



20^e journée Rue de l'Avenir

Mobilité douce à Genève



La mobilité douce dans la «ville de la voiture»...

A Genève, siège du Salon de l'auto, la ville et le canton collaborent étroitement depuis plusieurs années pour développer une politique visant à améliorer la qualité de vie dans les quartiers et communes et favoriser une mobilité plus durable.

Forte de ses 900 000 habitants, l'agglomération franco-valdo-genevoise compte une voiture pour deux habitants. Dans la ville qui héberge le Salon de l'auto, la voiture suscite souvent la passion, et les mesures en faveur des piétons et des cyclistes ne vont pas toujours de soi. Pourtant, estime Robert Cramer, président du Conseil d'État, les pouvoirs publics doivent absolument encourager les alternatives à la voiture, si la collectivité veut échapper aux 40% d'augmentation du trafic individuel motorisé prédits pour ces 15 prochaines années.

La politique conjointe de la ville et du canton se traduit ainsi par la patiente mise en place d'un éventail de mesures et d'actions à divers niveaux: planification, infrastructures et aménagements, mais aussi communication et sensibilisation.

Renaissance du tram

Trois nouvelles lignes auront vu le jour en l'espace de quelques années: ligne 13 en 1995, ligne 16 en 1997 et ligne 15 inaugurée le 15 décembre 2004. Leur réalisation s'accompagne d'une requalification de l'espace urbain, notamment la réalisation de nouveaux aménagements cyclables et de cheminements piétons plus sûrs et plus agréables (voir p.ex. rue de Lausanne).

Le projet de RER Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) devrait permettre de diminuer le trafic motorisé des pendulaires entre la France voisine et Genève. La voie ferrée en tranchée couverte, des Eaux-Vives à Annemasse, offrira en surface un couloir vert long de 4 km, avec intégration d'un cheminement pour les piétons et les cyclistes.

En quatre ans, les transports publics ont vu l'effectif des usagers progresser de 20% et l'on compte sur une augmentation de 65% ces 15 prochaines années.

«Prêcher par l'exemple»

Dans son exposé, Christian Ferrazino, conseiller administratif de la ville de Genève, a relevé que les arguments environnementaux ne suffisent pas à susciter de nouveaux comportements de mobilité: pour motiver il faut s'appuyer sur des arguments liés à la santé (problèmes de sédentarité), ou des arguments économiques,



La communication, ici la campagne 2003 du canton de Genève, est indispensable pour promouvoir la mobilité douce dans les têtes aussi.

et travailler avec les alliés que sont notamment les milieux de la santé, ou certaines entreprises.

Enfin l'administration se doit de «prêcher par l'exemple»: la ville a impulsé plusieurs plans de déplacement d'entreprises, touchant au total plusieurs dizaines de milliers de personnes; et elle a désormais mis en route ce même type de démarche à l'interne de sa propre administration («Bouquet de transports»). Il s'agit pour l'essentiel d'encourager les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels par les transports publics, en vélo ou à pied.

Favoriser la mobilité douce

Toutes sortes de dispositions ont été mises en place en faveur des cyclistes: aménagements de bandes et pistes cyclables (total actuel: 250 km) et nombreuses autres mesures (marquages, dispositifs divers, stationnement, cartes vélos, etc.). Entre 1987 et 2003, les déplacements à vélo ont progressé de 150%. Le Plan piétons se traduit par des réalisations échelonnées dans le temps, au gré des opportunités.

Plusieurs zones 30 ont été instaurées, d'autres sont en projet (voir site de la Ville) de même qu'une dizaine de zones de rencontre. Dans certains quartiers, sur l'impulsion de groupes d'habitants et d'associations, la Ville s'est engagée dans une planification avec la participation des habitants (voir article Cluse-Roseraie).

Un souci de communication

Les infrastructures en faveur des piétons et des cyclistes sont peu onéreuses, comparativement au coût des infrastructures pour la voiture ou les transports publics; se déplacer à pied et à vélo ne pollue pas, améliore la qualité de l'environnement, est bon pour la santé et favorise la convivialité. Autant d'arguments défendus au travers de diverses actions de sensibilisation et de promotion de ces modes de déplacement: site Internet, arcade d'information de la ville, bulletins et brochures d'information, stands ou opérations spécifiques lors d'événements particuliers, campagnes d'affichage, organisation de la semaine de la mobilité, spots sur la télévision locale et dans les cinémas, etc.

Dominique von der Mühl
collab. Jacques Dentan

POUR PLUS D'INFORMATIONS

SITE DE LA VILLE DE GENÈVE

www.ville-ge.ch/amenagement
en particulier rubrique «Transports et mobilité».

Arcade d'information municipale,
pont de la Machine 1, mardi-vendredi 15h-18h,
022 310 04 70

SITE DU CANTON

www.geneve.ch/administration/mobilite.asp

CORRIGENDA

L'adresse exacte du site concernant le Plan piétons de la ville de Genève est: www.ville-ge.ch/plan-pietons

La rue de Lausanne réaménagée

Épine dorsale d'un quartier vivant, celui des Pâquis, la rue de Lausanne a été magnifiquement revalorisée grâce à l'arrivée du tram. L'idée était, avant tout, non pas de rechercher exclusivement des performances (vitesse commerciale) mais de créer une ambiance nouvelle autour du tram et grâce au tram. La mobilité douce a été intégrée dès le départ à la planification.

Situation initiale

Cette rue comptait parmi les principales voies d'accès à Genève. Le trafic y était important (environ 30'000 véh./j) et l'espace essentiellement dévolu à la circulation automobile. Le stationnement longitudinal rendait les livraisons difficiles. Celles-ci se faisaient essentiellement sur la chaussée.

Le réaménagement des trottoirs

- Ils ont pratiquement doublé de largeur pour atteindre plus de 5m, sauf dans la partie de la rue qui débouche sur la Place Cornavin, particulièrement difficile à travailler.
- La création d'une bande polyvalente sur la partie du trottoir bordant la route a permis le marquage de cases réservées aux livraisons (rue commerçante) et aux cars (nombreux hôtels), ainsi que la plantation d'arbres, de façon à donner à la rue un aspect plus convivial et à circonscrire les zones de livraison. Les arbres ont posé de nombreux problèmes. C'est ainsi que dans les parois des bacs on été posées des gaines électriques et télécoms en superposition verticale.
- Aux carrefours sans signalisation lumineuse, les trottoirs sont traversants. Le revêtement différent (dallage) rend l'automobiliste attentif à la priorité des piétons. Ce type d'aménagement permet de modérer la circulation et, dans cette rue, il fonctionne bien.

Le tram

Afin de rendre possible les tourner à droite par des rues à sens unique sans conflit et du fait que peu de tourner à gauche sont autorisés, le choix a été fait d'implanter les lignes de tram au centre de la chaussée. Sur la voie nord, le tram circule en zone mixte (tram-voitures). Lors des arrêts, les voitures attendent derrière lui. Ce dispositif est possible car le trafic automobile est déjà réduit avec une régulation par feux en entrée de ville. La voie sud se compose d'un site propre pour le tram et d'une chaussée de 3m de large qui permet aux automobilistes de quitter la ville avec une plus grande fluidité.

Les arrêts de tram

- Ils sont de type «viennois», c'est-à-dire que les abris se trouvent non pas sur les quais, qui sont des espaces étroits, mais



«Arrêt viennois»: le piéton peut à sa convenance attendre le tram sur l'îlot central ou dans l'abribus situé sur le trottoir. Lorsque le tram arrive la circulation est stoppée à l'avant et à l'arrière, permettant au piéton de rejoindre le tram en toute sécurité.

sur le trottoir, près des commerces, là où il y a de l'espace.

- D'une hauteur de 25 cm au lieu des 15 cm habituels, les quais permettent l'entrée à niveau dans le tram. Cette hauteur importante a nécessité la pose de bandes de vigilance le long des quais et de chanfreins le long de la partie du trottoir qu'il a fallu surélever.
- Pour les personnes aveugles ou malvoyantes, des bandes striées ont été disposées face aux portes.
- Sur la voie sud, aux arrêts de tram, la chaussée comporte des décrochements verticaux de façon à ce que le niveau entre les abris et les quais soit le même. Un système de feux arrête les voitures à l'arrivée du tram afin de permettre aux usagers qui montent et descendent de traverser de plein-pied, en toute sécurité.

Les aménagements cyclables

Deux bandes cyclables sont marquées de part et d'autre de la chaussée. Au lieu de disparaître aux carrefours, ces dernières sont au contraire mises en évidence par une peinture rouge striée antidérapante. Sur la voie nord, les cyclistes redoutant les rails peuvent circuler sur le trottoir.

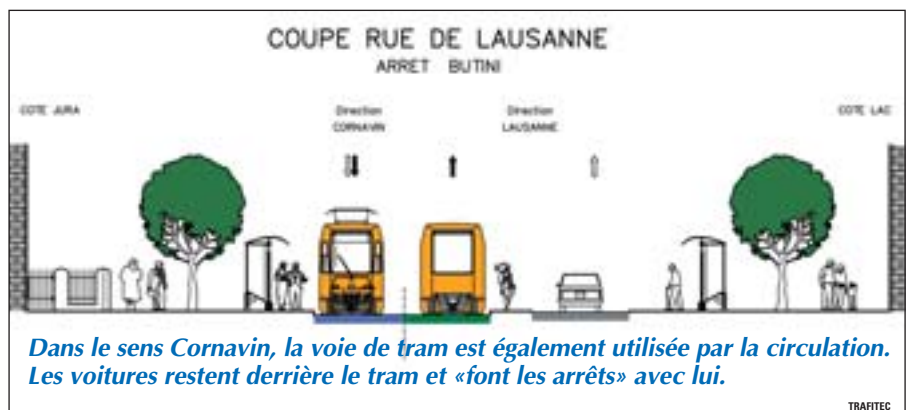
Bilan

Un bilan aura lieu en 2005, lorsque tous les travaux seront terminés.

On peut toutefois d'ores et déjà dire qu'il s'avère réellement positif pour les piétons de même que pour les cyclistes : alors qu'auparavant le tronçon était considéré comme problématique, l'itinéraire est aujourd'hui recommandé !

La diminution de la circulation est, quant à elle, estimée entre 30 et 40%, voire davantage à certaines périodes de pointe.

Marie-Claire Pétremand



Dans le sens Cornavin, la voie de tram est également utilisée par la circulation. Les voitures restent derrière le tram et «font les arrêts» avec lui.

TRAFITEC

Cornavin: une place écomobile

Le voyageur qui n'est plus venu à Genève depuis un certain temps est surpris de constater à quel point la place Cornavin a changé. Quiconque se souvient de l'ancienne place est étonné par l'impression de dégagement spatial et de liberté de mouvement que reflètent les nouveaux espaces libres urbains. Ce n'est plus le bruit du trafic automobile qui accueille le voyageur à sa sortie de la gare, mais un sentiment de calme et de détente. Il a l'impression que le temps s'est arrêté, l'intervalle d'un instant.



La place Cornavin, espace autrefois dévolu à la circulation automobile, est aujourd'hui prioritairement accordé aux modes écomobiles: transports publics, piéton et vélo.

Dans les années 60, les lignes de tram représentaient un obstacle au développement jadis prometteur de la circulation automobile. Les autorités d'alors ont jugé bon de les supprimer. Aujourd'hui, c'est à grands frais que l'Etat de Genève reconstruit un nouveau réseau de tramways. Dans cet esprit, le canton a décidé de prolonger la ligne n° 13 jusqu'à la Place des Nations, en passant par la rue de Lausanne. On a profité de cette opération pour requalifier la place Cornavin.

L'organisation de cette place était jugée insatisfaisante à tous points de vue. Utilisée par plusieurs dizaines de milliers d'usagers ferroviaires arrivant chaque jour à la gare à pied, à vélo, en bus ou en tram, les conflits avec le trafic automobile devenaient de plus en plus difficiles à gérer.

La Municipalité a saisi l'opportunité de la nouvelle ligne de tram pour transformer la place Cornavin, entièrement dédiée à la circulation automobile, en espace dévolu à la mobilité douce et aux transports publics, en recréant une ambiance nouvelle dans un milieu urbain dense.

De six à deux voies de circulation

Pratiquement achevée, la place Cornavin comprend désormais deux voies de circulation seulement pour les véhicules automobiles, contre six auparavant.

Deux voies pour le tramway remplacent les deux voies de circulation pour les bus et les taxis. C'est dire le gain de place par rapport à la situation antérieure. En regroupant les voies de circulation à l'opposé de la façade de la gare, côté lac, on a supprimé les nuisances sonores et les effets de coupures successives dues aux files de voitures. Au centre, un arrêt regroupant la nouvelle ligne de tram et des lignes de bus marque plus fortement la présence des transports publics. Cette nouvelle configuration a totalement changé l'usage de la place. Autrefois confinés sur d'étroits trottoirs, les piétons se voient offrir aujourd'hui un généreux espace entre la gare et les perrons d'accès au tramway, que les taxis peuvent également utiliser. Un long parking moto de 50 places et des râteliers pour 150 vélos ont été installés, de même que des places de parc dépose-minute pour les voitures.

Selon Dominique Matthey, du service des aménagements urbains, la réalisation de la place Cornavin a été le résultat d'une somme de contraintes. Son réaménagement s'est vite avéré être un parcours du combattant. Issu d'un concours lancé en l'an 2000, le projet a été jugé trop audacieux et trop cher par les autorités qui l'ont refusé. Le crédit de construction revu à la baisse ayant finalement été accepté, l'aménagement de la place Cornavin avait du retard par rapport à la construction de la ligne de tram, dirigé par le canton, et qui traversait cette place. Il a fallu mettre les bouchées doubles pour tenir un planning des travaux compatible avec celui du canton.

Le niveau supérieur de la dalle ne se trouvant qu'à 15 centimètres du niveau fini de la place, les ingénieurs se sont trouvés devant de grandes difficultés pour faire passer les nombreuses canalisations techniques. Cela a également drastiquement limité le choix du revêtement de sol. C'est ce qui explique aussi le manque de végétation sur la place. La Ville de Genève va pallier à ce manque dans un proche

avenir en y disposant de la végétation dans des bacs d'orangerie. Ces bacs structureront la place et serviront par la même occasion à canaliser les différents flux de circulation.

Le tracé des voies de tram au centre de la place Cornavin a été déterminé principalement par la configuration des volumes en sous-sol. En effet, la présence des commerces a contraint les ingénieurs à implanter les rails au milieu de la place afin d'éviter à ces derniers les nuisances provoquées par le renforcement de la dalle.

Un espace partagé

Dans le cahier des charges figurait la mixité de l'espace. Outre les trois voies restantes, la place Cornavin a donc été aménagée dans un souci de cohabitation de tous les usagers de l'espace public : tramway, bus, cars de touristes, véhicules de livraison, taxis, vélos et piétons. Il n'y a donc plus de piétons sur un trottoir et de véhicules sur une route. Tout le monde se retrouve sur un espace partagé. Cela nécessite évidemment un apprentissage de part et d'autre.

Pour mettre en valeur la place de Cornavin, les concepteurs ont choisi de marquer la zone devant la gare par un revêtement bitumineux différencié de la chaussée avec l'adjonction de parties réfléchissantes (paillettes de miroirs qui scintillent) destinées à signaler la forte présence des piétons. Ainsi la place se présente différemment de jour ou de nuit, qu'il pleuve

ou qu'il fasse beau temps. En fin de compte, c'est le piéton qui sort gagnant du réaménagement car il bénéficie aujourd'hui d'une place qu'il n'avait pas auparavant.

Les véhicules sont freinés, au croisement des flux principaux des piétons et des véhicules grâce à des ralentisseurs visuels de 15 m. par 15 m., de manière à diminuer le sentiment d'appropriation de l'espace par l'automobiliste et mieux affirmer la présence des piétons. De plus, des balises permettront d'orienter les usagers vers les transports collectifs, les taxis, la gare et les autres lieux importants.

Aujourd'hui subsistent encore de nombreux problèmes à résoudre. Le mobilier urbain pour le stationnement des vélos est certes efficace et bien utilisé. Les cyclistes ne parquent plus leur vélo contre les poteaux, mâts d'éclairage ou façades de bâtiment comme auparavant. Cependant, les capacités s'avèrent déjà aujourd'hui insuffisantes. Un projet de gare à vélos dans le bâtiment de la gare est actuellement à l'étude. Les motards ont gardé leurs anciennes habitudes. Ils se comportent comme des cyclistes et s'arrêtent n'importe où sur la place.

On observe ici et là des problèmes de compatibilité provoqués par la mixité des piétons et des cyclistes avec les taxis et les bus. Les piétons doivent apprendre à s'imposer face aux taxis qui peinent à ralentir. Ces derniers doivent également apprendre à rouler au pas sur la place. Certains piétons traversent toujours encore la place en utilisant la galerie commerciale

en sous-sol au lieu d'utiliser l'espace en surface. Pour d'autres, la lisibilité de la place n'est de prime abord pas évidente et ils se sentent désorientés. Des actions devront encore être entreprises pour améliorer les flux des piétons.

Le trafic automobile traversant la place Cornavin représentait auparavant plus de 30'000 véhicules par jour. Ce trafic a aujourd'hui diminué de l'ordre de 30 à 50%. Par contre, on a observé un report de trafic de 10 à 15% sur les rues environnantes.

Les commerçants exerçant leur activité en sous-sol de la place Cornavin ne sont pas enchantés de voir les piétons traverser la place en surface et invoquent une diminution de leur chiffre d'affaires.

La nouvelle répartition de l'espace implique un nouveau statut juridique qui n'a pas encore été défini. Si toutes les parties concernées étaient unanimes à vouloir restreindre la circulation automobile au profit des piétons, cyclistes, transports publics et taxis, Ville et Canton tardent aujourd'hui à se mettre d'accord sur la réglementation définitive du trafic devant la gare. La Ville de Genève préconise une zone de rencontre avec vitesse maximale de 20 km/h où piétons et cyclistes ont la priorité, alors que les services de l'Etat proposent une zone 30 km/h avec priorité aux véhicules. Les deux gouvernements ne sont pas encore parvenus à un terrain d'entente et la Ville a fait recours. Affaire à suivre.

Philippe Vorlet



La nouvelle mixité doit encore être intégrée, en particulier par les chauffeurs professionnels (taxis et bus) qui ont de la peine à accepter de partager cet espace mixte.

Zone de rencontre Leschot

Durant 20 ans, les habitants, qui vivaient un véritable enfer, se sont battus pour obtenir l'assainissement de la rue. Leur persévérance a fini par payer: l'un d'entre eux qualifie aujourd'hui la rue de paradis, en comparaison de ce qu'elle était auparavant !



Avec les piétons, les cyclistes sont les grands gagnants dans les zones de rencontre.

Situation initiale

Aménagée de façon «classique» (trottoirs et chaussée bordée de part et d'autre de stationnements longitudinaux), elle était utilisée comme raccourci pour rejoindre un axe important et traversée quotidiennement par 5000 véhicules.

L'élément déclencheur

Alors que l'OTC (Office cantonal des transports et de la circulation) était réticente à une réaffectation de la rue, car elle craignait des conséquences trop importantes sur la circulation, l'obligation d'intervenir en urgence sur un gros collecteur a changé la donne. Pendant les travaux, la rue a dû être fermée et l'OTC a constaté que la circulation fonctionnait très bien malgré cela.

Le réaménagement

Si une zone piétonne a été envisagée, c'est finalement la zone de rencontre qui a été retenue. Le sens de circulation a été inversé, afin d'éliminer le trafic de transit et

quelques places de stationnement en zone bleue ou avec macaron ont été maintenues.

Divers éléments de modération de la circulation ont été choisis:

- rehaussement du niveau et suppression des trottoirs
- bacs à arbres (mobiliers adaptatifs)
- terrasses de bistros.

Les piétons qui se sentent peu sûrs face aux voitures jouissent de zones longitudinales protégées par l'implantation de potelets à intervalle régulier. Quant aux cyclistes, ils peuvent circuler à contresens. Les entrées de bâtiments ont été mises en évidence par des paillasons en traitement béton.

Les travaux se sont étendus sur deux ans.

Les zones de rencontre à Genève

A ce jour, sept zones de rencontre ont déjà été réalisées et cinq autres sont des projets en cours qui s'ajoutent aux anciennes rues résidentielles. La Ville essaie de maintenir une logique dans les

aménagement. Le système préconisé est en principe le suivant:

- changement de revêtement
- rehaussement du niveau et/ou suppression des trottoirs
- mobilier urbain adaptatif.

Bilan

De 5000 véh/j, la circulation se situe aujourd'hui entre 200 et 300 véh/j.

La rue est redevenue une zone vivante, un espace de jeu et de rencontre.

On peut considérer le réaménagement comme très réussi et décerner aux habitants la médaille de la persévérance !

Voir de nombreuses rues retrouver leur fonction sociale à l'instar de la rue Leschot est un vœu cher à Rue de l'Avenir. Afin d'éviter le chemin de croix qu'ont vécu les habitants, nous préconisons de procéder à des essais, afin de débloquer plus rapidement les situations où des réticences sont exprimées.

Marie-Claire Pétremand

Promotion de l'écomobilité à l'Hôpital Universitaire de Genève

En 2003, une vaste campagne de promotion de l'écomobilité a été lancée à l'Hôpital Universitaire de Genève (HUG). L'objectif de la démarche était simple: faire naître une réflexion relative à l'usage de la voiture parmi les employés, patients et visiteurs de l'hôpital et sensibiliser ce public aux principes de l'écomobilité.

Ecomobilité à Cluse-Roseraie

En 1998, l'Association Transports et Environnement (ATE) a interpellé l'Etat et la Ville de Genève afin de promouvoir l'écomobilité dans le quartier de Cluse-Roseraie à Genève dans le cadre du programme fédéral «Energie dans la cité».

Un groupe de travail mixte, composé de représentants de l'ATE, de la Maison de quartier, de la Ville et du Canton de Genève, de l'Hôpital Universitaire de Genève et des Transports Publics Genevois s'est constitué. Le travail de ce groupe et la collaboration exemplaire des différents partenaires a permis de déterminer les lignes directrices d'un programme d'action pour l'ensemble du quartier. Une enquête sur la nature des déplacements dans le quartier a permis de mettre en évidence les principaux problèmes à résoudre comme les nuisances de la circulation et le manque d'espaces verts.

Cette étude a abouti à 39 propositions d'aménagements favorables aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics ainsi qu'à plusieurs suggestions en matière de sensibilisation à l'écomobilité. La plupart de ces propositions ont été acceptées par les autorités et un crédit a été débloqué pour l'étude et la réalisation des projets.

Depuis 2003, plus aucun collaborateurs et visiteurs de l'Hôpital Universitaire de Genève n'est censé ignorer la signification du mot «écomobilité». En effet, à travers diverses actions de sensibilisation, le groupe de travail «Ecomobilité à l'Hôpital Cluse Roseraie» (cf encadré) tente de faire évoluer les mentalités et de modifier les habitudes de transports des employés, patients et visiteurs de l'hôpital.

Cette démarche s'inscrit dans un projet plus large de promotion de la mobilité durable mené conjointement par l'Association Transports Environnement et la Ville de Genève à l'échelle du quartier Cluse-Roseraie à Genève. Dans le cadre de ce projet, une étude a permis de démontrer que l'hôpital, situé au cœur de Cluse-Roseraie, constituait le plus gros générateur de trafic du quartier*. Suite à ce constat, une campagne de promotion de l'écomobilité spécialement destinée à l'hôpital a été lancée.

Cette campagne a été axée sur trois thèmes: la promotion de la mobilité douce (marche et vélo), l'incitation à utiliser les transports publics et le développement de l'auto-partage et du covoiturage.

Afin d'élaborer un programme d'action efficace, le groupe de travail a commencé par effectuer une enquête sur les habitudes de déplacement des employés, patients et visiteurs de l'hôpital. Cette enquête a révélé que seuls 49% des employés, 77% des patients ambulatoires et 57% des visiteurs se déplaçaient de façon écomobile. Les résultats de cette enquête ont été ensuite présentés au public sous forme d'une exposition dans le hall de l'hôpital, ce qui a permis de susciter une première réflexion sur le thème de la mobilité parmi le personnel, les patients et les visiteurs de l'hôpital.

Par la suite, le groupe de travail a publié une série de dépliants présentant les itinéraires cyclables, piétonniers et en transports publics en direction/provenance de l'hôpital ainsi que les temps de parcours jusqu'à différents points névralgiques de la ville (pôles d'échange des transports publics et P+R situés à la périphérie de l'agglomération). L'objectif de cette démarche était de faire prendre conscience



En collaboration avec Genève roule, des vélos ont été mis à disposition des collaborateurs de l'hôpital et des riverains.

au public que les distances séparant l'hôpital du reste de la ville étaient très restreintes et ne nécessitaient pas l'usage de la voiture.

Parmi les autres actions de sensibilisation entreprises à l'hôpital, citons également la promotion du covoiturage. Afin de faciliter l'échange d'information entre les employés de l'hôpital intéressés par ce mode de transport, le groupe de travail a développé une page web permettant aux intéressés de se mettre en contact. L'ouverture de cette page internet a été accompagnée par une lettre d'information envoyée à l'ensemble des employés de l'hôpital ce qui a permis de faire connaître la démarche à une large échelle.

L'ensemble des actions de promotion de l'écomobilité entreprises à l'hôpital ont donc permis de sensibiliser le public et de susciter une réflexion sur les enjeux liés à la mobilité. Le travail est cependant loin d'être terminé puisque l'évolution des mentalités et des habitudes est un processus qui s'inscrit sur le long terme.

Pour voir ces résultats se traduire dans les faits de façon durable, il faudra sans doute la mise en place d'un véritable plan de mobilité d'entreprise à l'Hôpital Universitaire de Genève.

Sofia Khetib

* L'hôpital comptait en 2001: 7892 postes, 732000 consultations/visites, 45000 admissions, 55'000 urgences médico-chirurgicales et 77'000 journées d'hospitalisation. Hôpitaux Universitaires de Genève, 2002, HUG en chiffres.

Concours «A pied c'est sûr» 2004 Un prix et neuf distinctions



La distinction obtenue par la ville de Genève a été remise à M. Christian Ferrazino, conseiller administratif, lors de la journée Rue de l'Avenir. Elle récompense une démarche originale et imaginative favorisant sur un mode ludique une réappropriation de la rue par les habitants et une réflexion sur la mobilité.

Une soixantaine de dossiers ont été soumis dans le cadre de la 5^e édition de ce concours organisé par l'ATE et Mobilité piétonne, soutenu financièrement par l'Office fédéral des routes et le Fonds de sécurité routière. Organisé pour la première fois en 1987, ce concours à l'échelle nationale s'adresse aux communes, aux professionnels, aux organisations et associations engagés dans des projets innovants en faveur des piétons.

Le jury du concours, réuni au mois de mai, a attribué le Prix de l'innovation 2004 à la ville de Grenchen/Granges (SO), pour les aménagements réalisés au centre-ville, en particulier la zone de rencontre de la Solothurnerstrasse. Il a aussi attribué neuf «distinctions», dont

une à la ville de Genève, pour sa démarche d'aménagements éphémères «Les Yeux de la ville».

La jeune «zone de rencontre» répond manifestement à un besoin: au total une quinzaine de dossiers concernaient la réalisation d'une ou de plusieurs zones de rencontre, réalisées dans des cadres et des conditions très divers – dont notamment celle de la place Centrale à Bienne (10-12'000 v/j), qui a également obtenu une distinction.

POUR PLUS D'INFORMATIONS

Concours «A pied c'est sûr»: www.prixpieton.ch

«Les Yeux de la Ville»:

www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/

Discours de remise de la distinction à la ville de Genève disponible sur le site de RdA.

...Au fil de l'eau

Dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2004, une synergie souhaitée par les villes d'Onex et de Genève a permis à l'Union genevoise des piétons d'organiser une balade commentée (histoire des lieux parcourus) joignant le Bois de la Bâtie à Genève, le long de l'Arve et du Rhône, au parc des Evaux à Onex.

Cette promenade permettait de faire découvrir de larges sentiers pédestres et un mode de transport à l'abri de la circulation routière: la ligne Genève-Verbois exploitée par la société des Mouettes Genevoises Navigation.

L'après-midi du samedi 18 septembre, une trentaine de marcheurs cheminaient deux heures durant au FIL DE L'EAU pour atteindre le parc des Evaux.

Les Autorités de la Ville de Lancy avaient accueilli les baladeurs à leur arrivée sur leur territoire que la promenade traversait, pour ensuite les accompagner jusqu'au débarcadère des Evaux, où un bateau naviguant depuis le centre de Genève par le Rhône déposait les officiels et les invités à l'inauguration de cet appontement construit en 2002 par la Ville d'Onex.

Pierre Tissot

Union genevoise des piétons/UGP

La ville de Genève a organisé de très nombreuses actions durant la semaine de la mobilité, du 16 au 22 septembre. Pour plus d'informations: www.ville-ge.ch/mobilite

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

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, www.rue-avenir.ch
CCP: 20 - 7856 - 6

Président

Serge BEUCHAT
© 032/465 81 81 - sergebeuchat@bluewin.ch

Vice-Président

Alain ROUILLER
© 022/777 10 02 - alain.rouiller@ate.ch

Centre de documentation

CEDEC-/EPFL
Dominique von der MÜHLL
© 021/693 42 07 - dominique.vondermuehl@epfl.ch
<http://cedec.epfl.ch>

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Fribourg
Philippe VORLET
© 026/424 93 78 - info@vorlet.ch

Jura et Jura bernois
Roland BROQUET
© 032/465 81 89 - rolandbroquet@rwb.ch

Neuchâtel
Yolande NORTH
© et fax 032/835 10 19 - yolande.north@bluewin.ch

Valais
Pierre-François SCHMID
© 027/322 94 64 - pf.schmid@transportplan.ch

Vaud
Jean-Bernard BOSCHUNG
© 021/731 56 72 - jbboschung@bluewin.ch

Dominique von der MÜHLL (voir plus haut)

Crédits photos: Alain Rouiller

Le numéro bénéficie
d'un soutien financier de l'OFROU
(Office fédéral des routes) dans le cadre de
la LCPR (loi sur les chemins pour piétons).