

# MOBILITE POUR TOUS

## SYNTHESE ET PROPOSITIONS

### 1. CADRE GENERAL

#### 1.1. INTRODUCTION

Dans le cadre du PAES, le groupe de projet «Mobilité pour tous (Mpt)», présidé par Hildebert Heinzmann, a reçu pour mission de proposer des solutions en matière de mobilité pour atteindre les buts fixés et validés par les communes, à savoir «revaloriser les centres de Crans et Montana» en:

- les rendant plus conviviaux pour les piétons;
- réduisant les nuisances du trafic motorisé;
- favorisant la mobilité douce pour la promotion de la santé.

#### 1.2. DEMARCHE

En plus des représentants du PAES, le groupe de projet Mpt réunissait à l'origine des représentants «officiels» des principaux groupements représentant les intérêts du Haut-Plateau, notamment:

- les arts et métiers;
- les hôteliers et restaurateurs;
- CMT et CMA.

Ces associations étaient accompagnées:

- des responsables techniques des communes;
- des responsables de la police;
- des transports publics du Haut-Plateau (SMC);
- des écoles (CSR);
- de l'Etat du Valais (Service cantonal des routes et des cours d'eau).

Pierre-François Schmid, ingénieur en transports, a été chargé d'assurer le suivi technique des projets. Des spécialistes appartenant à d'autres groupes du PAES ont également apporté leur soutien, notamment en matière de communication, d'aménagement du territoire et de santé.

En été 2004 et durant l'hiver 2004/2005, des essais ont été réalisés pour évaluer certaines propositions. Lors de ces essais, de nombreuses personnes issues des commerces et des entreprises de taxis ainsi que des riverains ont été associées aux discussions (au sein de sous-groupes de travail ou directement du groupe de projet Mpt), pour régler notamment les problèmes de détail d'organisation par secteur.

#### 1.3. BUT DE LA SYNTHESE

A la fin de cette démarche et après les deux périodes d'essai estivale et hivernale, le groupe de projet élargi Mpt dépose un rapport de synthèse à l'intention des autorités, qui contient un certain nombre de propositions et de remarques pour la gestion de la mobilité.

Ce rapport fait partie intégrante de l'évaluation globale du PAES/Mpt, comprenant les enquêtes auprès des hôtes de la station et de la population.

Cette synthèse n'aborde pas tous les détails d'un plan sectoriel de la mobilité en station (PSM en cours d'élaboration). Il ne présente que les conclusions et recommandations globales du groupe.

## 2. OPTIONS DE BASE

### 2.1. BUT DU PAES

Le but général du PAES, validé par les communes du Haut-Plateau, est soutenu par Mpt. Il garde toute sa pertinence. La revalorisation des centres de Crans et Montana, en les rendant plus conviviaux pour les piétons, en réduisant les nuisances du trafic motorisé et en favorisant la mobilité douce pour la promotion de la santé, **constitue donc la base des réflexions**.

### 2.2. OPTION GENERALE

Pour améliorer l'attractivité des centres, il ne faut pas prendre de demi-mesures. Suite aux essais, Mpt recommande donc de créer à terme, sous conditions, **des zones totalement piétonnes**, qui seraient fermées au trafic général (sauf ayants droit) durant les cinq mois de haute saison (Noël à Pâques et juillet à début septembre).

La mixité de l'espace public, telle que testée lors des essais, a été jugée insatisfaisante du point de vue de la sécurité et de l'amélioration des espaces publics. Diverses raisons ont été avancées pour expliquer ce constat:

- La **qualité des aménagements provisoires** ne permettait pas de mettre en valeur de manière satisfaisante les espaces publics.
- Le **non-respect des règles de circulation et de stationnement** liées au système des Espaces rencontre (ER) créait un sentiment d'insécurité pour les piétons.
- La mise en place des **ER n'a entraîné aucune réduction de charges de trafic** dans les centres.

Il faut donc aller au bout de la démarche et éliminer à plus long terme la voiture des centres, sous réserve des besoins des services (livraisons, secours, etc.), des transports publics (bus et taxis) et des accès privés, en tous cas durant la haute saison. Le périmètre des zones piétonnes souhaitées est décrit dans la figure 1.

Aucune proposition technique n'a cependant été élaborée et validée pour assurer les liaisons nord-sud à Crans et ouest-est à Montana en cas de mise en place de cette solution.

### 2.3. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La création de **zones piétonnes doit être liée à un ensemble de mesures d'accompagnement**. Certaines d'entre elles ont un caractère obligatoire, c'est-à-dire qu'elles doivent être concrétisées parallèlement à la mise en place des zones piétonnes ou à priorité piétonne. Il s'agit:

- du **développement des transports publics**, avec une augmentation de l'offre entre les zones d'habitation et les centres de la station;
- de l'**amélioration des liaisons piétonnes** entre les parkings existants (Cry d'Er, Régent et Grand-Signal) et, respectivement, les centres de Crans et de Montana pour en améliorer la complémentarité d'utilisation entre activités de loisirs et activités socio-économiques (achats, consommation, etc.);
- de la **création de parkings de captage** à proximité des centres (Etang Long, Rhodania, Régina et Les Vignettes) pour compléter l'offre en places de parc et pour remplacer progressivement les places de parc existantes en bordure des routes, à l'intérieur des zones piétonnes ou à priorité piétonne;
- de l'**optimisation de la gestion des places de stationnement** (durée et tarif) afin de contrôler au mieux la demande et les variations de charges de trafic;

- d'un **système de signalisation avancée** variable (télématique) pour diriger les véhicules vers leur destination;
- du **maintien d'un réseau routier continu** entre les divers secteurs de la station;
- d'une **simplification de la signalisation touristique et routière**;
- d'une **information soutenue aux hôtes** sur la gestion et les activités dans les centres.

D'autres mesures sont souhaitables, car elles apporteraient un plus au système. Leur réalisation peut cependant être étalée dans le temps. A titre d'exemple, il peut s'agir:

- d'un réseau de liaisons piétonnes sûres et continues sur l'ensemble du Haut-Plateau (programme de Crans-Montana, une région qui marche);
- d'itinéraires deux-roues et des zone de stationnement proches des centres;
- d'un système d'information en temps réel de l'occupation des principaux parkings publics;
- de parkings de captage gratuits à l'extérieur de la station;
- d'un système de gestion centralisé des services d'urgence (ambulances, médecins, feu, etc.);
- de la création de routes de délestage en périphérie.

### 3. ETAPES DE REALISATION

La création de zones piétonnes ne peut se faire d'un seul coup. Des étapes de réalisation doivent donc être étudiées. **Elles varient selon les secteurs et le type d'intervention.** Les options en matière de gestion provisoire du trafic font l'objet d'avis différenciés. Une synthèse des principales tendances est exposée ci-après.

#### 3.1. STRUCTURE DU RESEAU

Certaines modifications du réseau, testées durant les essais, sont jugées positives par Mpt et doivent être maintenues dans l'état. Il s'agit:

- de la fermeture du passage des Charmettes (et son animation adéquate);
- du double sens entre le Continental et le Robinson;
- du double sens sur la route du Transit.

Cette proposition suscite un large consensus.

#### 3.2. GESTION INTERMEDIAIRE

La signalisation actuelle (zone 40) n'est juridiquement plus valable. Une redéfinition des vitesses maximales par secteur est nécessaire. Les plans annexés (figures 2 et 3) donnent une vue d'ensemble de deux solutions possibles.

##### 3.2.1. 50 général et 30 km/h

Pour des **raisons de sécurité et de compréhension**, la majorité des membres de Mpt soutient l'idée d'une limitation de la vitesse à 30 km/h dans les centres, avec l'aménagement de passages piétons. Il ne s'agit donc pas d'une signalisation «zone 30», mais d'un système de signalisation sectorielle impliquant la pose de panneau à chaque carrefour.

Des contrôles et sanctions sont nécessaires pour le respect de la vitesse proposée et la lutte contre le stationnement sauvage.

##### 3.2.2. 50 général, zone 30 et zone de rencontre

Pour des **raisons d'aménagement (plus d'espaces pour les piétons), d'entretien des espaces publics et aussi de sécurité**, le maintien des ER dans un périmètre réduit est défendue par une minorité des membres de Mpt.

Par rapport à l'aspect sécuritaire, des contrôles et sanctions sont aussi nécessaires pour le respect de la vitesse proposée et le contrôle du stationnement sauvage.

### 3.2.3. Argumentaire

Différents arguments sont avancés en faveur de l'un ou l'autre mode de gestion. Sans entrer dans des questions de détail, quatre thèmes principaux peuvent être mis en évidence.

La **sécurité est le point central de discussion** des partisans des deux solutions évoquées. L'insécurité relevée durant les essais s'explique essentiellement par le **non-respect des prescriptions légales** idoines. En plus d'un réaménagement des rues, des contrôles doivent donc impérativement être faits par rapport à la vitesse et au stationnement sauvage (visibilité réduite pour des piétons s'engageant sur la chaussée), ceci **quelle que soit la solution retenue**. En effet, aucune garantie ne peut être donnée qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h soit mieux respectée qu'une limitation à 20 km/h. Du point de vue de la sécurité, le marquage des traversées piétonnes est par contre un avantage, compte tenu des **habitudes générales** des usagers. Les mesures effectuées au moyen des radars d'information (cf. tableau annexé) montrent que 85 % des usagers roulent à une vitesse variant entre 26 et 29 km/h à Montana et entre 24 et 32 km/h à Crans (dépassement plus marqué sur le tronçon en double sens de la rue Centrale). Vu les conditions de l'essai, ceci peut être considéré comme encourageant. Des vitesses de pointe de 64 km/h à l'avenue de la Gare ou de 51 km/h devant Grand-Place sont par contre inacceptables du point de vue de la sécurité.

La **non-compréhension du système de zone de rencontre (ER)** est le deuxième argument avancé pour une limitation à 30 km/h. Ce constat ressort de manière objective de la période d'essai. La raison de cette situation insatisfaisante est cependant fortement **liée à l'aspect provisoire des aménagements** mis en place, certaines délimitations n'ayant pas pu être supprimées (bordures de trottoirs, pavés, etc.). A partir des mêmes arguments, le risque existe que l'aménagement définitif de l'espace public en secteurs réservés aux piétons (zones entièrement piétonnes, p. ex. en haute saison ou lors d'événements culturels, sportifs ou politiques importants) et aux voitures pourrait aussi créer des confusions chez les usagers, ceux-ci gardant leur réflexes «piétons en bordure d'une route». Le système des ER va dans le sens d'une solution durable prônée par le PAES.

La **limitation sectorielle de la vitesse à 30 km/h équivaut, du point de vue des aménagements, à la situation antérieure aux essais**. L'espace routier doit en effet être clairement marqué par rapport à l'espace piéton, même si il n'est pas nécessaire de créer des trottoirs surélevés (séparation avec du mobilier urbain comme à l'avenue de la Gare). Le gabarit minimum de 5 m 50 pour l'entretien hivernal doit cependant être garanti. Si l'on ajoute des places de stationnement de surface, des arrêts de bus et de taxis, des zones de livraisons, **seuls des espaces résiduels peuvent être laissés aux piétons**. Le but du PAES ne pourrait ainsi pas être atteint. Un aménagement prônant la «cohabitation» des usagers offre plus de souplesse par rapport à ces contraintes. Avec le système «séparatif», seuls des aménagements «cosmétiques» peuvent être réalisés.

Les ER **n'ont pas apporté de réduction de trafic ni d'amélioration de la capacité**. Ce constat est soutenu par l'ensemble de Mpt. Du point de vue technique, la gestion par zone de rencontre (ER) **n'a cependant pas pour objectif une réduction des charges de trafic**, mais une modification des habitudes en matière de mobilité. Une limitation à 30 km/h n'apporterait pas non plus de réduction des charges ou d'amélioration de la fluidité. Quelle que soit la solution retenue, **seules les mesures d'accompagnement (transports publics, parkings de proximité, liaisons piétonne vers les centres, etc.) auront un impact positif** sur la quantité de véhicules. Par rapport à cet argument, relevons que les charges de trafic enregistrées par les radars d'information montrent malgré tout des baisses sensibles sur certains axes, au centre de Crans (- 50 % à Grand-Place et sur la rue du Prado) et au centre de Montana (- 30 % sur L. Antille et Th. Stephani et - 50% sur l'av. de la Gare). Ces baisses ne sont a priori pas dues aux zones de rencontre, mais à certaines modifications du réseau (double sens Continental – Robinson, fermeture des Charmettes, double sens de la route du Transit). Par contre, à l'heure de pointe, les charges horaires sont restées stables depuis 1982, ce qui prouve que la charge admissible des rues est dépassée.

## 4. CONCLUSIONS

Sur la base de ces remarques, le groupe de projet Mpt recommande aux communes de fixer comme objectif à terme la création de zones entièrement piétonnes dans les centres de Crans et Montana, en haute saison. Ces restrictions sont liées à des mesures d'accompagnement indispensables en matière de transports publics et de stationnement (nouveaux parkings de proximité et meilleures liaisons piétonnes entre parkings existants et centres ainsi que lutte conséquente contre le stationnement sauvage).

Le groupe de projet Mpt n'a par contre pas de proposition unanime concernant la manière de réaliser cette mise en oeuvre, notamment la gestion des étapes intermédiaires (30 km/h ou ER). Le groupe Mpt insiste cependant sur la nécessité de mettre en place très rapidement ces zones.

### PLAN D'ACTION ENVIRONNEMENT ET SANTE (PAES)

Le responsable du groupe de projet Mpt      L'ingénieur-conseil

Hildebert Heinzmann

Pierre-François Schmid

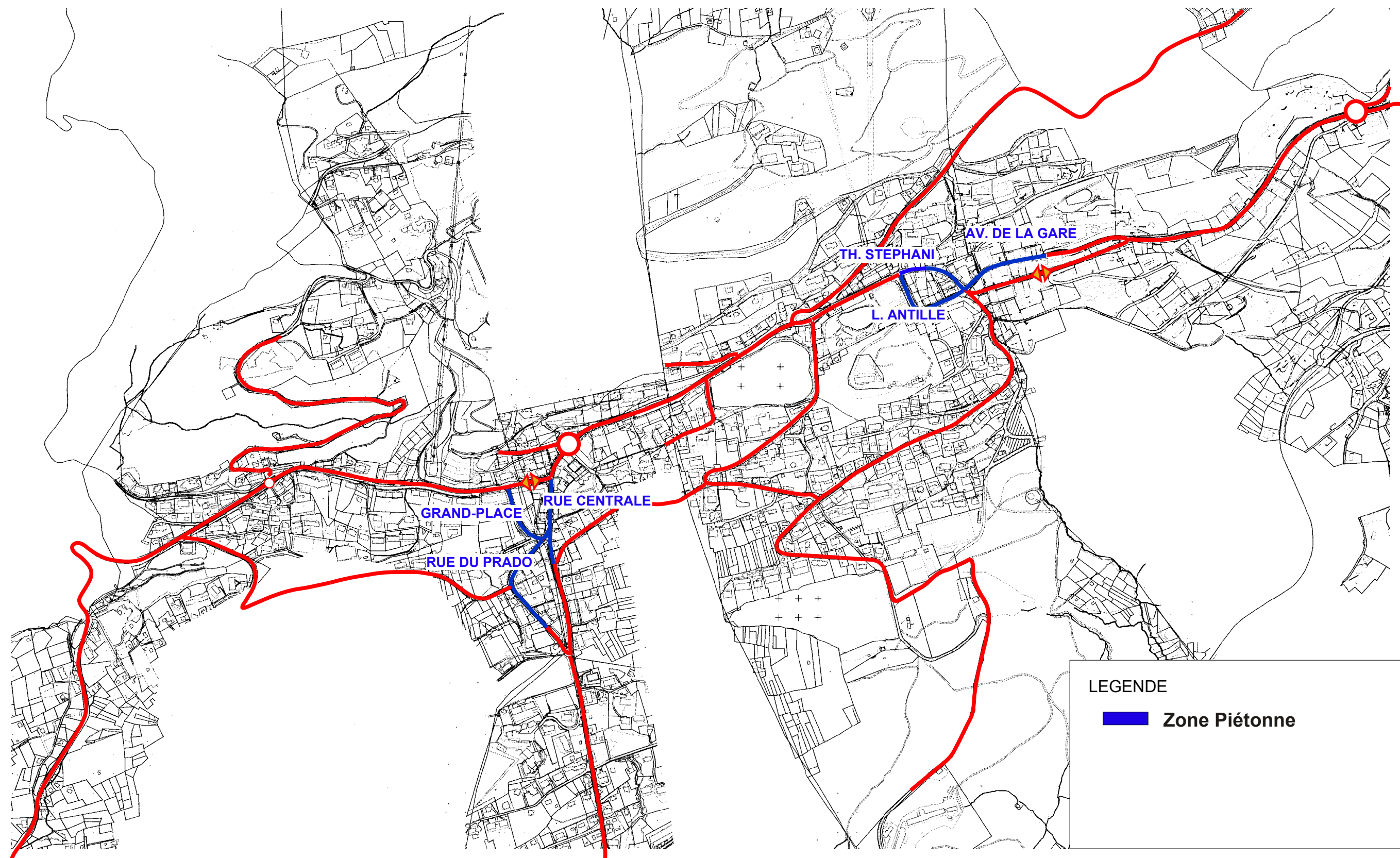
#### Annexes:

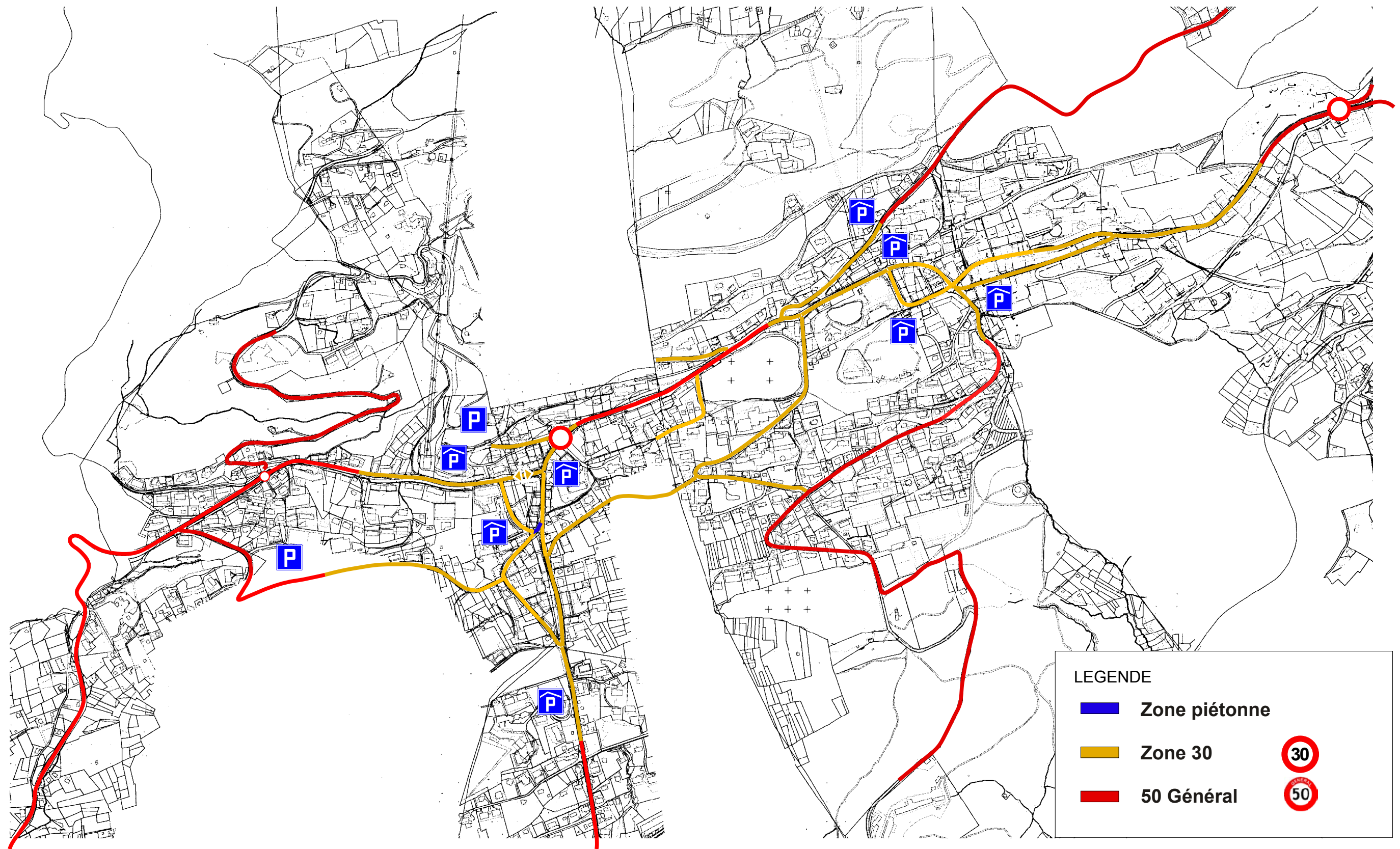
Figure 1: PAES/Mpt – Délimitations des zones piétonnes

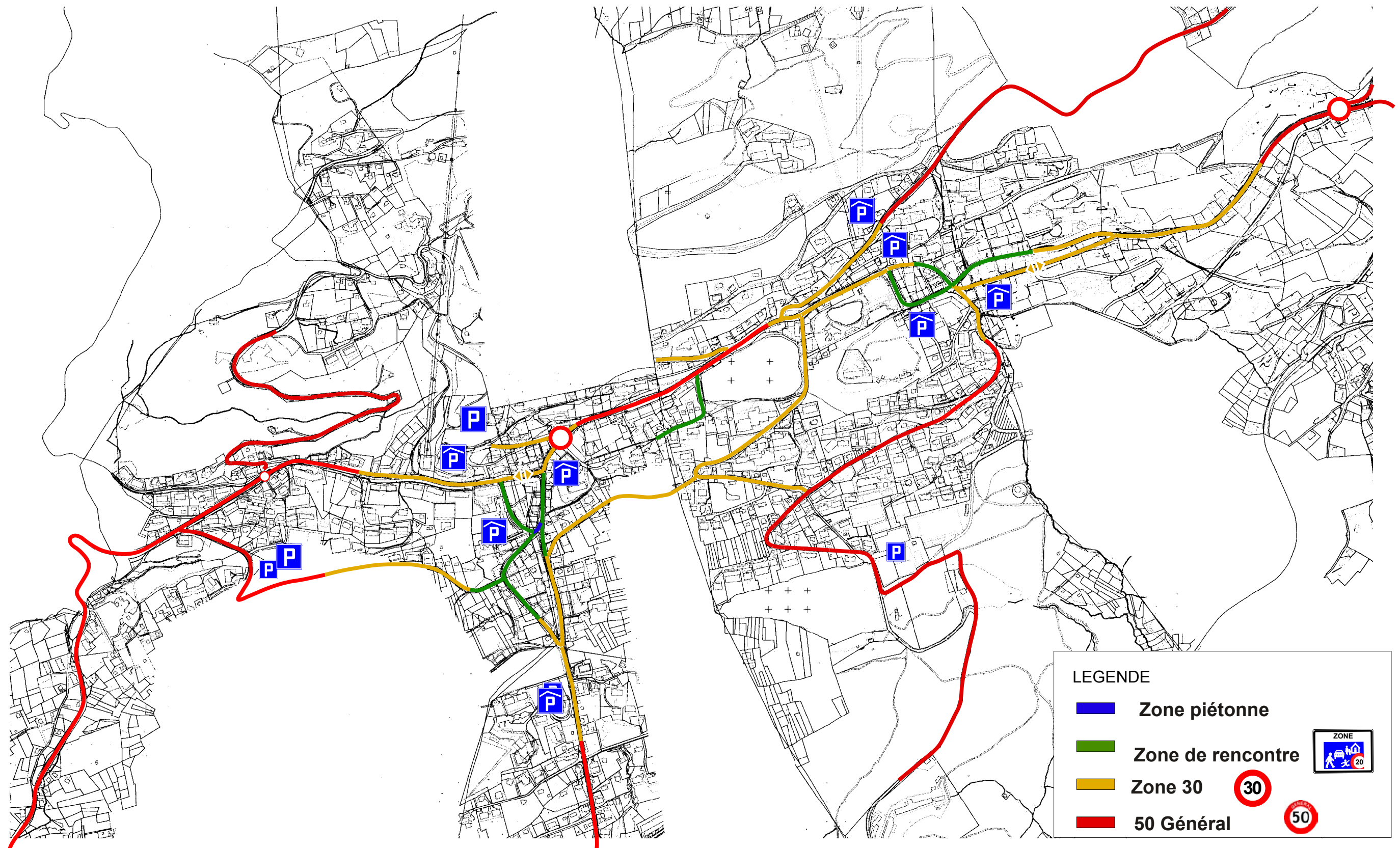
Figure 2: PAES/Mpt – Etape transitoire: limitation à 30 km/h dans les centres

Figure 3: PAES/Mpt – Etape transitoire: zones de rencontre (ER) dans les centres

ER Crans-Montana en conditions hivernales: contrôles de vitesse à l'aide de l'info-radat







## ER Crans-Montana en conditions hivernales : contrôles de vitesse à l'aide de l'info-radar

Date	Heure	Lieu	Nbre don.	Nbre vhc*	V. max (km/h)	V. moyen. (km/h)	Pourcentage V. en km/h		
							< 30 %	< 50 %	< 85 %
<b>Secteur de Montana</b>									
04.02.2005	08.37 - 21.30	L. Ant. / Victoria	18'024	6'000	50.0	20.5	18	20	26
07.02.2005	09.00 - 17.30	Th. Steph. / Vignettes	13'097	4'400	48.0	20.1	17	20	26
08.02.2005	08.40 - 17.30	Av.Gare/Titi Sports	10'710	3'600	64.0	22.8	19	22	29
09.02.2005	10.21 - 17.30	Av.Gare/Titi Sports	8'785	2'900	55.0	23.0	19	22	29
10.02.2005	10.10 - 19.00	Montana/Sommets Crans/CSR	3'493	1'200	62.0	32.2	28	32	39
21.03.2005	07.31 - 17.00	Montana/Sommets Crans/CSR	3'676	1'200	55.0	30.9	27	23	30
<b>Secteur de Crans</b>									
29.01.2005	09.39 - 17.00	Xirès nord	10'149	3'400	51.0	24.3	21	23	31
07/08.02.05	09.24 - 08.30	Rue centrale (Bagnoud optique)	8'471	2'800	47.0	18.9	18	21	27
08.02.2005	09.44 - 18.00	Robinson (dir. ouest)	9'293	3'100	46.0	19.0	15	18	25
10.02.2005	08.08 - 17.30	Grand-Place	14'757	4'900	51.0	20.6	17	20	26
12.02.2005	09.05 - 17.30	Prado supérieur	9'783	3'300	48.0	19.8	17	20	24
18.02.2005	08.16 - 17.30	Centrale inférieure	1'168	400	49.0	25.5	21	25	32
19.02.2005	09.03 - 18.00	Centrale inférieure	1'040	350	56.0	25.3	22	24	32
21.02.2005	09.12 - 17.30	Centrale inférieure	9'074	3'000	56.0	25.2	21	24	32

### Légendes

Nbre don. = Nombre de données de la vitesse enregistrées

Nbre vhc = Nombre de véhicules concernés

\* Estimation sur la base des indications fournies par la police (3 mesures par véhicule)

V. max. = Vitesse maximale enregistrée

V. moyenne = vitesse moyenne calculée

Pourcentage V. en km/h (< 30 % - <50% -85%) = jusqu'à 30%, 50 % et 85% des automobilistes ont roulé à x, y et z km/h.