulignent la nouvelle qualité de séjour.



La présence de la grue témoigne de l'intense activité de construction qui règne depuis le démantèlement de la tangente ouest.





BIENNE : ILE-DE-LA SUZE

2017

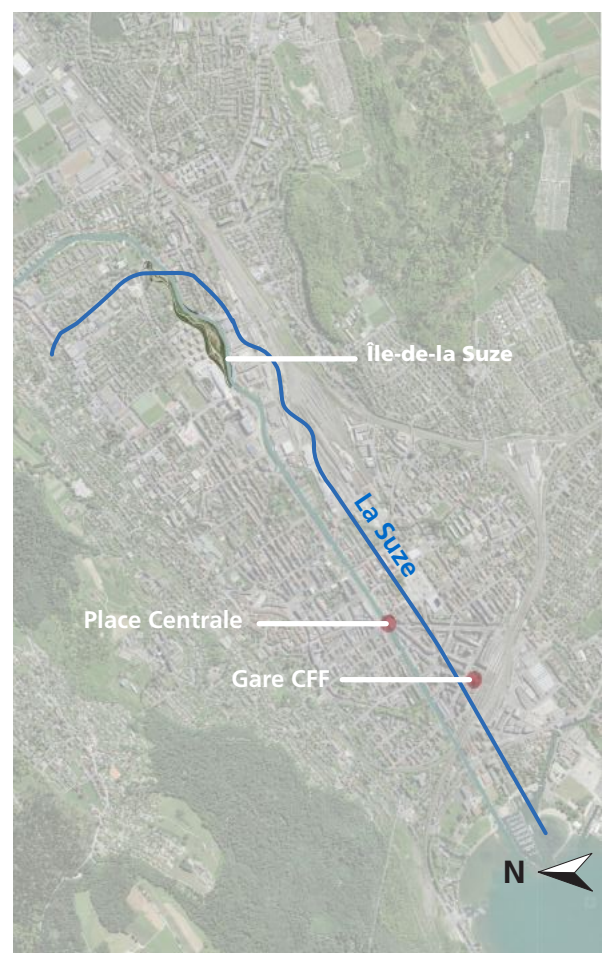
Avec ses quelques 53'500 mètres carrés, l'Île-de-la Suze a doté Bienne d'un parc d'une envergure exceptionnelle. Entre flânerie, promenade, liaison, jeux et baignade, l'Île permet de nombreux usages. Aperçu d'une réalisation unique au cœur de la métropole horlogère.

LE LIEU

Située au bord du lac du même nom, Bienne est la plus grande ville bilingue de Suisse. Ayant connu une forte croissance jusqu'aux années 70, la ville a subi de plein fouet la crise horlogère de 1975. Jusqu'en 1998, la ville perdit près de 25 % de sa population en comparaison à son âge d'or et passa sous la barre symbolique des 50'000 habitant-e-s. Depuis les années 2000, la Ville connaît cependant une nouvelle dynamique. Avec des projets urbains de qualité soutenus par des acteurs économiques majeurs, par la construction du Campus de la Haute école spécialisée bernoise ou encore du Switzerland Innovation Park, Bienne se repeuple et se démarque par sa politique foncière active. Maîtres de l'anticipation et de la négociation, les acteurs du développement territorial biennois peuvent assurer une qualité d'aménagement remarquable en conciliant adroitement intérêts privés et publics.

LE PROJET

Le projet de l'Île-de-la Suze s'imbrique dans une vaste opération foncière orchestrée par la Ville de Bienne. Répondant aux attentes du groupe Swatch et de la caisse de pension des communes bernoises, la Ville a pu, de par sa maîtrise foncière, procéder à des échanges, remaniements, ventes et mise en droit de superficie de terrains qui ont débouché sur un important bénéfice financier. Ce dernier a été entièrement mobilisé pour le financement du projet de l'Île-de-la Suze, vaste parc public au cœur de la ville, qui permet de combler une lacune du réseau piéton biennois. Entre flânerie, promenade et divertissement, le parc se prête à une multitude d'usages.



UNE CONTINUITE DU RESEAU

Traversant Bienne en son centre et sur toute sa longueur, la rivière « la Suze » fait office de colonne vertébrale. Elle relie le lac, les Hautes Ecoles, la gare, la Place Centrale, de nouveaux quartiers d'habitations, le musée OMEGA et amène tout proche du nouveau complexe sportif alliant glace et terrain de football. Si les aménagements de mobilité douce existaient pour la partie ouest du tracé de la Suze, tel n'était pas le cas pour sa partie orientale. L'Île-de-la Suze comble ainsi une lacune du réseau de mobilité douce, comme en témoigne désormais sa forte fréquentation, autant par les cyclistes que par les piétons. Une telle qualité apportée sur le réseau de mobilité douce ne fait que renforcer son attractivité.



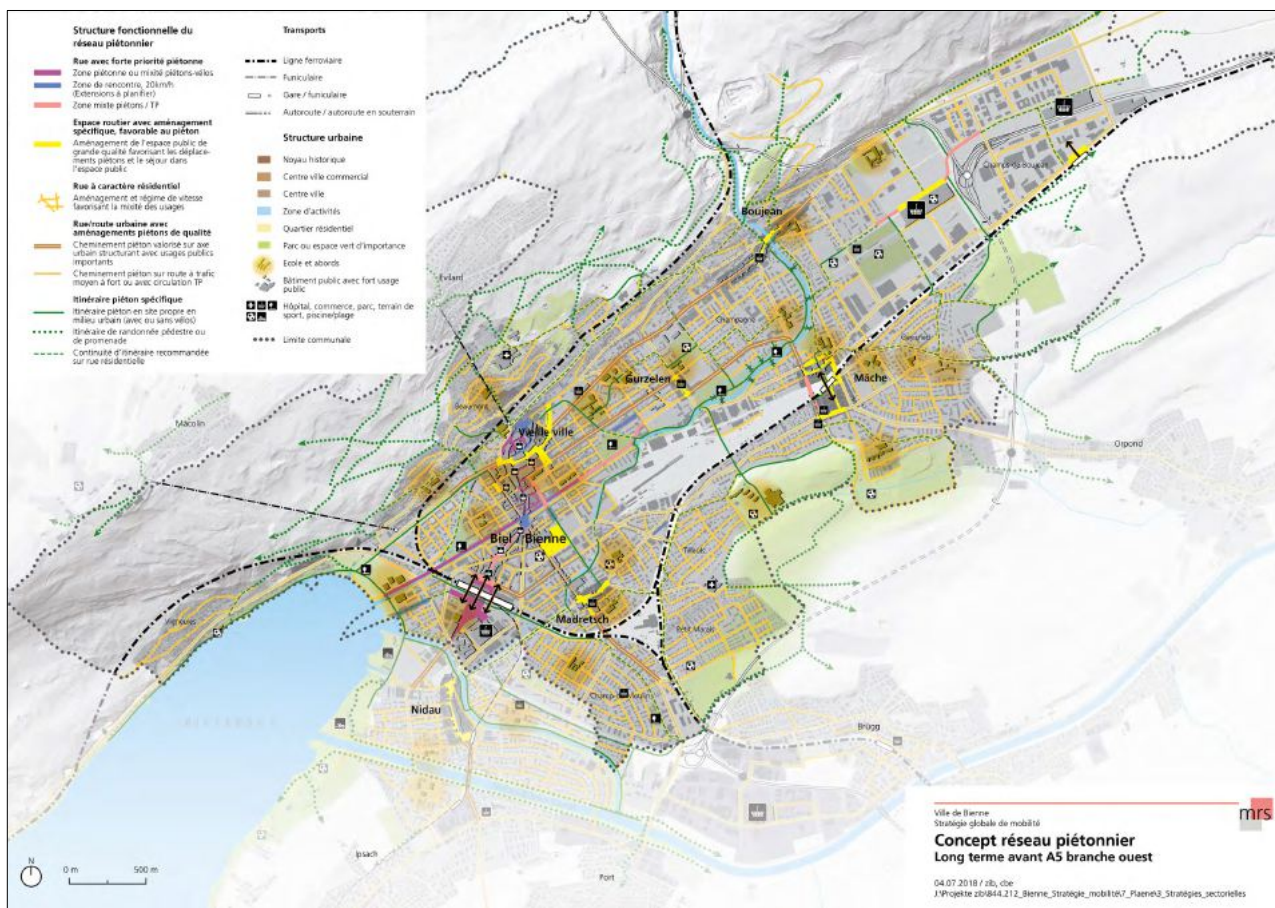
Par les nombreuses possibilités de cheminement à travers l'île, les conflits sont rares entre piétons et cyclistes. Aucun accident ni plainte n'est à déplorer.

TOUT LE MONDE Y TROUVE SON COMPTE

Outre son attractivité en termes de continuité et de liaison du réseau de mobilité douce, l'île-de-la Suze permet de multiples usages. Au bord de l'eau, les berges plates invitent à la flânerie et à la détente. Canalisée sur la majorité de son parcours, la Suze, en ce lieu, s'ouvre : elle devient lieu de rafraîchissement et de contact avec l'eau pour la population. Légèrement au-dessus des berges, les multiples sentiers appellent à la promenade. Si le chemin principal, généreusement dimensionné, répond plus au mouvement et au passage, les sentiers appellent à la promenade et rappellent élégamment la teneur fluviale du lieu en ondulant tels des méandres et tressant, entre les arbres, des petits îlots de verdure. Enfin, les nombreux espaces de jeux, aménagés ou naturels, font le plaisir des petits (et des plus grands aussi). Les nombreux bancs au design varié permettent eux aussi de répondre à de multiples attentes.



La place de jeux, souvent très fréquentée !





UNE ÎLE DE LIBERTE

605 arbres de 18 essences indigènes différentes, agrémentés de quelques 850 buissons, s'offrent à la vue de celle ou celui qui s'y promène, pour le plus grand bonheur de la faune et de la flore. Rappelant parfois l'esthétique des jardins à l'anglaise, l'aménagement de l'île-de-la-Suze diffère fortement de son enveloppe urbaine. Ici, le piéton est libre d'exprimer sa curiosité sur un aménagement le poussant à découvrir son environnement. Pas de barrière, pas de grillage, mais un formidable lieu proche de l'état naturel, où des secteurs de végétation plus dense préservent des espaces de repos pour la faune. Naturellement, pas de véhicules, outre les vélos avec lesquels le piéton est amené à coexister. Une fois sorti de l'île-de-la-Suze, on est presque choqué de devoir se contenter d'un petit bout de trottoir, et de ne plus entendre ni voir la Suze, engouffrée dans un canal de béton, et dont le doux bruit de ruissellement est alors couvert par celui des véhicules.

BIODIVERSITE

L'île fait la part belle aux variétés d'essences plantées, comme à la faune. Par le passé, la Suze s'écoulait sur un lit en dur, taillé dans de grosses pierres sans prendre en considération les besoins de la faune piscicole. Les alevins, qui ont besoin de graviers, de cachettes et débits variés, n'avaient alors aucune chance de survie. Avec les travaux d'aménagement de l'île-de-la-Suze, des structures en bois ont été immergées, offrant un environnement idéal aux poissons. Même là où les constructions en dur étaient nécessaires pour stabiliser les berges de l'île, des arbres en épi et des fascines de bois ont été installés afin de leur offrir des espaces multifonctions. Par ailleurs, tout au long de son parcours le long de l'île, la Suze s'écoule désormais selon de multiples débits, et offre également de nombreuses zones profondes. Le succès est au rendez-vous puisque les comptages effectués avant et après la réalisation de l'île-de-la-Suze sont impressionnants : plus de 235 % de truites et plus de 1020 % de chabots ! Des chiffres plus qu'encourageants qui démontrent qu'une rivière peut à la fois s'ouvrir à la population et profiter à la faune lorsque l'ensemble des acteurs sont intégrés dès le début du projet.



Les arbres poussent et offriront bientôt un ombrage très prisé pour faire une petite sieste.



Photo : Christophe Iseli

Les caissons en bois sont construits le long des berges et offrent de nombreuses cachettes aux poissons.



Photo : Daniel Bernet

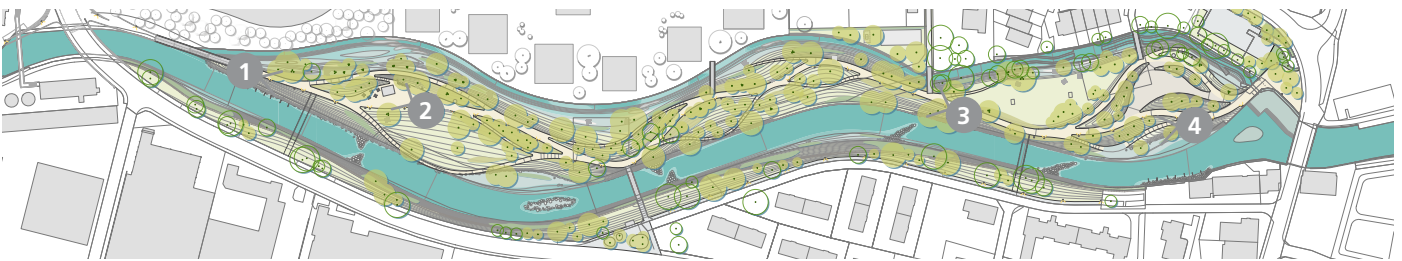
Barrières diagonales permettant de changer le flux de la rivière et créer des espaces de multiples profondeurs.



Lors des chaudes journées d'été, la Suze est un lieu de baignade très prisé.

RECIT D'UNE PROMENADE AUTOMNALE

A travers un voile nuageux, un soleil d'automne éclaire timidement la Cité horlogère. Le vent se lève peu à peu, les feuilles orangées tourbillonnent dans les airs. Il est de ces temps où certains s'emmitouflent dans d'épais manteaux, écharpe et bonnet en option, alors que d'autres déambulent en tenue estivale. Lecteurs, clientes devant la buvette, discussions en famille autour d'une



Plus loin, je rencontre Daniel et Susan, un couple à la retraite habitant le quartier. Daniel concède : « Quel plaisir d'observer la Suze dans cet environnement naturel ! Nous nous promenons ici chaque fois que le temps le permet. » « On habite juste à côté et à notre âge, quelle chance de ne pas devoir trop se déplacer pour arriver dans pareil endroit » ajoute sa femme, ses deux mains fermement agrippées à son déambulateur. « Le sol en gravillon, ça va avec votre véhicule ? », lui demandé-je. « Oh ça va bien oui ! »

De mes premières promenades sur l'île-de-la-Suze, j'avais été agréablement surpris de voir de multiples usages coexister. Notamment les cyclistes dont la vitesse indique parfois qu'ils sont pressés, transformant alors le chemin en lieu de transit plus qu'en destination de détente. Aurélie Dubuis, responsable du projet à la Ville de Bière tempore : « Il n'y a pas eu d'accident à notre connaissance. » Devant moi, trottinettes, vélos, piétons, une poussette et

table, groupes d'amis avec enfants, promeneuses solitaires ; les profils sont variés. Trois joueuses de backgammon sont plongées dans leur stratégie, pendant que l'on discute derrière des dernières mesures sanitaires liées au coronavirus annoncées la veille. « C'est un super lieu de rencontre », me dit-on, « le calme est si agréable. » Ou encore « On y mange bien, faudra repasser ! »

une personne en fauteuil roulant électrique se font face. Je m'arrête et observe la scène. L'espace est en effet généreusement dimensionné. On se met de côté, tout le monde ralentit, « Merci ! » et « Danke ! » s'échangent, et tout le monde continue son chemin. Je discute avec Mathilde, qui surveille ses deux enfants se dépenasant à la place de jeux, son vélo et ceux de ses enfants à côté d'elle : « Ce parc est top pour tout le monde. Le seul petit bémol : il manque des parkings vélos. En été quand il y a beaucoup de monde, on est obligé de laisser traîner les vélos par terre ».

Un groupe d'amis me dit : « On vient souvent ici, en été surtout. C'est un endroit relaxant. ! » Je me rappelle une phrase d'un de mes professeurs de géographie : « Pour penser la ville, contemplez-la et observez le spectacle qu'offre l'espace public ». Il fait déjà nuit, je marche prendre le train, et je regrette déjà, en esquivant quelques voyageurs pressés, l'île-de-la-Suze et ses joyeux acteurs.

LA FORCE DES MONNAIES D'ÉCHANGE

L'un des facteurs de réussite du projet de réaménagement de l'île-de-la-Suze tient de la politique foncière de la Ville. En possession de terrains adjacents à l'actuel parc, cette précieuse monnaie d'échange lui a permis de redistribuer l'espace de manière optimale lors des négociations. L'exemple invite les collectivités publiques à anticiper leur développement et investir dans le foncier pour avoir leur mot à dire et conserver un rôle proactif. Le projet a par ailleurs contribué à connecter des quartiers séparés par la rivière, la transformant en atout fédérateur.



REGARDER EN ARRIÈRE EST SOURCE D'INSPIRATION

Interview : Monika Litscher, directrice de Mobilité piétonne Suisse, jette un regard sur les dix éditions passées du Flâneur d'Or. Elle constate que certains défis majeurs sont toujours d'actualité et rappelle pourquoi l'attribution d'un tel prix est toujours aussi importante.

La dixième édition du Flâneur d'Or vient de s'achever. Qu'est-ce qui vous frappe le plus lorsque vous regardez en arrière ?

La diversité des infrastructures distinguées, leur emplacement, leur design, l'usage qui en est fait, leur genèse et leur dimension sociale sont impressionnants. Regarder en arrière est une véritable source d'inspiration et met en lumière ce qu'il faut faire. Je pense notamment à la réaffectation de la voie de chemin de fer désaffectée à Naters, où le tapis rouge a été déroulé pour les piétonnes et les piétons. Un tel projet s'inspire aussi des tendances internationales et les adapte au contexte suisse. Au fil des ans, on observe de plus en plus de créativité dans la manière de conjuguer infrastructure et déplacement à pied : de nos jours, les communes et les bureaux d'étude sont en effet davantage sensibilisés aux besoins des individus dans l'espace public. Voir les choses du point de vue des personnes se déplaçant à pied et penser et planifier les espaces de vie est aujourd'hui monnaie courante. Les lauréats avaient déjà bien réfléchi à tout ça, sinon ils n'auraient jamais inscrit leurs projets à ce concours.

Le rôle des médias a gagné en importance avec le temps. Ils contribuent en effet à promouvoir l'importance de la marche dans les mondes politique et professionnel, ainsi que dans la société. En tant qu'association professionnelle, nous sommes heureux d'apporter notre pierre à l'édifice avec le Flâneur d'Or, que nous organisons sur mandat de l'OFROU et de divers autres partenaires et, surtout, grâce aux participants au concours.

Dans quelle mesure les enjeux et thèmes abordés par les candidats ont-ils évolué avec le temps ?

Force est de constater que certains enjeux sont toujours d'actualité. Le Flâneur d'Or récompense certes des aménagements réussis en faveur des piétons, mais ce prix est en réalité toujours en rapport avec la lutte pour la



Monika Litscher est la directrice de Mobilité piétonne Suisse et a été membre du jury pour l'anniversaire du dixième Flâneur d'Or.

reconnaissance de la marche dans la hiérarchie des formes de mobilité. On constate en effet que l'approche et les exigences de quelqu'un comme Hans Boesch, qui a étudié dans les années 1990 l'importance, l'attractivité et l'acceptation des « aménagements piétons », sont encore loin de couler de source. Les aménagements de qualité, qui apportent aux personnes se déplaçant à pied mouvement, rencontre et expériences sensorielles ne vont pas de soi. Une observation plus précise de la genèse des projets du Flâneur d'Or révèle d'ailleurs que, souvent, un long processus et d'âpres négociations auront été nécessaires pour en arriver là. Pour qu'un espace construit offre aux piétons un cadre attrayant où se mouvoir et se rencontrer, créant ainsi de la valeur ajoutée, il faut à la fois des ressources suffisantes et la coopération des responsables politiques, de l'administration, des acteurs privés et de diverses autres organisations. Heureusement, les processus de ce type aboutissent souvent. Un bon exemple est Berthoud - Cité modèle pour les piétons et les cyclistes (FuVeMo) distinguée en 2001, un genre de laboratoire grandeur nature, où il est possible de tâtonner et d'expérimenter à l'envi. En tant qu'organisation professionnelle, Mobilité piétonne Suisse se concentre sur les personnes à pied, leurs infrastructures et leurs intérêts. Mais cela ne fonctionnerait pas sans partenariats fructueux, et le Flâneur d'Or en est un exemple parlant : depuis la naissance du concours, une collaboration étroite existe en effet avec l'Association Transport et Environnement ATE. Au départ,

c'est l'ATE qui était moteur, et les deux associations s'apportent toujours beaucoup, même si depuis les rênes ont changé de mains.

Les projets candidats mettent en lumière des collaborations et des processus de négociations profitables qui façonnent la qualité de vie des individus. Parmi les exemples récents, j'aimerais mentionner les mesures d'accompagnement du contournement ouest de la ville de Zurich en 2014. Grâce à la collaboration de différents acteurs et actrices aux niveaux national, cantonal et de la ville, une mauvaise planification des années 1960 a pu être corrigée après plus de 40 ans. Mesures d'accompagnement, parcs, zones de rencontre et zone 30 ont permis de reconquérir une qualité de vie à l'intérieur de quartiers auparavant fortement fragmentés par le trafic motorisé. Une avancée certes tardive, mais néanmoins essentielle, du développement urbain en faveur des piéton-ne-s.

Si l'on compare les rapports du jury et les projets déposés dans les années 1980 et 1990 avec les plus récents, leur qualité formelle a-t-elle beaucoup changé ?

Les dix dernières remises de prix s'étalent sur une période au cours de laquelle le traitement des documents de travail et la communication autour des projets ont connu une forte évolution. Ce qui n'a en revanche pas changé, c'est la nécessité de placer le prix sur le devant de la scène. Mobilité piétonne Suisse s'en assure grâce à un partenariat de longue date avec le magazine « Hochparterre ». Pour tout ce qui touche à la communication au sujet d'infrastructures piéton-ne-s conçues avec soin, nous sommes entre de bonnes mains.

Où le vainqueur du dixième Flâneur d'Or se situe-t-il dans la ronde des anciens lauréats ?

Le lauréat « Réaménagement de la Rathausstrasse – Liestal » montre de manière exemplaire la manière dont un réaménagement soigneux effectué dans un centre de localité, qu'il s'agisse d'une ville ou d'un village, peut fonctionner et être une réussite au quotidien. La synergie entre aménagement et usage crée une atmosphère détendue. Les actrices et les acteurs ainsi que les commerces sur place sont impliqués, leurs façades sont pour la plupart perméables. Il est tout aussi possible de se voir de loin, de se saluer brièvement ou de bavarder rapidement ou plus longuement de plus près. Il est également possible de se rencontrer lorsque l'on se déplace, se détend ou lorsque l'on fait une pause. Au premier abord, rien que de tout à fait normal et fort peu spectaculaire. Mais cela ne va pas de soi. Malheureusement. Il s'agit pourtant de quelque chose d'essentiel pour chaque commune, chaque voisinage, chaque quartier.



La Rathausstrasse Liestal: Coexistence de rencontres informelles et de commerces.



La Rathausstrasse Liestal: caractérisée par une atmosphère détendue.

Il existe de nombreux autres concours, parfois similaires ; dans ces conditions, y aura-t-il encore besoin du Flâneur d'Or à l'avenir ?

Du point de vue de Mobilité piétonne Suisse, ce prix est aussi bien une distinction qu'une source d'inspiration. Il reconnaît les efforts et la démarche des professionnel-le-s tout autant que les infrastructures résultantes, mais sa forme et le procédé d'attribution évoluent avec le temps. Alors que les infrastructures sobres qui faisaient la part belle à la sécurité étaient autrefois mises à l'honneur, le terme « Flâneur » valorise davantage aujourd'hui la marche dans l'espace public comme une expérience en tant que telle.

Les évolutions actuelles que connaît le monde de la mobilité nous posent de nombreux défis ; je pense notamment à l'emprise du numérique sur tous les aspects de nos vies, aux changements démographiques et, last but not least, à la crise climatique. C'est dans ce contexte que les questions suivantes se posent : Comment aménager nos espaces publics ? Quelle mobilité acceptons-nous et pour quel motif ? Comment souhaitons-nous gérer l'espace et le temps ? Même si tous ne veulent pas l'admettre, la marche restera un point central pour l'individu et la société : nous voulons nous mouvoir, corps et âme, les interactions sociales au quotidien sont indispensables et les pratiques responsables à l'égard de l'environnement plus nécessaires que jamais. En ce sens, je me réjouis de voir, à l'avenir aussi, les nombreux projets passionnants qui favoriseront la marche à l'aide d'infrastructures élégantes et de qualité. C'est avec plaisir que nous en récompenserons la valeur avec un prix.

