

# Rue de l'Avenir

21<sup>e</sup> journée Rue de l'Avenir

## Zones de rencontre: trois ans d'expérience, quel bilan ?



Compte-rendu de la journée du 30 septembre à Bienne et Granges (80 participants)

**Bienne · Granges · Expériences européennes · Le point sur les zones de rencontre en Suisse**

**Groupe-conseil romand** Ecomobilité • Sécurité des déplacements • Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît quatre fois par année, 22<sup>e</sup> année · [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

# Bienne: zone de rencontre «Place Centrale»

**Carrefour d'axes urbains importants et interface des transports publics, la Place Centrale a été réaménagée en zone de rencontre et inaugurée comme telle à fin 2002.**

Conçue selon la philosophie de la ville qui se fonde sur une tradition socialiste d'ouverture au sein de laquelle le mélange des cultures se passe assez bien, la place frappe par ses dimensions généreuses (55m/70m), son caractère ouvert, l'absence d'éléments venant casser l'espace. On a délibérément renoncé à des potelets pour empêcher le parcage sauvage. Dès le début la coexistence des différents usagers a bien fonctionné, sans investissements importants dans la communication. Inaugurée il y a trois ans et demi, un seul accident a été signalé jusqu'ici. La signalisation est sobre. Elle se limite aux panneaux zone de rencontre.

**Marie-Claire Pétremand**  
Photos: ville de Bienne

## Pour de plus amples renseignements

- La brochure «A pied, c'est sûr» – Prix de l'innovation de la mobilité des piétons 2004 peut être commandée au secrétariat de Rue de l'Avenir.
- Le service d'urbanisme de la ville de Bienne.

## APRÈS



*La pierre de revêtement est identique à celle des bâtiments qui entourent la place. Une surface trop chaude était à éviter, vu la plantation d'arbres impossible sur le pont et inadéquate devant le bâtiment est. Au sud, la place est bordée par 4 hauts mâts lumineux dont la dimension est en harmonie avec celles de la place.*

*L'aménagement en zone de rencontre a été réalisé en dépit d'un important trafic journalier: 10'000 - 12'000 véhicules, 5'000 - 6'000 vélos, 1'200 bus avec 25'000 - 30'000 personnes à bord, dont 5'500 passagers montent et descendent à cet endroit.*

## AVANT



*Avant le réaménagement, la place était occupée à 80% par un réseau routier compliqué qui donnait lieu à de nombreux accidents.*



*La place offre aujourd'hui un espace bienvenu pour diverses manifestations. Ici, une fête du 1er mai. Coûts de réalisation totaux incluant l'assainissement du pont 4'282'000 CHF.*

*Il est prévu que la place devienne un pivot au sein d'un couloir piéton menant de la rue de Nidau à la rue de la Gare. Parmi les regrets de M. Liechti, architecte, il y a la construction, trop haute, d'un restaurant survenue après le lancement du concours, qui a empêché la mise en évidence de la Suze par des jets d'eau et l'éclairage de la place qu'il faudrait améliorer.*



# Granges: réaménagement du centre

Depuis 2004, le centre-ville a été rendu attractif et convivial pour les piétons par le réaménagement et l'exploitation nouvelle des rues comme mesures d'accompagnement à l'ouverture de l'autoroute. Pour son excellent travail, la ville a reçu le prix de l'innovation de la mobilité des piétons 2004 «A pied c'est sûr».

AVANT

APRÈS

La ville était coupée en deux par le passage quotidien de 14'200 véhicules sur la rue principale aménagée en partie à quatre voies.



Aménagement de la rue principale en zone de rencontre et réduction optique de la chaussée à 4,75m (largeur totale de la chaussée 7,5m).



Un espace dévolu à la circulation automobile.

Un espace où il fait bon flâner et se rencontrer...

Le trafic piétonnier était canalisé vers le centre-ville à travers un passage souterrain de 75m de long.



La domination des véhicules a été remplacée par la coexistence de tous les usagers de la rue.

L'importance du trafic avait pour conséquence une désertion du centre et conférait à la ville une image négative. Pour faire ses achats, la population avait pris l'habitude de se rendre à Bienne ou à Soleure.



Initialement sceptiques face au projet, les commerçants sont aujourd'hui convaincus de sa valeur. Depuis deux ans, la rue se remet gentiment à vivre.

La zone a bien fonctionné dès le début. Aucun accident n'a encore été signalé. Aujourd'hui débarrassée du trafic, la place du Marché est quant à elle le lieu de nombreuses manifestations. Coûts totaux 3.675 mio. CHF (env. 230 CHF/m<sup>2</sup>).

Marie-Claire Pétremand  
Photos: ville de Granges

## Pour de plus amples renseignements

La brochure «A pied, c'est sûr» – Prix de l'innovation de la mobilité des piétons 2004 peut être commandée au secrétariat de Rue de l'Avenir.

# Vers des espaces partagés: les expériences hollandaises, belges et anglaises

**Les zones résidentielles et de rencontre belges, les Home zones anglaises et les woonerven hollandaises sont des statuts forts dont le but est de permettre la mixité dans l'usage de l'espace public.**

C'est aux Pays-Bas, au début des années 70, dans la ville de Delft que sont nées les zones résidentielles, appelées woonerven. C'était d'une part une réaction à l'augmentation du nombre de véhicules et des espaces circulés et d'autre part un moyen de vivre et de jouer dans un espace public.

Dans les zones résidentielles hollandaises, les piétons sont prioritaires et les jeux d'enfants autorisés. Les piétons peuvent donc utiliser toute la largeur de la chaussée. Les zones résidentielles peuvent s'instaurer dans des espaces commerciaux et des espaces résidentiels. Ceux-ci sont nettement majoritaires. Contrairement à la Suisse, le trafic admis doit être très faible, de l'ordre de 100 à 300 véhicules aux heures de pointe. Les jeux d'enfants sont autorisés dans ces zones et un trafic trop important rendrait cette activité difficile. Les voiries choisies pour être zones résidentielles sont vraiment des espaces de vie et non pas de passage.

Physiquement, l'aménagement doit être de plain-pied, on peut cependant conserver un espace totalement piéton devant les commerces ou encore devant les entrées de maison. Une des caractéristiques principales des zones résidentielles hollandaises est la partie située entre les propriétés privées et l'espace public, le stoep ou le seuil en français. L'aménagement et l'occupation de cet espace sont pour beaucoup dans la création de l'ambiance de quartier et du respect de la réglementation. Le seuil est un espace semi-privé. Il se situe juste devant les maisons et fait l'effet d'un débordement de la maison sur l'espace public. Les limites linéaires qui créent habituellement un cadre pour l'automobiliste et facilite sa conduite disparaissent. On se trouve clairement dans une rue et on a parfois même le sentiment d'être dans un espace privé. Une autre caractéristique fondamentale est la présence quasi systématique d'espaces de jeux pour enfants soit dans la rue soit dans un espace séparé. Le concept de zone résidentielle permet d'offrir un espace public gérable par des enfants du fait de la faible vitesse mais aussi du fait de



*Pays-Bas, Delft - La partie semi-privée est fondamentale pour l'apparence et le respect de la zone résidentielle.*



*Pays-Bas, Delft - Un espace spécifiquement piéton peut être conservé, mais il prend vite des allures de jardins ou d'espace de stationnement pour les vélos...*

l'aménagement. Dans les éléments de modération des vitesses, on privilégie les plantations et le mobilier urbain. Ces apports rendent évidemment l'espace intéressant pour les enfants.

Ce concept de zone résidentielle bien que très utilisé, est cependant en perte de vitesse. Le trafic en augmentation constante menace ces espaces protégés. Les besoins en stationnement dénaturent

les aménagements initiaux. De plus, comme partout ailleurs, on assiste à une perte d'autonomie des enfants et à une diminution du temps passé en rue. Le concept est en plus mis à mal par la préférence des autorités pour la zone 30. Le concept ancien de zone résidentielle doit donc être repensé et actualisé.

En Belgique, la zone résidentielle existe dans le code depuis 1978. Elle était dans un premier temps réservée aux zones d'habitat pur. En 2004, dans le cadre du code de la rue, on a introduit la zone de rencontre. Les deux types de zones ont des caractéristiques similaires mais la zone de rencontre peut intégrer des activités plus larges telles que des activités d'artisanats, commerciales, touristiques, de récréation ou encore scolaires. Ces deux statuts sont dans les faits identiques, puisque ils sont signalés par le même panneau.

Comme aux Pays-Bas, les normes pour l'implantation de ce statut sont assez contraignantes et rendent l'aménagement relativement coûteux. Le trafic aux heures de pointe ne peut excéder les 100 à 120 véhicules/h. Si aux Pays-Bas on peut conserver un espace piéton, en Belgique cela n'est pas prévu dans la réglementation. Tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, les transports publics ne sont pas autorisés dans les zones résidentielles et de rencontre. La voirie que l'on voudrait mettre en zone résidentielle ou de rencontre ne peut pas être éloignée de plus de 500m d'une voirie normale. Ceci pour permettre aux usagers de rejoindre rapidement un arrêt de transport en commun et pour offrir une alternative aux conducteurs. De plus, la réglementation précise que la population doit être consultée et le projet recevoir son approbation.

La conjugaison de tous ces éléments, mais principalement le coût et les restrictions pour les transports publics, a vraisemblablement contribué au peu de rayonnement de ce statut. Les zones résidentielles et de rencontre ne sont pas envisagées sérieusement comme outils de gestion du trafic. Elles demeurent des exceptions.

Au Royaume-Uni, le concept est assez récent. On parle des Home zones depuis le début des années 90. Pour le moment, les autorités communales sont autorisées par la loi à créer des zones à vitesses limitées en posant des réglementations de vitesse. Elles sont également autorisées à poser des règles d'usage qui rendent possibles d'autres usages que le seul passage. Une conséquence de ces règles d'usage est que les conducteurs doivent normalement avoir une vigilance accrue dans ces zones. Cependant, le statut de



*Royaume Uni - La zone de Northmoor à Manchester a connu une réelle amélioration des conditions de vie et de la qualité de son espace public.*



*Belgique, Louvain-La-Neuve - Les lignes droites et la perspective doivent être les plus courtes possibles pour éviter la prise de vitesse. La végétation joue aussi un rôle déterminant dans l'atmosphère du lieu.*

Home zone n'étant pas défini dans la réglementation, le comportement attendu des usagers n'est donc pas spécifié non plus. En conséquence de cette absence actuelle de définition et de réglementation, on peut trouver des Home zones très différentes sur le terrain. Certaines seront de plain-pied, d'autres pas et les vitesses autorisées pourront être différentes. Autre conséquence importante, il n'y a pas de changement de priorité comme c'est le cas en Belgique, aux Pays-Bas ou encore en Suisse, les piétons n'y ont pas la priorité. En ce qui concerne l'aménagement physique de ces rues, il n'y a que des directives. Parmi celles-ci, soulignons l'interdiction aux transports en commun, un trafic maximal de 100 véhicules à l'heure de pointe du soir, une visibilité limitée à 12m, et le fait d'intégrer le risque comme élément ralentisseur.

Les «Home zones» anglaises ont une dimension que celles des autres pays n'ont pas intégrée. Elles n'ont pas comme

vocation unique d'être un élément de gestion du trafic, elles jouent le rôle d'outils de revitalisation urbaine. Dans tous les projets de réglementation ou encore dans les directives, la dimension de participation populaire prend une ampleur inconnue dans les autres pays.

Les statuts de zones résidentielles, de zones de rencontre, de Home zones ou de woonerf répondent tous à la demande de vivre dans un espace public qui intègre les différentes fonctions de l'espace tout en choisissant de donner la priorité aux déplacements piétons et à la vie locale. Les zones de rencontre belges, anglaises et hollandaises se focalisent nettement sur la vie locale et sociale. Serons-nous capable de persévérer dans cette optique avec un nombre toujours croissant de véhicules ?

**Isabelle Janssens**  
Institut belge pour la sécurité routière

# Zones de rencontre en Suisse: un premier bilan

**Impulsée par l'expérience pilote de Burgdorf, la «zone de rencontre» est entrée dans la législation suisse en janvier 2002. Les réalisations et les projets en cours sont nombreux, et les pratiques diverses montrent que la souplesse de l'ordonnance est exploitée<sup>1</sup>.**

Selon des chiffres fournis l'année dernière par l'Office fédéral des routes en 2004, il y avait alors en Suisse:

- 89 anciennes rues résidentielles, dans une dizaine de communes au total;
- 137 zones de rencontre instaurées dans 54 communes (depuis 2002);
- 151 zones de rencontre projetées ou planifiées, dans 26 communes.

## Surtout dans les villes

Près de 40% des zones réalisées sont situées dans les grandes villes, particulièrement à Bâle, Berne, Zurich et Genève, où elles sont instaurées presque exclusivement dans des rues de quartiers. La majorité des 60% restants le sont dans des villes petites et moyennes (plus de 10 000 habitants), et plutôt dans des contextes centraux, ce qui semble confirmer l'intérêt pour ces communes à disposer d'une alternative à la zone piétonne pure - c'était l'objectif du postulat déposé aux Chambres fédérales en 1998. Dans les plus petites localités, le recours à la zone de rencontre reste encore extrêmement rare.

## Secteurs centraux...

Une des nouveautés importantes de la zone de rencontre était l'utilisation possible pour des secteurs centraux d'une signalisation et d'une réglementation jusque-là exclusivement réservées aux quartiers résidentiels. Cette possibilité est exploitée, puisque toute une partie des zones réalisées se trouvent dans ce type de secteurs, en particulier:

- places de gare<sup>2</sup>;
- centres anciens (tout ou partie), avec un trafic plutôt modeste<sup>3</sup>;
- rues de centre-ville avec présence de commerces et un trafic plus important<sup>4</sup>;
- quelques contextes particuliers: centre de village d'une commune touristique (voir encadré Crans-Montana), quelques exemples devant une école.

## ... et rues de quartiers

L'outil de la zone de rencontre pour des rues de quartier semble pour le moment surtout utilisé par les grandes villes, particulièrement Bâle, Berne, Zurich et Genève: trois d'entre elles ont développé des conceptions d'ensemble concernant les zones de rencontre (voir encadré), en lien avec des objectifs plus généraux visant à améliorer la qualité du cadre de vie des quartiers. Mais quelques exemples isolés ont été recensés dans des communes plus petites (p.ex. La Tour-de-Peilz/VD).

## Des dimensions (encore ?) modestes

Pour l'essentiel, le passage de la «rue» à la «zone» ne semble pas avoir eu beaucoup d'influence sur la dimension des zones, qui recouvrent pour le moment des secteurs peu étendus: un espace particulièrement signifiant (une place, une rue), un centre ancien de taille limitée, une rue de quartier. Quelques exceptions: la toute récente instauration d'une zone de rencontre sur la moitié de la vieille ville de Berne, l'extension progressive à l'ensemble du centre de Romanshorn, le projet de zone de rencontre pour un quartier à Lausanne (voir encadré).

## Volumes de trafic: une grande fourchette

La loi n'impose pas de limite en la matière. L'instauration de zones de rencontre est normalement réservée aux routes secondaires, mais les volumes de trafic peuvent y être très divers: ils sont modestes en général sur les rues de quartier (à Bâle et Zurich, c'est même un des critères), mais peuvent être beaucoup plus importants dans les autres cas, allant de 5000-6000 v/j (Burgdorf, Sion) jusqu'à 10-12000 v/j dans le cas de la place Centrale à Bienne, le plus important recensé.

## Plusieurs exemples avec lignes de transport public

La loi ne prévoit pas non plus de règle concernant les transports publics<sup>5</sup>, et les positions sur ce point varient: pour les rues de quartier à Bâle et Zurich, l'absence de ligne de transport public est une condition impérative, alors que dans d'autres contextes la présence d'une voire plusieurs lignes de transport public n'a pas été considérée comme un obstacle: p.ex. à Yverdon (une dizaine de lignes de cars postaux et six lignes de bus urbains), à Bienne (place Centrale traversée quotidiennement par 1000 bus), à Baar (place de la Gare).

## Réaménagements complets ou mesures légères

Les attitudes varient là aussi, avec une tendance aux mesures d'accompagnement constructives. Les réaménagements les plus importants (surtout dans les cas de places ou de centres de villes) semblent souvent liés à un projet de mise en valeur, la zone de rencontre venant ensuite comme «cerise sur le gâteau».

Les mesures peuvent aussi être plus modestes, notamment dans des centres anciens - où la zone de rencontre «avalise»

## Le quartier des Fleurettes



Notre quartier lausannois est actuellement en zone 30km/h. Ses rues relativement étroites sont souvent dépourvues de trottoir, les lignes jaunes existantes ne permettent pas de marcher côte à côte et le 30km/h ne suffit pas à restreindre la soif de vitesse de certains conducteurs.

La population y est panachée, les familles y côtoient des personnes âgées, les villas jouxtent les appartements subventionnés, les enfants nombreux jouent dans la joyeuse indisciplinisme de leur âge. Sur ce terrain, en 2002, nous décidons de deux démarches parallèles: «Rue Jardin» et demande d'aménagement d'une zone de rencontre.

«Rue Jardin»: il s'agit d'offrir aux habitants du quartier un espace-temps géographique sécurisé, pour vivre un moment convivial dans la rue. Les voitures peuvent encore circuler, nous prenons simplement un peu plus de place. L'information se fait par un tous ménages. A l'instant dit, nous installons de grandes fleurs aux entrées du quartier. Une vingtaine de moments ont été ainsi partagés, parfois centrés sur un projet (confection d'une soupe, décoration de containers, chemin de Noël, ...), parfois simple moment de partage.

**Demande d'aménagement d'une zone de rencontre:** lors de notre première «Rue Jardin», une pétition a circulé, demandant l'aménagement, dans l'actuelle zone 30km/h, d'une zone de rencontre. Déposée en 2002, notre démarche a été acceptée à l'unanimité de la Commission ad hoc puis renvoyée à la Municipalité par une très grande majorité des membres du Conseil communal pour préavis et rapport en juin 2003. Une réponse définitive devrait nous parvenir d'ici fin novembre 2005.

**Monique Corbaz**

souvent une situation de fait – ou dans des rues de quartiers, particulièrement dans les villes qui ont développé une conception d'ensemble, où la volonté de réaliser des zones nombreuses (70 envisagées à Bâle) se traduit par la simplicité dans les aménagements.

L'exemple de Zurich/Lerchenberg est intéressant à signaler à plusieurs titres: projet initié par une société coopérative, démarche participative, choix de se limiter à des aménagements ponctuels, coût total (planification et réalisation) de 80'000 francs.

### Communication: toujours

L'instauration d'une zone de rencontre est loin d'être une mesure «banale», elle s'accompagne toujours au minimum d'une information à la population, souvent d'opérations plus importantes (consultation, participation), d'autant plus si elle est liée à un projet d'aménagement d'un espace public central. A Bâle l'instauration de zones de rencontre s'inscrit dans un processus participatif lié à la démarche «Werkstadt Basel»; à Berne, à Zurich et à Genève les habitants sont aussi étroitement associés.

### Inéluctables, les aménagements ?

La nouvelle ordonnance a manifestement initié un mouvement: il s'est réalisé plus de zones de rencontre en trois ans que de rues résidentielles en vingt ans. Dans le communiqué accompagnant la nouvelle ordonnance, le Conseil fédéral déclarait vouloir «simplifier l'instauration de zones à vitesse réduite», et laisser une importance libérée d'appréciation aux cantons et aux communes.

Cette marge de liberté semble exploitée, même si les mesures d'accompagnement se traduisent (encore ?) beaucoup par des réaménagements conséquents et coûteux, limitant forcément le nombre de zones et leur étendue. Se pose aussi la question des communes (la majorité) qui ne bénéficient pas de la délégation de compétence et dépendent des cantons, lesquels restent encore réservés, voire réticents face à ce nouvel outil, et très exigeants sur les aménagements.

Evolution à suivre...

### Dominique von der Mühl

- 1 Synthèse réalisée à partir des données du site [www.zonederencontre.ch](http://www.zonederencontre.ch) (voir référence ci-dessous), et d'informations des conseillers régionaux Rue de l'Avenir (pour la Suisse romande) et ATE (pour la Suisse alémanique).
- 2 P.ex. à Yverdon/VD, Delémont/JU, Genève (voir encadré), Baar/ZG, Lyss/BE, Romanshorn/TG.
- 3 P.ex. à Saint-Blaise/NE, Cossonay/VD, Hermance et Veyrier/GE, plusieurs exemples au Tessin, Saint-Gall, Berne, Soleure.
- 4 P.ex. place du Midi à Sion (VS), centre de Grenchen/Granges (SO), quartier de la gare à Burgdorf (BE), place Centrale à Bienne (BE).
- 5 Il est seulement prescrit que les rues doivent pouvoir être empruntées «par tous les véhicules autorisés à y circuler».

#### Sites utiles

[www.zonederencontre.ch/www.begegnungszonen.ch](http://www.zonederencontre.ch/www.begegnungszonen.ch) (site bilingue): liste des zones de rencontre existantes et en projet, comportant plusieurs exemples documentés, avec photos (dont une grande partie des exemples cités ici). Le site est évolutif et régulièrement alimenté.

[www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch) (en allemand): plusieurs exemples documentés sous la rubrique «dossier».

## Berne, exemple d'une conception d'ensemble



Photos: Planum Bienne SA

*Des mesures simples: marquage de l'entrée et aménagements légers réalisés en partie par les habitants (stationnement vélos, bacs à fleurs, tables et bancs).*

En ville de Berne il existe actuellement 28 zones de rencontre, et huit sont en projet. L'expérience bernoise est un peu particulière, puisque la ville a développé une politique en la matière avant même l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance: dès la fin des années 90, et sur l'impulsion de groupes de quartier à la «reconquête» de la rue, la ville a commencé de réaliser des rues résidentielles «light», avec une procédure simplifiée et des aménagements très simples (voir Rda 3/2000).

La demande doit venir des habitants et bénéficier d'un fort soutien dans le quartier. Divers documents sont à disposition sur le site internet de la ville, on y trouve notamment des explications sur ce qu'est une zone de rencontre et le détail des démarches à effectuer auprès de la ville. Au service d'urbanisme une personne est particulièrement chargée de cette question.

Les conditions pour entrer en matière sur une zone de rencontre sont assez restrictives: deux à trois rues maximum et déjà en zone 30, volume de trafic faible (env. 1000 v/jour), absence de trafic de transit et pas de passage de ligne de transport public. Le tissu bâti doit présenter une certaine densité, les constructions (ou leurs prolongements) doivent être

en relation avec la rue et abriter une part importante d'enfants et de jeunes, pour que la rue soit vraiment utilisée comme espace de rencontre et de jeux.

Parallèlement la ville a la volonté de réaliser des zones de rencontre systématiquement dans les quartiers, avec un souci d'économie et de légèreté des mesures (possibilité d'évolution dans le temps). Le marquage des entrées est simple (totem et marquage au sol), et les aménagements peuvent être réalisés par les habitants eux-mêmes, sur la base d'un plan convenu avec les services de la ville.

### A Bâle, Zurich et Genève

Berne et Bâle sont pour le moment les seules villes à avoir développé une politique d'ensemble concernant les zones de rencontre. Zurich a choisi de réaliser d'abord quelques zones, qui serviront ensuite de base à l'élaboration d'une conception d'ensemble. Ces trois villes coordonnent leurs politiques en la matière, avec des conditions d'entrée en matière et des types de mesures (légères) très proches. Genève réalise des zones de rencontre sur la base de demandes d'habitants et en fonction des travaux de réfection de voiries, mais avec des réaménagements complets et des coûts plus importants.

Dominique von der Mühl

## Mobilité et bien-être à Crans-Montana



**Depuis plus d'une génération la problématique de la circulation à Crans-Montana était en même temps reconnue et considérée comme une fatalité. S'attaquer à la réorganisation de la mobilité était difficile et politiquement risqué. Il fallait briser le tabou, mais comment répondre de manière intelligente à des usagers qui en même temps critiquent abondamment la situation et, comme tout être humain, ne veulent pas changer leurs habitudes ?**

Une porte s'est ouverte quand l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) a désigné Crans-Montana région pilote pour le Plan d'action environnement et santé (PAES) dans le domaine « Mobilité et bien-être ». Parmi 14 projets initiaux figurait « Mobilité pour tous » qui allait pour la première fois réaliser de manière participative une réflexion sur la mobilité dans l'ensemble du territoire des six communes. Le statut de projet pilote permettait aux communes de prendre plus de risques et de garder un profil bas, tout en étant maîtres d'œuvre et co-financeurs de la démarche. Un groupe de projet réunissant les représentants de tous les acteurs concernés s'est attelé à la tâche visant à donner la priorité aux piétons dans les centres de la station et les soulager du trafic privé. L'enjeu était de trouver une solution qui réunisse une majorité des électeurs de chacune des six communes, pour qui la situation ne pose pas de problèmes pendant presque toute l'année, tout en améliorant les conditions de vie des touristes durant leurs vacances qui sont, évidemment, les périodes les plus problématiques.

Une vision à long terme a été développée et validée par les communes. Le groupe de projet s'est ensuite attelé à définir ce qui était politiquement réalisable à court terme. Il a opté pour deux zones de rencontre qui ont fait l'objet de deux essais accompagnés par une communication intensive et multicanal. Les informations récoltées, malgré tous les inconvénients liés au statut d'essai, ont convaincu les communes que cette solution apportait des améliorations. Elles ont donc mis à l'enquête une zone de rencontre à Montana. A Crans, suite à un changement de majorité au Conseil communal d'une commune, elles se sont entendues, dans un premier temps, sur une zone 30.

La force de la démarche a été que, suite à la participation de tous les acteurs concernés et au processus totalement ouvert et transparent, la zone de rencontre de Montana a été homologuée sans opposition. La zone 30 de Crans a fait l'objet d'une opposition, annoncée dès le début des essais et retirée ensuite.

**PAES, F. Parvex (SEREC), chef de projet**

Pour plus d'informations : [www.paes-crans-montana.ch](http://www.paes-crans-montana.ch)

## La place Cornavin devient une zone de rencontre

La place Cornavin, qui avait fait l'objet de la visite de la 20ème journée Rue de l'Avenir à Genève en 2004, a changé de régime: elle est passée de la zone 30 à la zone de rencontre; les derniers passages piétons ont été supprimés sans protestation.

La cohabitation de l'espace partagé par les piétons et les cyclistes avec les taxis, les nombreux bus et trams et les automobilistes sortant du garage souterrain fonctionne sans problème. Le nombre d'accidents a même été divisé par trois. Cerise sur le gâteau: les quotidiens genevois, très critiques envers la mixité de la circulation, ont changé d'avis et louent aujourd'hui les aménagements.

L'acceptation d'une modification profonde des habitudes et des rapports de priorité prend plusieurs mois. La Commune doit donc être persévérante.



Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant.

### Ses objectifs:

- promouvoir l'écomobilité (la marche, le vélo et les transports publics)
- améliorer la sécurité des déplacements, en particulier des enfants et des personnes âgées et/ou handicapées
- soutenir un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton.

### Ses moyens d'action:

- l'information auprès des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains
- les conseils techniques et juridiques
- le bulletin trimestriel
- la journée d'étude annuelle.

Informations détaillées sur le site:

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**  
Association suisse des piétons
- **ATE**  
Association Transports et Environnement
- **«La Rue»**  
Groupe de travail de l'EPFL
- **Pro Jeunesse**
- **Pro Senectute**
- Association des Familles des Victimes de la Route
- Société d'Art Public
- Equiterre

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

### Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne  
Marie-Claire Pétremand  
2322 Le Crêt-du-Loche  
© et fax 032/724 32 82  
[rue.avenir@imaginer.ch](mailto:rue.avenir@imaginer.ch), [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)  
CCP: 20 - 7856 - 6

### Président

Serge BEUCHAT  
© 032/465 81 81 · [sergebeuchat@bluewin.ch](mailto:sergebeuchat@bluewin.ch)

### Vice-Président

Alain ROUILLER  
© 022/777 10 02 · [alain.rouiller@ate.ch](mailto:alain.rouiller@ate.ch)

### Centre de documentation

**CEDEC/-EPFL**  
Dominique von der MÜHLL  
© 021/693 42 07 · [dominique.vondermuehl@epfl.ch](mailto:dominique.vondermuehl@epfl.ch)  
<http://cedec.epfl.ch>

### Conseillers régionaux

Genève  
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Jura et Jura bernois  
Roland BROQUET  
© 032/465 81 89 · [rolandbroquet@rwb.ch](mailto:rolandbroquet@rwb.ch)

Neuchâtel  
Yolande NORTH  
© et fax 032/835 10 19 · [yolande.north@bluewin.ch](mailto:yolande.north@bluewin.ch)

Valais  
Pierre-François SCHMID  
© 027/322 94 64 · [pf.schmid@transportplan.ch](mailto:pf.schmid@transportplan.ch)

Vaud  
Jean-Bernard BOSCHUNG  
© 021/731 56 72 · [jbboschung@bluewin.ch](mailto:jbboschung@bluewin.ch)  
Dominique von der MÜHLL (voir plus haut)