



**A pied, c'est sûr**

*Mobilité des piétons: Prix de l'innovation*

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



## *Portrait des dix lauréats*

  
Fussverkehr Schweiz  
Mobilité piétonne  
Mobilità pedonale

Verkehrs-Club der Schweiz } **VCS** **ATE** **ATA**  
Association Transports et Environnement  
Associazione Traffico e Ambiente

# Projets

- Projet gagnant
- Projets distingués
- Projets déposés



La liste complète des dossiers se trouve à la page 16.

Les deux veulent simplement boire un café avant qu'il ne reprenne l'avion pour les Etats-Unis. Mais ils commencent à se promener. Ils se racontent mille et une histoires, en se baladant à travers parcs et ruelles, places et recoins...\*

Connaissez-vous ce film? Neuf ans après leur première rencontre, Céline et Jesse vivent des retrouvailles, ils évoluent à travers les rues de Paris en même temps qu'ils se rapprochent l'un de l'autre en se confiant leurs histoires. La ville se montre sous un jour pittoresque et accueillant. Aucun trafic débordant n'empêche leur dialogue, aucune voiture parkée sur le trottoir ne leur barre le chemin. Pourtant, l'histoire ne se passe pas il y a cent ans mais aujourd'hui.

Des espaces routiers qui répondent aux besoins des piétons, il n'y en pas seulement dans le film. Mais ils sont encore plutôt rares. Pourtant les contributions qui ont été remises à l'occasion du cinquième concours du Prix de l'innovation de la mobilité des piétons – "A pied, c'est sûr" montrent de manière impressionnante que les besoins des piétons sont de plus en plus pris en compte dans la planification. Beaucoup de mesures ne produisent pas une impression spectaculaire au premier coup d'œil. Ce ne sont pas des ouvrages d'art gigantesques qui revalorisent la vie quotidienne des piétons. C'est précisément ce qu'il y a de sensationnel: on peut souvent améliorer leur situation avec de petites mesures bien ciblées. Les projets présentés dans ce rapport montrent que l'évidence selon laquelle les espaces sont faits pour les hommes et non pas pour les véhicules, gagne à nouveau du terrain.

Parmi plus de 50 projets reçus, 22 ayant des qualités exceptionnelles ont été sélectionnés par le jury. Granges, soutenue par le canton de Soleure, n'a pas seulement gagné un centre vivant grâce à la transformation cohérente de sa route principale en zone de rencontre mais aussi le Prix de l'innovation de la mobilité des piétons 2004 – "A pied, c'est sûr". Le jury a décerné une distinction à neuf autres projets: aux communes de Baar, Bâle, Bienne, Genève, Giubiasco, Lyss, Soleure et Zurich ainsi qu'à la coopérative de construction Hagenbrünneli de Zurich.

Nous remercions tous ceux et celles qui ont, avec leur contribution remarquable, participé au Prix de l'innovation de la mobilité des piétons 2004 – "A pied, c'est sûr".



Ruedi Aeschbacher  
Conseiller national  
Président de Mobilité piétonne



Franziska Teuscher  
Conseillère nationale  
Présidente centrale de l'Association Transports et Environnement

**Table des matières**

Grand Prix	
Catégorie Mesures concernant des routes principales	
<b>Granges: un centre-ville attractif et sûr pour les piétons</b>	<b>2</b>
Catégorie Mesures concernant des routes collectrices et/ou de desserte	
<b>Baar: réaménagement de la place de la gare</b>	<b>5</b>
Catégorie Concepts de mobilité, plans directeurs ou programmes d'action	
<b>Bâle: des traversées piétonnes sûres dans tout le périmètre urbain</b>	<b>6</b>
Catégorie Mesures concernant des routes principales	
<b>Bienne: zone de rencontre de la Place Centrale</b>	<b>7</b>
Catégorie Communication: sensibilisation et information	
<b>Genève: les Yeux de la Ville</b>	<b>8</b>
Catégorie Concepts de mobilité, plans directeurs ou programmes d'action	
<b>Giubiasco: programme communal pour la modération de la circulation et la promotion de la mobilité douce</b>	<b>9</b>
Catégorie Mesures concernant les routes collectrices et/ou de desserte	
<b>Lyss: Bahnhofstrasse, zone de rencontre</b>	<b>10</b>
Catégorie Concepts de mobilité, plan directeur, programmes d'action	
<b>Soleure: rapport de consultation sur la mobilité douce en ville</b>	<b>11</b>
Catégorie Mesures concernant des routes collectrices et/ou de desserte	
<b>Zurich, coopérative immobilière Hagenbrünneli: quartier Lerchenberg</b>	<b>12</b>
Catégorie Communication: sensibilisation et information	
<b>Zurich: Mobilspiele 2003</b>	<b>13</b>
"Cerises" sur le gâteau: autres projets sélectionnés	<b>14</b>
Liste des dossiers	<b>16</b>
Publication et évaluation	<b>17</b>
Impressum	<b>17</b>

\* dans le film "Before Sunset" de Richard Linklater

## Granges

*Un centre-ville attractif et sûr pour les piétons*

# **La route principale métamorphosée en lieu de rencontre**

*Prix de l'innovation de la mobilité des piétons, catégorie Mesures concernant des routes principales*



Jusqu'en 2002, 14'200 véhicules traversaient quotidiennement le centre de Granges. Avec la construction de l'autoroute, ce fut le changement.

En étroite collaboration avec le canton, on a, comme mesures d'accompagnement après l'ouverture de l'autoroute, tellement modifié l'aménagement et l'exploitation des routes qu'il en est résulté un espace de vie urbain favorable aux piétons. Un intensif travail de relations publiques a facilité le processus de planification et de réalisation.

### **Situation initiale**

Jusqu'au début de l'année 2002, 14'200 véhicules traversaient quotidiennement le centre de Granges. Afin de repousser de manière durable le trafic de transit après l'ouverture de l'autoroute, le projet d'autoroute contenait déjà les mesures d'accompagnement. La route en partie à quatre pistes, séparait la ville en deux. Le trafic piétonnier était canalisé vers le centre-ville à travers un passage souterrain de 75 mètres de long. La ville a profité de la construction de l'autoroute A5 pour réaménager le centre.

Le trafic excessif ne restreignait pas seulement la qualité de vie, mais causait aussi des dommages économiques: la clientèle potentielle désertait le centre surchargé de circulation, avec pour conséquence des bâtiments et locaux commerciaux délaissés.



*Le tapis est déroulé pour la mobilité douce et le centre offre place et liberté de mouvement pour les clients des magasins. Les deux côtés de la ville peuvent à nouveau fusionner. Avant la reconstruction de la route principale, le trafic automobile en partie à quatre voies rendait cela impossible.*



### Démarche

2001: présentation des idées relatives au projet à l'occasion d'une exposition des commerçants, questionnaire et concours. D'avril à novembre 2002: panneaux d'information dans les chantiers, échantillons de matériaux. Consultation de l'association des commerçants: visite de la zone de rencontre de Berthoud, élaboration commune du matériel de publicité. Dès novembre 2002: introduction de la zone de rencontre avec diffusion du matériel de publicité et présentation aux médias.

### Période

- Concours d'idées " Mesures d'accompagnement dans le cadre de la construction de l'A5": 1998-99.
- Début des travaux sur l'axe principal au centre de Granges, en même temps que l'ouverture de l'autoroute: avril 2002.
- Achèvement de la partie centrale: novembre 2002.
- Achèvement des tronçons jusqu'au deux carrefours suivants: fin 2003.

### Financement

Canton: 1.790 mio. CHF; Ville de Granges: 1.885 mio. CHF. Coût total: 3.675 mio. CHF (env. 230 CHF/m<sup>2</sup>) pour les aménagements routiers, l'éclairage, les plantations, le mobilier urbain, les coûts annexes et les honoraires. La Confédération a participé à ces coûts dans le cadre des mesures d'accompagnement concernant l'A5.



avant

après



*Végétation, hampes et éclairage moderne de rue peuvent contribuer à rendre attrayant un centre composé de commerces. Mais ce qui est encore plus important, c'est que la domination des véhicules soit remplacée – comme cela s'est passé à Granges – par la coexistence de tous les usagers de la route.*

*Depuis le réaménagement, la circulation entre les deux parties de la ville est prioritaire. Celle sur la route principale doit attendre.*



*Le maître de l'ouvrage n'a pas seulement pensé à offrir beaucoup d'espace pour les piétons, mais il a aussi pensé au moyen de transport qu'est le vélo et aménagé de confortables parkings pour les vélos très bien placés.*



*La zone de rencontre au milieu de Granges permet aussi aux personnes âgées, de traverser la route principale en étant prioritaires et sans être en danger.*



## Organisation

Etablissement du projet et réalisation, en étroite collaboration entre la ville, le canton, les personnes chargées de la planification et les ingénieurs. Grâce à un travail d'information ciblé, la population a pu adhérer au projet.

## Réalisation

Chaussée optiquement réduite à 4.75m (largeur totale de la chaussée 7.5m).

A la place du passage souterrain, on dispose au centre-ville, grâce à la zone de rencontre, de généreuses possibilités de traversées. Aujourd'hui, on peut se déplacer à pied librement d'un commerce à l'autre, tout en laissant un accès aux voitures. Les revêtements différents (asphalte et pavages), les arbres et les plantes en espaliers, les groupes de sièges assortis par la forme et les matériaux, les supports à vélo et le bel éclairage des rues, contribuent également à créer un caractère de centre urbain. Le trafic sur la traversée centrale de Granges a pu être diminué d'environ deux tiers pour atteindre 4 '850 véhicules/jour.

Des mesures de vitesse effectuées au moyen d'un radar mobile (avec indication de la vitesse de circulation) et des observations locales montrent que les vitesses dans la zone de rencontre se situent entre 20 et 30 km/h (quand il y a une densité de piétons suffisante).

## Laudatio du jury

En étroite collaboration avec le canton, l'aménagement et l'exploitation des routes ont été tellement modifiés qu'à partir d'un couloir de circulation, un espace de vie urbain, attractif et convivial pour les piétons, a été créé. Grâce à un bon aménagement et à la signalisation comme zone de rencontre, de basses vitesses du trafic motorisé ont pu être atteintes, avec pour corollaire un grand bénéfice au niveau de la sécurité. L'intense travail de relations publiques mené par l'administration, en partie en collaboration avec des groupements d'intérêts (les commerçants) a accompagné et facilité le processus de planification et de réalisation. A point nommé, c'est-à-dire au moment de l'ouverture de

l'A5, on a commencé le réaménagement de la traversée. Ainsi, dès le début on s'est assuré que le trafic de transit se transférerait sur l'autoroute.

La ville de Granges reçoit le prix de l'innovation de la mobilité des piétons 2004 pour sa contribution dans la catégorie " Mesures sur des routes principales" .

*L'interpellation urgente de 2004 d'un représentant du peuple de Granges, qui croit manifestement encore que le chiffre d'affaires des commerces situés sur la route principale, grimpe avec la vitesse du trafic, montre que la commune a mené un important travail de persuasion et qu'elle doit le poursuivre.*

**In der dringlichen Anfrage meint Gemeinderat Trummer, wenn es stimme, dass auswärtige Besucher der Verkehrskontrollen wegen Grenchen umfahren, könnte das für den Standort Grenchen längerfristig unvorteilhaft sein. Der Gemeinderat wird sich früher oder später im Geiste Trummers entscheiden müssen, ob er Grenchen in erster Linie für rücksichtslose Strassenbenützer attraktiv machen will oder für die Einwohner.**

*Bieler Tagblatt, 17. Juli 2004*



*Vue sur les bons restaurants de Granges et sur la place du marché, qui appartient complètement aux piétons et aux cyclistes.*

*Avant en danger de mort, aujourd'hui, à nouveau possible: l'excursion familiale à vélo sur la route principale au milieu de la ville.*



# Fais donc une pause entre le bus et le train

Distinction, catégorie Mesures concernant des routes collectrices et/ou de desserte

**Baar est une interface trains-bus dans le réseau des transports publics zurichois et zougais. Avant le réaménagement, la place de la gare était avant tout perçue comme une route trop large vouée à la circulation automobile. La disposition actuelle des éléments structurants crée un espace libre, aux dimensions généreuses, qui diffuse une atmosphère de sérénité et favorise une coexistence pacifique au sein de la zone de rencontre.**

#### Situation initiale

Dans le réseau des transports publics zougais, Baar est l'interface la plus importante à côté de la ville de Zoug. Elle relie une demi-douzaine de bus aux trains et, dès fin 2004, au RER zougais dont la cadence sera au quart d'heure.

La station de RER située à proximité immédiate du centre de la localité, avec une cadence à la demi-heure, appartient au réseau de RER zurichois qui s'étend jusqu'à Zoug.

La place de la gare (au sud) constituait un lieu de confrontation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Elle n'était pas perçue comme une place mais plutôt comme une large route accordant un traitement de faveur à la circulation automobile avec pour corollaire des dangers guettant continuellement tous les autres usagers.

#### Démarche

Le souhait était de parvenir à un écoulement optimal et sûr de la circulation sur une surface polyvalente répondant conjointement et de façon innovante aux besoins des automobilistes et des piétons. Avec la nouvelle gare routière, l'attractivité des transports publics devait être améliorée.

#### Période

- Décembre 1997: le conseil municipal de Baar attribue un mandat d'études à cinq architectes paysagistes.
- Janvier 2000: un crédit de construction est approuvé par le conseil général.
- Décembre 2000: la gare routière est mise en service.

#### Financement

Crédit d'études 340'000 CHF; crédit de construction 3'510'000 CHF.

#### Organisation

Le mandat d'études a été mené par la commune de Baar en collaboration avec les riverains, les CFF et le propriétaire du bâtiment Gotthard.

#### Réalisation

Des dalles de béton de grande dimension coulées sur place confèrent à la place un caractère spacieux et s'avèrent efficaces pour résister à la sollicitation élevée provoquée par la circulation des bus. Entre le bâtiment de la gare CFF et le bâtiment Gotthard, une colonne de lumière et un plan d'eau encastré dans le sol mettent la place en valeur. Quelques arbres de haute tige, quelques bancs et une fontaine créent, en bordure, d'agréables zones de repos.

La construction, alliant verre et métal en filigrane, de quatre couverts pour les bus à destination de Zoug forment un élément central de la place. Les arrêts de bus à destination de Zurich se trouvent face à la gare routière, le long des arcades. Les taxis et les places de stationnement de courte durée sont situés à l'extérieur de la place, à proximité du kiosque.

La partie de la place située dans le secteur de la route actuelle a été conçue dans l'esprit d'une égalité des droits entre tous les usagers (coexistence) en vue d'une mixité pacifique. Grâce au panneau de signalisation zone de rencontre, les piétons se déplacent librement sur toute la place et dans toutes les directions, en ayant la priorité.

#### Evaluation du jury

La disposition des éléments structurants crée un espace libre aux dimensions généreuses qui favorise une coexistence pacifique au sein de la zone de rencontre mais offre aussi des espaces protégés aux usagers non motorisés. L'aménagement exemplaire diffuse une atmosphère de sérénité et d'harmonie.

*La place de la gare vue d'en haut. Sur la place de la gare, on peut se déplacer à pied librement et de façon directe. En bordure, des zones invitent à faire des détours et à flâner. Elles offrent une protection contre la pluie et le soleil.*

*La gare routière de nuit. L'aménagement accueillant et l'éclairage des arrêts de bus transmettent aux passagers un sentiment de sécurité, la nuit aussi.*



# Des traversées piétonnes sûres dans tout le périmètre urbain Des déplacements piétons sûrs – un facteur de développement de la ville

*Distinction, catégorie Concepts de mobilité, plans directeurs ou programmes d'action*

**Les liaisons piétonnes de la ville de Bâle ont tout d'abord été recensées dans le but d'élaborer un programme d'amélioration et 200 points noirs ont été analysés.**

**Le concept global apparaît comme exemplaire: enquête intégrée à une démarche participative, analyse, puis réalisation par étapes des mesures d'amélioration classées selon des priorités. Ces dernières profiteront en priorité aux habitants des quartiers.**

### Situation initiale

Dans le cadre de Werkstatt Basel, une démarche participative, des liaisons piétonnes sûres ont été revendiquées. Plus de 200 points noirs ont été retenus. Dans le but d'élaborer un programme d'amélioration à l'échelle de la ville, un état des lieux des cheminements piétons a été effectué de façon globale. Les problèmes recensés les plus importants se situent au niveau des possibilités de traverser qui, soit font défaut, soit ne se trouvent pas à la bonne place ou ne sont pas suffisamment sûres (par ex. visibilité insuffisante, îlot central manquant) pour les personnes à mobilité réduite en particulier (par ex. phases vertes trop brèves) et les enfants (par ex. vitesses inadéquates).

### Démarche

Au cours de l'élaboration du concept déjà, les relations publiques ont été considérées comme un élément important. Du fait de l'intérêt manifesté par la population, les médias ont été informés dès le départ de l'avancement du programme. Par ailleurs, après l'approbation d'un projet par l'administration, les habitants, les propriétaires immobiliers et les autres cercles susceptibles d'être intéressés (les associations de quartier, les organisations d'aide aux personnes handicapées, les inspecteurs des écoles) sont chaque fois informés par écrit des mesures prévues.

### Période

- 2002-2004: 35 mesures ont été réalisées ou sont en cours de réalisation.
- 2004-2005: 10 mesures sont projetées ou planifiées.
- Jusqu'à fin 2005: environ 5 autres mesures restent ouvertes.

### Financement

Crédit-cadre pour la revalorisation de l'environnement dans les quartiers: 25 mio CHF pour des projets relevant du programme d'action pour le développement de la ville de Bâle. Crédit approuvé pour 5 projets (Gundeldingen): 0,08 mio. CHF. Crédit approuvé pour 7 projets (St-Johann): 1,31 mio. CHF. Crédit approuvé pour 22 projets (autres quartiers): 1,33 mio. CHF.

### Organisation

Le programme d'action pour le développement de la ville de Bâle résultant de la démarche participative Werkstatt Basel ([www.aps-bs.ch](http://www.aps-bs.ch)) englobe aussi les projets d'amélioration de la sécurité routière. Ceux-ci ont été traités par un groupe de

travail interne à l'administration, avec le soutien d'un groupe de bureaux d'ingénieurs externe.

### Réalisation

Sur la base d'un catalogue de mesures d'amélioration englobant tous les quartiers, des projets concrets concernant les points noirs de première et, en partie, de deuxième priorité ont été élaborés. Au nombre de ces mesures, on compte de nouvelles traversées piétonnes, des trottoirs traversants, des bastions, des îlots centraux, des adaptations de phases lumineuses et des améliorations de l'éclairage. Les projets ont été présentés individuellement aux commissions compétentes pour approbation et publiés au moment de celle-ci. La réalisation a commencé en 2002. Dans l'intervalle, quelque 35 mesures ont été réalisées et 10 autres sont en cours de réalisation. D'ici 2005, environ 50 projets à charge du crédit-cadre pour la revalorisation de l'environnement dans les quartiers devraient être réalisés.

Après 2005, des mesures individuelles de deuxième et troisième priorité à charge d'un nouveau crédit-cadre en faveur des cheminements piétons seront réalisées. D'autres mesures le seront aussi dans le cadre et à charge de grands projets (assainissements de routes).

### Evaluation du jury

Le concept global apparaît comme exemplaire – même si méthodiquement cela va, au fond, de soi: enquête intégrée à une démarche participative, analyse standardisée des points noirs et réalisation des mesures d'assainissement et de revalorisation selon des priorités. Les améliorations profitent en priorité aux habitants des quartiers et notamment aux enfants.



*Le passage piéton sécurisé par un bastion est un moyen éprouvé de sécurisation du chemin de l'école.*

*Le trottoir continu crée des rapports clairs et implique un gain de confort pour beaucoup de personnes âgées ou se déplaçant avec difficulté.*



# Zone de rencontre centrale

*Distinction, catégorie Mesures concernant des routes principales*

**La Place Centrale, lieu d'identification, carrefour d'axes urbains importants et interface des transports publics, traversée quotidiennement par quelques dizaines de milliers de piétons et de cyclistes a été transformée en zone de rencontre.**

**La régulation et la réglementation du trafic fonctionnent grâce à une conception sobre et judicieuse qui a été approuvée par le Service des ponts et chaussées. "La ville de Bienne a réussi... à revaloriser... l'espace public" a par ailleurs déclaré Patrimoine suisse.**

#### Situation initiale

La Place Centrale constitue le centre de l'espace urbain. C'est un lieu-clé par rapport aux axes qui la traversent mais aussi une interface des transports publics et un lieu d'identification du centre-ville.

D'une dimension de 55m/70m, la place est quotidiennement traversée par 10'000-12'000 véhicules. Les jours ouvrables, 5'000-6'000 vélos y passent ainsi que 1200 bus avec 25'000-30'000 personnes à bord. Ce sont, en moyenne, 5'500 passagers qui montent et descendent à cet endroit.

La place n'est pas seulement une interface des transports publics. Elle est parfois aussi utilisée comme place du marché ou pour des fêtes.

#### Démarche

L'objectif était, d'une part, de revaloriser l'axe gare-Place Centrale-vieille ville et, d'autre part, de créer la liaison vers le lac attendue depuis longtemps.

En tant qu'espace public central aux fonctions diverses, il fallait donner à la place une nouvelle apparence d'un haut niveau urbanistique.

#### Période

- Mandat d'études: 1997.
- Planification et projection: 1997-2000.
- Transformation: juillet 2001- avril 2002.
- Inauguration: printemps 2002.
- Entrée en vigueur de la zone de rencontre: décembre 2002.

#### Financement:

Démontage (y.c. entretien de l'abri et déplacement de la fontaine et des lampadaires) 850'000 CHF; aménagement de la place (y.c. assainissement du pont en béton, drainage et revêtement) 2'000'000 CHF; mobilier (éclairage, arbres, bancs, abri vélos, poteaux) 745'000 CHF; trans-

ports publics (adaptation des lignes électriques) 390'000 CHF; signalisation 17'000 CHF; total des coûts de réalisation: 4'282'000 CHF.

#### Organisation

Maîtres de l'ouvrage: Direction des travaux publics de la ville, Département des infrastructures, Office du génie civil.

#### Réalisation:

Parfaitement rectangulaire, avec un revêtement d'asphalte jaune clair, et délimitée par une large bande de béton, la place apparaît comme un ensemble aux dimensions généreuses.

La sobriété du mobilier (bacs de végétaux mobiles, fontaine historique, bancs, ancienne station de tram avec son horloge) et les transitions douces entre la chaussée (signalisée comme zone de rencontre) et

les surfaces réservées aux piétons et aux cyclistes appuient cet effet de grandeur. La nuit, la place est éclairée par quatre mâts-lampadaires ainsi que par des lampes au sol.

La vitesse de 24 km/h dans 85% des cas est considérée comme une valeur acceptable. L'analyse des six mesures de vitesses révèle le fait que 74% des véhicules contrôlés circulent au-dessous de la vitesse de 20km/h.

#### Evaluation du jury

Les subtiles régulation et réglementation de la circulation sur des surfaces de chaussées minimales fonctionnent grâce à une forme stricte et une conception soignée jusque dans les détails. En dépit d'un nombre assez élevé de véhicules, il a été possible de créer une place sûre et attractive de haute qualité pour les piétons. La place mérite à nouveau pleinement son nom.

*Vue aérienne. Non seulement d'innombrables piétons flânent quotidiennement sur la Place Centrale ou s'y offrent une pause mais plus de 1200 bus, 5000 cyclistes et 12'000 voitures traversent cette zone de rencontre au cœur de Bienne.*

*Comme vers 1900, des conditions quasi paradisiaques règnent à nouveau aujourd'hui pour les piétons et les cyclistes dans la zone de rencontre de la Place Centrale.*



# Aménagements éphémères dans les rues de la Ville de Genève

*Distinction, catégorie Communication: sensibilisation et information*

**Sept tronçons de rues ont été aménagés en zones piétonnes ou en zones de rencontre. Pendant trois mois, ceux-ci devaient avoir un impact sur la façon de vivre des habitants dans l'espace urbain et sur leur mobilité.**

**L'action a incité les habitants à reconsidérer leurs habitudes en matière de mobilité. Elle a aussi permis de dissiper certaines craintes et résistances face aux mesures de modération de la circulation.**

#### Situation initiale

L'expérience de l'action "En ville sans voiture", couronnée de succès en 2001, a fourni l'occasion à l'administration de la ville de développer un programme d'aménagements de rues éphémères, en sept lieux différents. Elle a choisi des rues dont les habitants étaient motivés et dont le trafic était faible ou de transit. Quelques lieux déjà voués aux piétons devaient aussi être animés par cette action.

#### Démarche

L'être humain à pied a été placé au centre du projet. Un espace urbain protégé, lui permettant de prendre possession de la rue, de rencontrer des gens et de contempler le ciel, lui a été octroyé. La rue a ainsi pu être habitée collectivement et permettre la rencontre et le jeu.

Le critère des aménagements était, d'une part, d'avoir un impact sur la façon de vivre au sein de l'espace urbain et sur les habitudes en matière de mobilité et, d'autre part, de prouver leur utilité au quotidien.

#### Période

- Début de la planification: janvier 2003.
- Processus participatif: printemps 2003.
- Durée des aménagements: du 20 juin au 23 septembre 2003.
- Démontage: jusqu'au 30 septembre 2003.

#### Financement

Les coûts de planification et de réalisation des sept projets se sont élevés à 300'000 CHF.

#### Organisation

Les projets ont vu le jour grâce à une collaboration entre des associations d'habitants, des architectes et des artistes et le Service d'aménagement urbain et d'éclairage public de la ville. Certains projets ont été ébauchés par les habitants eux-mêmes,

d'autres par des architectes mandatés, qui avaient de l'expérience dans les démarches participatives, en collaboration avec les personnes concernées.

#### Réalisation

Les tronçons de rues choisis ont été signalés de façon temporaire comme zones piétonnes ou zones de rencontre. Des mesures organisationnelles, telles que l'inversion de rues à sens unique ou la suppression de places de stationnement, ont parfois été prises pour obtenir une diminution du trafic motorisé. Du fait de la durée limitée de l'action, une procédure d'autorisation simplifiée a pu être entreprise. Le respect des limitations de vitesse temporaires était garanti par la combinaison des aménagements, des manifestations et de la présence des usagers non motorisés.

Durant les trois mois estivaux, d'innombrables manifestations, en partie spontanées, ont eu lieu: alors que la ville organisait chaque semaine des concerts et des représentations théâtrales et cinématographiques, les associations d'habitants ont mis sur pied des festivals de cuisine et de danse, des marchés aux puces, des cours de Tai-chi et des grillades.

#### Evaluation

Certains aménagements ont convaincu les riverains de la nouvelle solution proposée, d'autres, en raison notamment du manque d'habitants dans les environs et d'habitudes bien ancrées, ont eu du mal à s'imposer.

Dans l'une des rues, la grande majorité des commerçants et habitants se sont alliés pour faire circuler une pétition pour le maintien de l'aménagement. Un projet est actuellement à l'étude.

#### Evaluation du jury

L'action a incité les habitants à repenser leurs habitudes en matière de mobilité. Elle a aussi permis de dissiper des résistances face aux mesures de modération de la circulation ainsi que des peurs face aux conséquences négatives telles que le bruit des fêtes ou celui des enfants.

Pendant ces trois mois, l'occasion a été offerte à plusieurs associations et communautés étrangères de sortir de l'ombre et de se faire connaître. L'espace public est devenu un espace de vie et non plus en priorité un espace pour le trafic.



*La rue Aramis. Une auto "bio" devait aussi inciter les usagers du trafic et les habitants à la réflexion.*

*La rue Beulet. Le paysage de sièges et de jeux stationnés dans la rue, durant les trois mois estivaux, à l'ombre d'une flore méridionale, a constitué une scène pour diverses manifestations.*

## Giubiasco

# Programme communal pour la modération de la circulation et la promotion de la mobilité douce

## Giratoire Piazza et 30km/h

Distinction, catégorie Concepts de mobilité, plans directeurs ou programmes d'action

**L'augmentation actuelle de la circulation pèse sur l'environnement, entrave la mobilité douce et sépare les quartiers. Le programme global de modération de la circulation pour l'ensemble de la localité comprend un catalogue de mesures très variées, allant du simple changement de revêtement dans les rues étroites au beau réaménagement de la Piazza Grande avec un giratoire central. Un langage clair revalorise l'espace public.**

### Situation initiale

L'augmentation actuelle du trafic sur les principaux axes urbains ne grève pas seulement l'environnement mais entrave et compromet les déplacements à pied et à vélo (traversées de routes et chemins de l'école dangereux) et sépare les quartiers.

### Démarche

Depuis quelques années, la commune prend des mesures ponctuelles et systématiques basées sur la résolution des conflits par la coexistence des divers usagers de la route: fluidité du trafic sur les axes principaux avec mesures ponctuelles en faveur de la mobilité douce, réseau cyclable sur l'ensemble du territoire communal, mesures favorisant la coexistence de tous les usagers sur le réseau routier dans sa totalité et notamment dans les quartiers d'habitation. Toutes les mesures font partie d'un programme communal global et sont inscrites dans le nouveau plan directeur de la circulation.

### Période

Lors du dernier concours "A pied, c'est sûr" en 2000/2001 déjà, le réaménagement exemplaire de l'ancienne route du Gothard (la Via Rompeda) a reçu une distinction. Jusqu'à fin 2004, la Piazza Grande et ses alentours, la place de la gare et d'autres rues importantes sont en cours de transformation. D'ici 2008, la modération de la circulation (30km/h) sera effective dans la majeure partie des quartiers d'habitation.

### Financement

Les coûts des projets déjà réalisés ou dont la réalisation est décidée et assurée financièrement s'élèvent à plus de 11 mio. CHF.

### Organisation

Le Service technique communal est responsable de la mise en œuvre de tous les projets.

### Réalisation

On a prévu, planifié ou déjà réalisé:

- des zones 30 km/h dans tous les quartiers voués à l'habitat ou à la mixité habitat-artisanat/commerces ainsi qu'une zone de rencontre au centre,
- le réaménagement de la Piazza Grande et de la place de la gare,
- des mesures ponctuelles de modération de la circulation,
- des revalorisations de l'espace-rue là où les déplacements à pied et à vélo sont à encourager et notamment là où l'accessibilité des services publics par ces modes de déplacement est à améliorer.

### Evaluation du jury

Le programme global couvrant l'ensemble de la localité comprend un catalogue de mesures très variées, allant du simple changement de revêtement dans les rues étroites au beau réaménagement de la Piazza Grande avec un giratoire central. Alors qu'une volonté conséquente d'aboutir à des réalisations en se basant sur un langage cohérent est perceptible partout, des aménagements isolés de modération de la circulation semblent avoir été mis en place sans suffisamment tenir compte des piétons avec une poussette.

*Le nouveau chemin piéton qui mène à l'église traverse carrément le giratoire.*

*Sur les routes d'accès au giratoire de la Piazza Grande des bandes médianes polyvalentes permettent aux piétons de traverser la route même lorsque le trafic est dense. Une signalisation discrète contribue à donner au centre de Giubiasco une atmosphère agréable.*



## Acheter au lieu de parquer

*Distinction, catégorie Mesures concernant les routes collectrices et /ou de desserte*

**Avant le réaménagement, riverains et clients étaient dérangés aussi bien par les conducteurs à la recherche d'une place de parc que par des comportements inadaptés d'automobilistes.**

**Avec la réduction du trafic engendré par la recherche d'une place de parc, on a contribué de manière significative à modérer la circulation. La marquise originale près de la gare et l'unité architecturale des façades mitoyennes ont aussi contribué à rendre attractive la rue commerçante.**

### Situation initiale

L'espace-rue rectiligne entre le centre de la localité et la gare – avec sa fonction de desserte, de lieu d'attente et de service – est délimité des deux côtés par des commerces et des restaurants. Son aménagement de type route à orientation trafic ne suffisait plus aux nouveaux besoins et aux exigences de sécurité et d'attractivité.

### Démarche

Au moment de la planification, il existait une seule zone de rencontre en fonction et à l'essai (Berthoud) comme modèle. Pour Lyss, l'objectif était la création d'une promenade attractive pour les piétons avec un caractère de centre du même type que les centres urbains de Bienne et de Berne, comme alternative aux centres commerciaux. En outre, la traversée devait rester praticable pour les manifestations sportives ou festives et les marchés.

### Période

- Travaux de construction: de mars à août 2000.
- Introduction de la zone de rencontre: 2003.

### Financement

Travaux d'aménagement: 1'185'000 CHF; marquise de la gare: 250'000 CHF; coût total: 1'435'000 CHF; financement des travaux routiers: commune de Lyss 80%, CFF 5%, propriétaires 15%; financement de la marquise: commune de Lyss 50%, propriétaire du Centre La Tour 50%

### Organisation

Pour la gare de Lyss, pôle de développement cantonal, il existe une commission de projet avec délégation des autorités et groupe opérationnel. Celui-ci largement secondé a accompagné les travaux de planification de la Bahnhofstrasse en se basant sur le plan directeur. Pour la réalisation, un groupe de pilotage a été mis sur pied. La participation des riverains à la procédure de planification a eu des effets positifs.

### Réalisation

La réglementation des rues à sens unique est dissuasive pour le trafic engendré par la recherche d'une place de parc. Avec différents éléments structurants (arbres, bancs, marquise, pavages, mais pas de décrochements horizontaux), on a créé les conditions constructives à l'introduction d'une zone de rencontre.

Trois nouvelles places (la première à l'entrée de la Bahnhofstrasse, la deuxième en milieu de parcours et la troisième devant l'entrée de la gare), invitent à s'arrêter et incitent les conducteurs à la prudence. Dans le grand espace réservé aux piétons (trottoir), une allée de feuillus, alternés avec des candélabres légers de 3 mètres de haut caractérise la nouvelle rue piétonne de Lyss.

Par un choix intelligent des matériaux, les différents domaines de circulation (chaussée, places de parc, aires piétonnes) désormais réunis restent identifiables de manière optique. La nervosité qui régnait avant sur la Bahnhofstrasse ouverte en partie dans les deux sens à la circulation s'est dissipée au profit d'une cohabitation harmonieuse des piétons, des vélos et du trafic motorisé.

### Evaluation du jury

La réduction de la circulation engendrée par la recherche d'une place de parc a considérablement modéré le trafic. L'unité architecturale des façades mitoyennes contribue à côté de la marquise originale près de la gare à l'attractivité de la rue commerçante qui s'étend aussi sur le domaine privé. Les nombreux commerces situés à cet endroit profitent du nouveau comportement en matière d'achat dû au réaménagement. Comme avant, le parage de courte durée prend passablement de place.

*Depuis le réaménagement, près de la moitié de la Bahnhofstrasse appartient aux seuls piétons.*

*Les surfaces restantes sont à disposition du stationnement ou, en tant que zone de rencontre, de tous les usagers du trafic de manière équitable. Pour permettre la coexistence dans la rue commerçante, le bas niveau des vitesses est indispensable.*



*Le trafic en sens inverse dans la rue à sens unique n'est pas seulement autorisé aux piétons, mais aussi aux cyclistes. L'atmosphère sympathique a aussi des effets positifs sur le chiffre d'affaires des commerces.*



# Rapport de consultation sur la mobilité douce en ville

## Un instrument de travail pour la planification de la mobilité douce

Distinction, catégorie Concepts de mobilité, plan directeur, programmes d'action

**Le rapport de consultation est un nouvel instrument de travail et d'évaluation pour l'analyse des liaisons piétonnes et cyclistes existantes et pour la mise au point de paquets de mesures visant à améliorer le réseau. Des alternatives valables à des mesures constructives coûteuses peuvent souvent être trouvées grâce à un état des lieux exhaustif.**

### Situation initiale

Soleure dispose d'un réseau satisfaisant de liaisons pour la mobilité douce. Sa qualité réside avant tout dans sa densité. Le rapport de consultation prend en considération les mesures les plus diverses en particulier celles qui concernent les usagers du trafic les plus vulnérables et améliore ainsi de manière ciblée la qualité de vie et d'habitat de tout le monde.

Le but est un réseau dense, dont les éléments satisfont tantôt un groupe tantôt un autre.

### Démarche

1. Examen des principes: données spatiales, potentiel pour la mobilité douce, directives du plan d'aménagement. 2. Evaluation des solutions existantes. 3. Elaboration des paquets de mesures. 4. Propositions pour le financement et la réalisation. 5. Directives ciblées pour le contrôle du résultat. 6. Contrôles réguliers de la manière dont les résultats ont été atteints.

### Période

- Début des travaux du groupe de travail: décembre 2001.
- Information à la commission de planification: juin 2003.
- Procédure de consultation jusqu'en novembre 2003.
- Elaboration du programme final jusqu'au printemps 2004.

### Financement

Coûts du rapport de consultation: 42'000 CHF. Mesures réalisées ou décidées jusqu'au printemps 2004: env. 1.5 mio. CHF.

### Organisation

La première partie est consacrée à la mobilité douce en général, la deuxième partie à la circulation dans la vieille ville. L'administration et les différents groupes de travail, soutenus par des experts extérieurs, ont préparé le rapport et l'ont mis en consultation auprès des organisations spécialisées

et des organisations de défense des personnes handicapées, des partis, des associations et des sociétés. Les propositions ont fait l'objet d'une discussion à l'occasion d'une assemblée participative.

### Réalisation

Partie 1: Pour l'analyse du réseau existant on a développé un instrument d'évaluation basé sur un système d'information géographique (SIG). Les priorités pour éliminer les lacunes du réseau ou pour lui apporter des compléments ont été fixées à partir de cette évaluation.

L'utilisation du rapport en tant qu'instrument de travail pour la planification des améliorations dans le réseau de la mobilité douce se fait (comme la banque de données peut localiser avec précision certains carrefours et tronçons) soit régulièrement (travaux d'entretien ou de viabilisation) soit de façon ciblée (adaptations dans le cadre des travaux généraux de génie civil, programmes). C'est ce qui s'est passé en particulier au cours de l'élaboration des mesures d'accompagnement de l'A5.

Partie 2: Le souhait de transformer la zone piétonne, qui est en place depuis 1981 dans la vieille ville (changement de signalisation selon le moment de la journée), en zone de rencontre, a fait l'objet d'un examen (avec l'aide, en autres, de l'instrument de travail mentionné ci-dessus).

### Evaluation du jury

La première partie du rapport de consultation présente une enquête systématique d'un nouveau genre et une classification du réseau de la mobilité douce selon les catégories d'usagers.

Cet instrument de travail permet un accès rapide à des informations concernant l'état de certaines parties du réseau, l'évaluation de l'acceptabilité pour certains groupes d'usagers et la pesée des avantages et inconvénients de liaisons alternatives. On a déjà utilisé de manière judicieuse ces données pour différents projets (par ex. assainissement de carrefour) et concepts (par ex. le 30 km). Mais la deuxième partie qui recommande de transformer la zone piétonne de la vieille ville en zone de rencontre ne convainc pas totalement.

*A l'intérieur de la vieille ville, des matériaux traditionnels caractérisent la construction routière. Les éléments modernes, qui par exemple assurent les liaisons piétonnes en empêchant le parcage sauvage, ne sont peut-être pas décoratifs mais très efficaces.*

*Des mesures ponctuelles, planifiées et réalisées à l'aide et sur la base du "Rapport de consultation sur la mobilité douce en ville de Soleure", peuvent aussi faciliter la vie des piétons et des cyclistes.*



## Ce qui était séparé est à nouveau réuni

*Distinction, catégorie Mesures concernant des routes collectrices et/ou de desserte.*

*Le fonctionnement des passages pour piétons était douteux dans cette rue typique d'un quartier d'habitation urbain, ce qui est un indice des faiblesses de la planification des années soixante. La coopérative immobilière, en tant que propriétaire du quartier, a, de sa propre initiative, pris en main l'assainissement de cette rue.*

*Le nouvel aménagement effectué avec des moyens financiers limités, en été 2004, juste avant qu'on arrive à la conclusion qu'il manquait encore des bancs. Pour des raisons financières, on a, par exemple, dû conserver le trottoir dans la nouvelle zone de rencontre.*



**L'espace routier du quartier d'habitation des années 60 était aménagé pour la séparation du trafic, avec les problèmes qui en découlent. Pour des raisons financières, une toute nouvelle conception basée sur le principe de la mixité était impossible. C'est pourquoi, la communauté de maîtres d'ouvrage privée a misé sur un réaménagement modeste, simple et garantissant une bonne visibilité. Avec celui-ci, le quartier est devenu plus agréable et plus sûr pour la mobilité douce. Le modèle est applicable à d'autres quartiers d'habitation construits ces dernières décennies et "conçus avant tout pour la voiture".**

### Situation initiale

L'espace routier du Lerchenberg a été aménagé à la fin des années 60 selon le principe de la séparation du trafic. Les faiblesses bien connues de ce principe sont la domination spatiale par le trafic automobile, la manière de conduire pas toujours adaptée et les dangers qui en découlent pour tous les autres usagers. En outre, d'importantes liaisons piétonnes (souhaitées) étaient compliquées ou rendues impossibles à cause de plantations.

### Démarche

Dans la phase d'analyse, le questionnaire adressé aux habitants (enquête auprès de tous les ménages) a permis de découvrir différents points noirs qui ont été confirmés par les observations des propriétaires et l'équipe de planification.

### Période

- Planification: depuis l'automne 2002.
- Elaboration du projet: printemps-automne 2003.
- Exécution: de janvier à avril 2004.

### Financement

300'000 CHF étaient à disposition pour remédier aux défauts conceptuels et revaloriser l'espace routier.

### Organisation

Maître de l'ouvrage: coopérative immobilière Hagenbrünneli, Zurich; projet et exécution: bureaux privés d'études, d'architectes, de paysagistes et d'ingénieurs.

### Réalisation

Pour des raisons financières, une toute nouvelle orientation basée sur le principe de la mixité n'était pas possible. Le maître de l'ouvrage ne se limita pas non plus à des mesures "dures" de modulation de la circulation, comme des seuils de ralentissement et des bornes, mais il mita aussi sur l'effet d'ensemble d'un réaménagement sobre. Celui-ci est simple et offre une bonne visibilité.

A deux endroits importants où l'on souhaitait pouvoir traverser et qui jusqu'ici étaient aménagés de manière insatisfaisante pour les piétons, les voies de circulation ont été surélevées au niveau du trottoir. On a créé ainsi deux places dotées d'un revêtement de peinture colorée et équipées d'un banc circulaire.

On a renoncé à l'élargissement du trottoir plutôt étroit parce que, depuis son réaménagement et sa signalisation en "zone de rencontre" (20 km/h), la chaussée peut être utilisée de manière accrue par les piétons.

### Evaluation du jury

Le modèle est applicable à d'autres quartiers d'habitation des dernières décennies "conçus avant tout pour la voiture". Celle-ci n'a pas été bannie de l'espace – les places de stationnement sont toujours facilement accessibles – mais l'espace-rue est beaucoup plus sûr et confortable pour les cyclistes et surtout pour les piétons.

# La mobilité, c'est de la culture – La circulation rend-elle heureux?

*Distinction catégorie Communication: sensibilisation et information*

Depuis 2001, la ville de Zurich dispose d'une stratégie en matière de mobilité. Parmi les objectifs de celle-ci, on trouve aussi un changement de la culture de la mobilité. Des interventions dans les rues du centre-ville devaient susciter des réactions.

L'écho auprès de la population a été très positif. Pourtant, des doutes ont été ouvertement exprimés quant à l'efficacité d'une telle campagne. L'administration compte sur les effets positifs qu'elle pourrait avoir sur de futurs projets.

#### Situation initiale

Depuis 2001, la ville de Zurich dispose d'un nouveau document de base pour sa politique des transports: la stratégie de la mobilité. Il contient l'idée qu'une politique des transports tournée vers l'avenir dépend aussi d'un changement culturel. Les usagers du trafic doivent contribuer à mettre en œuvre cette stratégie de la mobilité en adoptant de nouveaux comportements. L'exécutif de la ville a mis à disposition un budget pour la période 2001 - 2003 et a réalisé la brochure "Mobilität ist Kult(ur)", une traduction populaire de la stratégie de la mobilité.

#### Démarche

Les "Mobilspiele" visaient à renvoyer les usagers de la circulation à leur rôle et à leur responsabilité et à les faire réfléchir à leur comportement en matière de mobilité, afin qu'ils ne perçoivent plus la mobilité comme un problème majeur de la ville, mais comme quelque chose de positif. Des interventions ludiques dans le centre-ville devaient dérouter, faire rire et susciter la réflexion.

#### Période

- Préparation: novembre 2002 jusqu'à juin 2003.
- Déroulement: du 5 juin au 24 octobre 2003.

#### Financement

Conception et réalisation (y compris le matériel): 180'000 CHF. Grâce au soutien de diverses entreprises de la ville, les coûts ont pu rester modestes pour un projet de communication de cette envergure.

#### Organisation

Direction du projet: travaux publics de la ville de Zurich; conception: services municipaux concernés: chef du département, police municipale, compagnies de transport, services industriels, parcs et jardins, environnement et santé. Coordination et aménagement par un bureau externe.

#### Réalisation

Les interventions ludiques au centre-ville constituaient la pièce maîtresse de la campagne. De début juin à fin octobre, piétons, cyclistes, passagers des TP, automobilistes et autres usagers ont été interpellés. L'accent principal a été mis sur les personnes de plus de 12 ans environ, qui sont dans la situation d'organiser activement leur mobilité.

Les éléments principaux étaient des marquages, des signaux et des inscriptions de même couleur, souvent à des endroits où ils surprenaient ou même déconcertaient,

sans être envahissants ou sans proposer avec un doigt menaçant des solutions toutes faites.

D'autres moyens de communication comme des annonces, des cartes postales, des présentations internes, des panneaux d'information, des affiches dans le tram et les rues diffusèrent une information plus approfondie. Un concours et une journée d'actions à la Bahnhofstrasse, au cours de laquelle les passants pouvaient donner leur avis, ont complété le projet.

#### Evaluation du jury

L'écho de la population est considéré par la direction du projet comme très positif, celui des médias comme modérément positif. Des critiques et des doutes ont été exprimés surtout en ce qui concerne l'efficacité d'une telle campagne. "La mobilité c'est de la culture" a touché un large public et l'administration compte sur des effets positifs pour les projets futurs.



*Le but est-il peut-être le détour?*

*Regard en direction du ciel.*



## *“Cerises” sur le gâteau: autres projets sélectionnés*

### **Einsiedeln: la rue principale en zone de rencontre.**

Un travail de persuasion de longue haleine et un premier essai qui a failli échoué ont précédé, en 2004, la deuxième inauguration de la zone de rencontre dont l'aménagement a été complété.



### **Beride: obstacles dans la rue.**

Le Rustico devait être sacrifié lors de l'élargissement de la route cantonale. Les habitants ont réussi à sauvegarder le bâtiment et à sécuriser la route au centre de la localité par la création d'une zone de rencontre et de jeu.



### **Sion: la Place du Midi.**

Les traversées des chaussées (avec priorité aux piétons) situées entre les surfaces réservées aux seuls piétons sont fluides sur la Place du Midi à Sion.

### **Maur: l' Eggstrasse dans le haut du village.**

Une façon de conduire majestueuse est en vogue dans la zone 30km/h de Maur qui englobe tout le vieux village.

**Uster: la Seestrasse dans le bas Uster, 30 km/h à certaines heures.**

Le plus souvent on ne le voit pas mais à certains moments précis on ne peut pas ne pas le voir: la vitesse de 30km/h sur la Seestrasse dans le bas Uster doit être respectée lorsque les enfants sont sur le chemin de l'école.



**Coire: zone piétonne en vieille ville.**

Il n'y a pas qu' une foule de détails urbanistiques et architecturaux à découvrir à Coire. Ceux qui se déplacent à pied trouvent aussi en vieille ville la tranquillité et la liberté de mouvement propices à cette découverte.



**Waltalingen: pour les piétons.**

Pour la commune de Waltalingen, l'assainissement du réseau routier a été l'occasion de créer des conditions favorables aux piétons par des mesures globales de modération de la circulation.



**Maienfeld: 30 km/h sur la route cantonale.**

Quelque chose qui va, au fond, de soi. Mais approuvé administrativement depuis 2003: le 30 km/h sur la route cantonale qui traverse la petite ville de Maienfeld.

## “A pied c’est sûr” – Prix de l’innovation de la mobilité des piétons 2004 (Grand Prix):

- Granges: un centre-ville attractif et sûr pour les piétons

### Distinctions:

- Baar: réaménagement de la place de la gare
- Bâle: des traversées piétonnes sûres dans tout le périmètre urbain (APS)\*
- Bienne: zone de rencontre de la Place Centrale
- Genève: les Yeux de la Ville
- Giubiasco: programme communal pour la modération de la circulation et la promotion de la mobilité douce
- Lyss: Bahnhofstrasse, zone de rencontre
- Soleure: rapport de consultation sur la mobilité douce en ville
- Zurich, coopérative immobilière Hagenbrünneli: quartier Lerchenberg
- Zurich: Mobilspiele 2003

### Autres nominations:

- Bâle: réaménagement de la Clarastrasse
- Beride: obstacles sur la route
- Coire: zone piétonne en vieille ville
- Einsiedeln: zone de rencontre sur la route principale
- Lausanne: le Pédibus
- Maienfeld: 30km/h sur la route cantonale
- Maur: l’ Eggstrasse dans le haut du village
- Romanshorn: zone de rencontre au centre
- Sion: place du Midi
- Uster: la Seestrasse dans le bas Uster, 30km/h à certaines heures
- Veyrier: zone de rencontre du centre du village
- Waltalingen: pour les piétons
- Weiningen: aménagement de la place du village

### Autres dossiers:

- Altstätten: vieille ville
- Bâle: gare CFF, nouvelle passerelle
- Bâle: zones de rencontre, un thème du APS\*
- Bâle: plan piéton
- Bâle: Rheinpromenade et Mittlere Rheinbrücke
- Buchs: réaménagement de la Bahnhofstrasse
- Bülach: zone de rencontre
- Chabrey: transit piétonnier dans la réserve naturelle des Grèves de la Motte
- Chiasso: réaménagement du Corso San Gottardo
- Evionnaz: restructuration de la rue principale et aménagement de la place centrale
- Genève: sécurité sur le chemin de l’école (semaine de la mobilité)
- Lausanne: Rue-Jardin, zone de rencontre
- Manno: revalorisation urbanistique de Manno
- Le Mouret: aménagement de la traversée
- Münchwilen: revalorisation du centre
- Morat: réaménagement autour de la gare
- Neuenegg: centre du village exempt de tout passage piéton, passages piétons
- Oberentfelden: sécurité sur le chemin de l’école, traversée de la Uerkenstrasse
- Pontresina: la via Maistra
- Rheineck: réaménagement de la localité
- Rivera: modération du trafic devant l’église et l’école
- Stein am Rhein: concept de mobilité
- Steinhausen: réseau piéton et cyclable dans le quartier Schlossberg
- Uri, Hospenthal: chemin pédestre, assainissement de la route du Gothard
- Vevey: réaménagement de l’avenue du Général-Guisan
- Viège: zones de circulation, traversée de la localité

- Wald: la Bahnhofstrasse
- Weggis: zones de rencontre au bord du lac des Quatre-Cantons
- Zurich: stratégie de la mobilité “ La mobilité piétonne” et “ Personnes handicapées, âgées et enfants”
- Zurich: réaménagement de la surface de la Franklinplatz au centre de Oerlikon

### Autres

- Des passages sûrs plutôt que périlleux
- Durch und durch, passages piétons
- Piétons: Information Navigation Sécurité
- Voulez-vous la Voltastrasse en rue piétonne?

\* APS: Actionsprogramm Stadtentwicklung Basel

Le Prix de l'innovation de la mobilité des piétons – "A pied, c'est sûr" a été lancé pour la cinquième fois en décembre 2003. Le délai d'envoi était fixé au 7 février 2004. Dans le cadre d'une première évaluation, vingt-trois projets ont été sélectionnés. C'est parmi ceux-ci que, dans sa séance de mai 2004, le jury a désigné le gagnant. Neuf autres projets ont reçu une distinction.

#### Conditions

Le concours s'adressait aussi bien aux communes, ingénieurs de la circulation, architectes, organisations ou entreprises, qu'aux personnes ou aux groupes qui s'engagent en faveur de la sécurité des piétons. Les projets déposés devaient avoir été réalisés. A défaut, leur réalisation devait être garantie.

#### Catégories

Le Prix de l'innovation a récompensé quatre catégories de projets:

- Concepts de mobilité, plans directeurs ou programmes d'action
- Mesures concernant des routes principales
- Mesures concernant des routes collectrices et/ou de desserte
- Communication: sensibilisation et information

#### Critères

Le jury a évalué les dossiers selon les critères suivants:

- Efficacité du point de vue de la sécurité routière
- Attractivité du concept et confort pour les piétons
- Caractère novateur: aspect visionnaire, inventif et esthétique de la solution retenue
- Coordination: intégration des personnes concernées
- Finances: efficacité des moyens engagés
- Caractère exemplaire: applicabilité à d'autres villes et communes
- Promotion de la mobilité piétonne en général (santé, économie d'énergie, etc.)

#### Jury

##### Brigitte Allenbach

Architecte diplômée EPF, Gruppo per la Moderazione del traffico della Svizzera Italiana (GMT-SI), Torricella TI

##### Christian Boss

Ingénieur diplômé EPFZ/SIA, SVI, Neuchâtel

##### Marianne Brunner

Ingénieure en génie civil ETS, aménagiste, consultante responsable en matière de politique des transports, Association Transports et Environnement ATE, Berne

##### Daniel Grob

Aménagiste SVI, NDS/HTL, Mobilité piétonne, Zurich

##### Jörg Häberli

Ingénieur diplômé EPF, Office fédéral des routes OFROU, Division de la circulation routière, Domaine de la mobilité douce, Berne

##### Marco Hüttenmoser

Dr en sciences de l'éducation, Muri (AG)

##### Eugen Mugglin

Architecte diplômé BSA SWB, consultant Patrimoine suisse, Lucerne

##### Christian Scherer

Licencié en philosophie, psychologue FSP, responsable de la Division Education, Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), Berne

##### Rolf Seeger

Dr méd., Institut de médecine légale de l'Université de Zurich, service de médecine de la circulation, Zurich

##### Dominique von der Mühl

Architecte-urbaniste, Laboratoire dynamiques territoriales (LADYT), ENAC-EPFL, Lausanne

*Vous trouverez plus d'informations concernant les projets gagnants en visitant le site [www.prixpieton.ch](http://www.prixpieton.ch) ou en contactant:*

#### **Mobilité piétonne**

Klosbachstrasse 48  
8032 Zurich  
Téléphone 043 488 40 30  
Fax 043 488 40 39  
[info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

#### **Association Transports et Environnement**

Aarberggasse 61  
Case postale 8676  
3001 Berne  
Téléphone 031 328 82 60  
[michael.rytz@verkehrsclub.ch](mailto:michael.rytz@verkehrsclub.ch)  
[www.ate.ch](http://www.ate.ch)

#### **Impressum:**

© Mobilité piétonne et ATE 2004

#### *Equipe responsable:*

*Marlene Butz et Thomas Schweizer,  
Mobilité piétonne  
Michael Rytz, ATE*

#### *Organisation jury et rapport:*

*Planum, Urs Michel, Zurich*

#### *Textes:*

*Urs Geiser, Büro Corretto,  
Solduno/Berthoud*

#### *Conception graphique, réalisation:*

*Res Rothacher, Zurich*

#### *Impression: Lenggenhager Druck, Zurich*

#### *Photos:*

*Urs Michel, Zurich (Beride, Bienne, Lyss, Giubiasco, Maienfeld, Maur, Sion, Uster)  
Patrick Lüthy, Olten (Granges)  
Les autres photos ont été mises à disposition par les participants respectifs.*

#### *Traduction:*

*Anne Tissot et Marie-Claire Pétremand*

*Nous remercions l'imprimerie  
Lenggenhager, Zurich et A.+J. Stöckli SA,  
Netstal, pour leur soutien.*




  
**Fussverkehr Schweiz**  
 Mobilité piétonne  
 Mobilità pedonale

Verkehrs-Club der Schweiz  
 Association Transports et Environnement  
 Associazione Traffico e Ambiente




  
**Bundesamt für Strassen**  
 Office fédéral des routes  
 Ufficio federale delle strade  
 Uffizi federal da vias

**FONDS FÜR VERKEHRSSICHERHEIT**  
**FONDS DE SECURITE ROUTIERE**  
**FONDO DI SICUREZZA STRADALE**



**SCHWEIZER**  
**GEMEINDE**  
Commune Suisse Comune Svizzera Vischnanca Svizra

**swiss+bin**  
**DER EDLE ABFALLSAMMLER**  
[www.swissbin.ch](http://www.swissbin.ch)