

Rapport ER 2.doc

Espaces Rencontre Crans-Montana

Rapport d'évaluation de l'essai de l'été 2004 à l'intention des six communes de Crans-Montana-Aminona

Sierre, le 4 octobre 2004



PLAN D'ACTION ENVIRONNEMENT ET SANTE CRANS-MONTANA



A. Résumé

1. **Rappel de la démarche suivie**

Suite à la décision de la Commission de coordination des six communes de Crans-Montana (CoCo) du 27 mai 2004, un essai de zones de rencontre a été mis en place dans les centres de la station pour l'été 2004.

Cette décision a été le fruit d'une démarche participative qui a, pendant trois ans, impliqué largement les milieux intéressés. Un **groupe de projet « Mobilité pour tous » (Mpt)** présidé par Hildebert Heinzmann, ancien sous-directeur de l'Office fédéral de la protection civile, et accompagné par Pierre-François Schmid du bureau TRANSPORTPLAN a réuni des représentants des groupes d'intérêts suivants :

- six communes de Crans-Montana,
- polices intercommunales,
- Association des Arts et métiers (commerçants)
- Association des hôteliers,
- Association des cafés, bars et restaurants,
- transports publics (SMC),
- Crans-Montana Tourisme,
- Société des remontées mécaniques (CMA),
- Centre scolaire régional,
- Etat du Valais, Service cantonal des routes et des cours d'eau,
- divers invités selon les sujets traités.

Des rencontres formelles et informelles ont eu lieu avec de nombreuses personnes et organisations car la direction du PAES et les responsables du projet « Mobilité pour tous » ont répondu favorablement à toutes les sollicitations. Des contacts réguliers ont eu lieu avec les associations d'hôtes (Association des propriétaires d'appartements et de chalets [APACH] et Amis de Crans-Montana) et l'état des réflexions a été présenté plusieurs fois lors des assemblées générales des Arts et Métiers, de l'Association des Hôteliers, celle des Cafés, Bars et Restaurants et de l'APACH (2002 et 2003) ainsi que lors des rencontres « Tout sur Crans-Montana » / « Parlons tourisme » organisées par Crans-Montana Tourisme (CMT) pour les partenaires de la station. Plusieurs séances ont également eu lieu avec les riverains.

Le groupe de projet Mpt a pour objectif principal de rédiger un **Plan directeur sectoriel de la mobilité** sur le territoire des six communes qui doit traiter des aspects suivants : priorité aux piétons en station, organisation intercommunale coordonnée du parcage (places, tarifs), organisation des transports publics, accès à la station (signalisation avancée améliorée, transports publics), harmonisation et simplification de la signalisation routière et touristique, etc. Ce plan devra être intégré au **Plan directeur intercommunal** en préparation. Le second objectif est la mise en place par les communes d'un **groupe intercommunal** pour les conseiller dans la mise en œuvre de ce plan et sur d'autres questions liées à la circulation.

Le premier travail du groupe de projet Mpt a consisté à définir une **vision commune de la circulation du futur** à Crans-Montana-Aminona. Cette vision a été adoptée par les communes et présentée à la presse le 19 juin 2002. Elle prévoit de créer à terme des zones piétonnes ou à priorité piétonne et de réduire le transit est-ouest avec les transports motorisés privés, en accompagnant ces mesures par un

meilleur aiguillage des automobilistes venant de la plaine ou à destination de celle-ci, des transports publics réorganisés et une politique différente du stationnement.

L'essai des Espaces Rencontre (ER) de l'été 2004 a été mis en place en étroite collaboration avec les services techniques des communes. Des visites ont été faites aux entreprises ayant pignon sur rue pour écouter leurs désirs et régler les détails d'exécution.

Pendant l'essai, des possibilités diversifiées ont été offertes à qui voulait exprimer son avis :

- questionnaire validé par les communes,
- boîte à idées et description détaillée de l'essai sur le site Internet (nombre de visites : 335 en juillet, 234 en août et 128 en septembre),
- prises de position par courrier ou courriel,
- rencontres individuelles avec les responsables du projet,
- tente à palabres (19 sorties réparties entre Crans et Montana)
- commentaires sur le papillon tous ménages d'invitation au Forum public du 25 septembre 2004,
- discussions lors du forum public le 25 septembre 2004 (voir document 1 ci-annexé).

Les **résultats** détaillés de ces prises de position ainsi que ceux d'initiatives parallèles prises par des riverains et les commerçants sont joints au présent rapport (voir documents 2, 3a, 3b et 4). Tous les questionnaires ont été saisis sur un tableur informatique ce qui permet facilement de récolter des données et faire des graphiques. Ce fichier est à disposition des communes.

L'analyse des opinions récoltées fait ressortir que les grandes options suivantes continuent d'être approuvées pour l'essentiel :

- réduction de la vitesse dans les centres de la station,
- augmentation des surfaces à disposition des piétons,
- mise en double sens de la route de Transit à Montana,
- mise en double sens de la rue entre le Robinson et l'immeuble du Mérignou à Crans,
- fermeture à la circulation de la rue des Charmettes à Crans.

2. Enseignements, conclusions et recommandations

Seize prises de position demandent de retourner à l'ancien système alors que septante-cinq d'entre elles demandent de persévérer dans la direction initiée. Neuf personnes demandent de faire quelque chose cet hiver pour ne pas laisser le souffle retomber. La circulation plus tranquille et la diminution du bruit, y compris la nuit, ont aussi été relevées.

Les principaux points négatifs exprimés concernent le respect insuffisant de la **limitation de vitesse**, **l'agressivité** ou le manque de respect des automobilistes et l'augmentation de la **pollution**. Un point qui est souvent apparu est le manque de **sécurité** pour les piétons et spécialement pour les **enfants et les personnes âgées** qui sont désorientés par la suppression des passages pour piétons.

La circulation à Crans avec la présence de deux **ronds-points (giratoires)** est particulièrement contestée.

De fortes critiques ont été formulées à propos des **livraisons** qui sont devenues plus difficiles, situation qui n'a pas pu être complètement corrigée en cours d'essai.

La **signalisation** en général doit être améliorée. La situation peu satisfaisante dans le domaine du **stationnement** (manque de parkings de proximité et périphériques, signalisation insuffisante ou inadéquate) a souvent été critiquée.

L'**information**, notamment celle des hôtes, est jugée insuffisante.

Le **mobilier urbain** et sa disposition ont fait l'objet de nombreuses critiques, de même qu'un certain nombre de points concernant les autres aménagements liés à l'essai de l'été 2004.

Les **principales propositions** des usagers portent sur les points suivants :

- améliorer le mobilier urbain et sa disposition ; (74)
- créer des zones totalement piétonnes ; (53)
- plus de présence et de fermeté de la part de la police ; (16)
- augmenter le nombre de bus et les faire circuler plus tard dans la nuit et autres propositions ; (22)
- construire des routes de déviation. (12)

La liste des autres propositions vaut la peine d'être consultée (doc. 2) car elle contient des idées intéressantes dans des domaines fort divers qui s'étendent même au-delà de l'essai proprement dit.

Il importe de souligner le fait que les **notes attribuées se soient fortement améliorées au cours du temps**, preuve évidente que les gens ont mieux compris la nouvelle situation et s'y sont habitués. En juillet la moyenne était de 2.41/6. Elle a passé à 3.22/6 en août puis à 3.66/6 en septembre. Les notes ont été meilleures à Montana (note générale 4.29/6) qu'à Crans (note générale 3.24/6). Les meilleures notes émanent des entreprises (3.79/6) devant les habitants (3.62/6) et les hôtes (2.95/6).

Le résultat des hôtes obtenu par CMT à travers son questionnaire est plus favorable. A la question concernant les « Espaces Rencontre officiels à Crans-Montana », les réponses ont été les suivantes (41 questionnaires remplis) :

- excellent 14.63%,
- bien 51.22%,
- suffisant 14.63%,
- insuffisant 19.51%.

L'évaluation technique de l'essai de l'été est résumée dans les tableaux synoptiques joints (voir les figures 1, secteur de Crans et 3, secteur de Montana).

En bref, les **remarques et conclusions** suivantes peuvent être faites (détail au chapitre 3) :

- . Un essai durant la période hivernale pose **plus de problèmes** que durant l'été.
- . Les aménagements provisoires durant la période hivernale peuvent constituer des **contraintes pour l'entretien** des routes, essentiellement le déblaiement des neiges.

Un **gabarit d'entretien de 5 m 50** est exigé par les services cantonaux et communaux compétents.

- . Le gabarit de 5.m 50 permet de résoudre provisoirement les **problèmes de livraisons**. Les espaces plus généreux donnés au trafic permettent physiquement le stationnement provisoire des camions en « double file ».

- . Le gabarit de 5 m 50 favorise également le **stationnement sauvage** des voitures, en dehors des espaces marqués à cet effet.
- . L'état actuel des chaussées ne facilite pas la **compréhension du système** des ER et peut prêter à confusion (existence de trottoirs qui ne devraient pas être des trottoirs, gabarit routier mal défini, mais défini quand même).
- . Les **mesures d'accompagnement relatives** à l'amélioration des liaisons avec les parkings de proximité ainsi que le développement et la diversification de l'offre des transports publics (navettes gratuites) ne peuvent pas être mises en place pour l'essai. En conséquence, les charges de trafic resteront élevées et les bouchons continueront de se produire.

Sur la base de ces remarques, les quatre recommandations suivantes sont faites :

- R1 . Un **essai peut être proposé durant la période hivernale**, mais les problèmes de fluidité et stationnement ne pourront pas être résolus à satisfaction.
- R2 Pour garantir le respect des objectifs des ER, des **efforts importants devront être consentis** en matière d'information, de contrôle et de répression.
- R3 Un **plan d'animation** des centres et du cheminement entre les parkings périphériques et les centres devra être élaboré, pour mettre en valeur la qualité d'accueil dans les centres de Crans et de Montana.
- R4 Des **aménagements définitifs de qualité** devront être étudiés pour l'été 2005, un provisoire qui dure risquant d'augmenter le taux de rejet d'une solution durable.

Si toutes les conditions mentionnées ci-dessus ne sont pas remplies, il sera **difficile d'assurer le succès** du test proposé.

Voir aussi les figures 2 et 4 pour les propositions pour l'essai de l'hiver 2004/5 et la figure 5 (hiérarchie du réseau routier).

Annexes

Compte rendu du forum public du 25.09.04 (doc. 1)

Résultats du questionnaire d'évaluation du PAES y compris des remarques et propositions arrivées par d'autres biais (doc. 2)

Résultats du questionnaire des commerçants de l'avenue de la Gare (doc. 3a)

Résultats de la récolte de signatures de la rue Grand-Place à Crans (doc. 3b)

Pétition contre la circulation à double sens entre la BCVs/Hôtel Robinson et le Mérignou (doc. 4)

Evaluation technique de l'essai été 2004 dans les secteurs de Crans et de Montana (fig. 1 et 3)

Propositions pour l'essai hiver 2004/2005 dans les secteurs de Crans et de Montana (fig. 2 et 4)

Hiérarchie du réseau routier (fig. 5)

B. Développement et annexes

3. Suivi de l'essai de l'été 2004 – Essai de l'hiver 2004/2005

3.1 BASE

En exécution du mandat convenu entre la CoCo et la direction du PAES, le groupe de projet Mpt a étudié la possibilité de poursuivre l'essai des ER durant l'hiver 2004 – 2005.

Les considérations ci-après ont pour but de préciser la problématique d'un tel essai et de voir ce qui peut être mis en place pour la prochaine saison d'hiver. Elles doivent servir de base aux communes concernées pour prendre une décision quant à la poursuite ou non de l'essai en conditions hivernales.

3.2 BUT DE L'ESSAI

Le but de l'essai d'hiver reste celui du PAES en général, à savoir **améliorer l'accueil et la qualité de vie dans les centres de la station**, en augmentant les espaces publics pour les piétons et en réduisant la pression due au trafic motorisé.

Les remarques et réflexions faites par les divers intervenants ont été analysées. Toutes n'ont malheureusement pas pu être prises en compte car certaines allaient à l'encontre des objectifs généraux fixés. Une campagne d'information et d'explication s'avère indispensable si l'on ne veut pas donner l'impression à certains d'entre eux qu'ils ne sont pas écoutés.

L'objectif défini ci-dessus a été et reste pour l'essai d'hiver le critère principal dans l'élaboration des propositions.

3.3 CONDITIONS PARTICULIERES DE LA SAISON HIVERNALE

3.3.1 Entretien

A 1'500 m d'altitude, l'entretien des routes et des trottoirs constitue une contrainte majeure.

Après discussion avec les responsables de l'entretien des communes concernées et le voyer d'arrondissement du canton, les contraintes suivantes ont été retenues pour la mise en place de l'essai.

- définition d'un gabarit minimal d'entretien de 5 m 50, libre de tout obstacle ;
- pose d'obstacles amovibles tolérables sur certains points critiques, comme déjà pratiqué à Crans (barrières en bois).

La définition d'un tel gabarit résout le problème des livraisons en permettant l'arrêt provisoire de véhicules en bordure de route (maintien de l'état antérieur à l'essai d'été). Par contre, il incite les automobilistes à stationner en double file.

L'équipement inadéquat des véhicules de certains hôtes impose par ailleurs un déblaiement soutenu des routes de la station.

3.3.2 Trafic

Les charges de trafic en saison hivernale sont plus importantes qu'en été (+60 à 70%), avec des pointes horaires très marquées. Une **application stricte de la politique de stationnement** (parcage autorisé uniquement sur les emplacements marqués) **réduit l'offre réelle en places de parc**, puisque le stationnement sauvage était toléré à certains endroits et à certaines périodes avant la mise en place des zones de rencontre.

La mise en place des améliorations recommandées pour les liaisons entre les parkings des remontées mécaniques et les centres de la station n'est pas possible à très court terme. Le **manque chronique de places de parc** dans les centres risque d'être plus mal ressenti que précédemment, avec le risque de réactions marquées des commerçants.

3.3.3 Animation

Les conditions hivernales (froid, neige, obscurité en fin de journée) sont moins attrayantes pour des activités de détente extérieures. Une moins bonne occupation du sol par les commerçants et établissements publics peut rendre les centres moins conviviaux qu'en été par rapport aux rencontres.

3.4 MODIFICATIONS PROPOSEES

3.4.1 Schémas de circulation

Un système de **distribution des mouvements aux entrées de la station** doit être validé et une signalisation avancée adéquate doit être mise en place. Un projet de principe est proposé en annexe (cf. figure 5).

Le schéma des circulations internes proposé dans les centres pour l'hiver est le suivant:

SECTEUR DE CRANS

Par rapport à la situation estivale, aucun changement n'est proposé pour l'hiver.

Une option reste ouverte pour le carrefour entre le Pas de l'Ours et Gd-Place, à savoir l'autorisation de tourner à gauche pour les mouvements Montana – Gd-Place. Ce mouvement devrait être prioritaire par rapport au mouvement Crans–Ouest – Montana afin d'éviter de bloquer le trafic venant du giratoire des remontées mécaniques. Il est proposé de maintenir le schéma de base de l'été durant la période des fêtes et de mettre éventuellement en place cette solution en fonction des constats faits.

Ce schéma est contesté par le service de police qui craint de grosses perturbations sur le double sens. Il faut relever que quelle que soit la solution retenue, il y aura des bouchons aux heures de pointe tant que les mesures d'accompagnement (gestion des parkings, transports publics) ne pourront pas être en place. Plusieurs remarques négatives ont également été faites dans les questionnaires par rapport à la solution du giratoire.

SECTEUR DE MONTANA

Par rapport à la situation estivale, aucun changement n'est proposé pour l'hiver. Seules les priorités dans le carrefour de la COOP sont modifiées. Une amélioration du carrefour est de l'avenue de la Gare doit être apportée.

Ce schéma est contesté par les services d'entretien communaux et cantonaux qui craignent la mise en double sens de la route de transit durant l'hiver. Cette crainte se fonde sur la pente existante dans la

partie ouest de la route et sur le fait que ce tronçon soit à l'ombre, donc souvent dans des conditions précaires. La mise en double sens rendra impossible le stationnement « sauvage » aux heures de pointe aux abords de la COOP, stationnement toléré actuellement vu la demande très forte en fin de journée.

3.4.2 Signalisation

En matière de signalisation, la pose de signaux « zone de rencontre » est maintenue aux mêmes endroits que durant l'été à l'exception du fond de la rue du Prado et de la rue Centrale (déplacement vers le nord).

Cette signalisation impose la remise en service de la signalisation antérieure dans ces deux secteurs. Les arrêts du bus dans la zone de rencontre sont maintenus hors circulation. Aucun changement n'est proposé pour l'arrêt Grand-Place par rapport à l'été ; bien que cette solution ne donne pas satisfaction à la compagnie SMC. Il est toutefois difficile de modifier cette configuration sans supprimer totalement les places de parc devant Gd-Place ou en revenant à la situation antérieure à cet endroit.

Un renforcement de la **signalisation « didactique » est impérative** pour mettre en évidence les entrées des zones de rencontre (par exemple : totem), et rappeler les 3 règles fondamentales des zones de rencontre, à savoir :

- la priorité des piétons ;
- la vitesse limitée à 20 Km/h ;
- la priorité de droite.

3.4.3 Stationnement

Aucun nouveau parking ne pourra être aménagé durant la période d'essai. Une meilleure signalisation des parkings de proximité doit être mise en place (Chetseron, Régent, Grand-Signal).

Un système de signalisation à l'intérieur des parkings, incitant les utilisateurs à y laisser leur voiture pour se rendre au centre des stations, doit être étudié.

3.4.4 Transports publics

Aucune modification de l'offre des transports publics ne peut être mise en place durant l'essai sans une étude détaillée de restructuration des lignes, une estimation des coûts supplémentaires que cela engendrerait, ainsi que la publication de nouveaux horaires.

Le maintien des lignes sur la route de Transit à Montana peut être reconduit, pour autant que le double sens soit maintenu.

Cette étude devra être faite pour la mise en place de la solution définitive comme mesure d'accompagnement pour réduire les charges de trafic actuelles.

3.4.5 Espaces publics

Afin de gagner de l'espace pour l'animation et les piétons, un gabarit minimal d'espace libre pour la circulation de 3 m 50 pour les axes à sens unique a été instauré durant l'été. Dans les secteurs à double sens, le gabarit actuel n'a pas été modifié.

Durant l'hiver, un gabarit d'entretien de 5 m 50 sans obstacle est demandé par les services d'entretien. Ce gabarit est nécessaire pour pouvoir assurer le déblaiement et l'évacuation de la neige.

Cet aspect a un caractère essentiel pour l'essai. Comme mentionné sous point 3.1, un tel gabarit permet du stationnement en double file, comme cela se pratiquait antérieurement. Une telle pratique va à l'encontre des concepts de zones de rencontre et **pose des problèmes d'espace et de sécurité majeurs**. Le maintien d'un tel espace libre et le respect des prescriptions légales ne sera effectif que si **une phase d'information importante, suivie d'une phase de répression stricte** sont mises en place. L'aspect actuel des routes et de leurs abords, avec des bordures, des poteaux, des rangées de pavés ne facilitent par ailleurs pas la compréhension de l'espace pour les usagers, comme cela serait le cas dans un aménagement définitif.

Cette politique stricte doit être **décidée et soutenue par les pouvoirs publics**. L'information préalable est indispensable pour éviter un taux de mécontentement trop fort.

Du mobilier urbain (bancs, barrières, autres aménagements) pourra être mis en place au-delà de ces espaces libres dans lesquels aucun obstacle physique fixe ne pourra être installé. Des obstacles mobiles sont plus ou moins acceptables selon les secteurs, sur la base des recommandations des services publics. Des emplacements sur fonds publics pourront toujours être mis à la disposition des établissements publics et des commerçants durant la période d'essai. Ces emplacements seront clairement délimités, afin de ne pas entraver le flux des piétons et des véhicules, selon le même principe que durant l'été.

3.4.6 Contrôles

Des contrôles réguliers devront être planifiés pour garantir le respect du stationnement « uniquement sur les endroits marqués de manière spécifique », comme l'impose le panneau « zone de rencontre », mais aussi pour la vitesse.

L'utilisation régulière d'un **radar affichant la vitesse** des véhicules est recommandée à titre d'information aux usagers. L'achat d'un tel appareil par les communes devrait être discuté.

3.5 AUTRES PARAMETRES

3.5.1 Durée de l'essai

L'essai pourrait durer du 15 décembre jusqu'à Pâques. De tels essais ne pouvant être répétés ad aeternam, il importe de réfléchir dès à présent sur les aménagements définitifs qui pourraient être mis en place pour la période touristique suivante ainsi que sur l'organe d'étude et de consultation appelé à remplacer le groupe de projet Mpt.

Un aménagement durant l'été 2005 devrait prendre en compte les remarques faites jusqu'ici sur la qualité des aménagements ; à défaut, on risquerait de mécontenter une part de plus en plus grande des usagers.

3.5.2 Procédure

La mise en œuvre de l'essai en conditions hivernales devra passer par les étapes suivantes :

- décision rapide des municipalités ;
- information publique par la voie du bulletin officiel annonçant l'essai ;
- information ciblée destinée à la population, sous la forme d'un « tous-ménages », d'une conférence de presse ou d'un communiqué de presse, de séances d'information spécifiques, etc.

3.5.3 Planning

Les travaux de génie civil complémentaires devront être effectués dès octobre prochain pour des raisons météorologiques. Ces travaux devront en tous les cas être achevés avant le début de la saison touristique, soit le 15 décembre 2004.

3.6 PREAVIS

3.6.1 Etat du Valais

Lors d'une séance de travail du mercredi 22 septembre 2004 réunissant Loris. Chittaro (SRCE) et Pierre-François Schmid (PAES), le principe de la prolongation de l'essai durant l'hiver a été accepté. La seule réserve émise est la coordination nécessaire avec le voyer pour les questions d'entretien.

Un plan d'ensemble définissant l'organisation du trafic régional en aval de la station est demandé. Un projet est joint au présent rapport (fig. 5).

3.6.2 SMC

Aucune nouvelle discussion n'a été menée avec le SMC, dès lors que les remarques sur l'essai d'été ont été faites par René Bongli lors de rencontres précédentes.

3.6.3 Commerces et établissements publics

Les documents 1 à 4 contiennent des informations détaillées sur la position des commerçants, hôteliers et cafetiers-restaurateurs.

3.6.4 Taxis

Pour améliorer la situation actuelle, une discussion sur une conception globale des taxis en station s'avère indispensable. Pour l'instant, aucune rencontre n'a été convenue avec les responsables des entreprises de taxis quant au dispositif envisagé pour l'hiver prochain.

3.6.5 Autres acteurs

Voir le chapitre 2 ci-dessus et les documents annexés.

3.7 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

En résumé, les remarques et conclusions suivantes peuvent être faites :

- . Un essai durant la période hivernale pose **plus de problèmes** que durant l'été.
- . Les aménagements provisoires durant la période hivernale peuvent constituer des **contraintes pour l'entretien** des routes, essentiellement le déblaiement des neiges.
- . Un **gabarit d'entretien de 5 m 50** est exigé par les services cantonaux et communaux compétents.
- . Le gabarit de 5.m 50 permet de résoudre provisoirement les **problèmes des livraisons**. Les espaces plus généreux donnés au trafic permettent physiquement le stationnement provisoire des camions en « double file ».
- . Le gabarit de 5 m 50 favorisent également le **stationnement sauvage** des voitures, en dehors des espaces marqués à cet effet.
- . L'état actuel des chaussées ne facilite pas la **compréhension du système** des ER et peut prêter à confusion (existence de trottoirs qui ne devraient pas être des trottoirs, gabarit routier mal défini, mais défini quand même).
- . Les **mesures d'accompagnement relatives** à l'amélioration des liaisons avec les parkings de proximité ainsi que le développement et la diversification de l'offre des transports publics (navettes gratuites) ne peuvent pas être mises en place pour l'essai. En conséquence, les charges de trafic resteront élevées et les bouchons continueront de se produire.

Sur la base de ces remarques, les quatre recommandations suivantes sont faites :

- R1 . Un **essai peut être proposé durant la période hivernale**, mais les problèmes de fluidité et stationnement ne pourront pas être résolus à satisfaction.
- R2 Pour garantir le respect des objectifs des ER, des **efforts importants devront être consentis** en matière d'information, de contrôle et de répression.
- R3 Un **plan d'animation** des centres et du cheminement entre les parkings périphériques et les centres devra être élaboré, pour mettre en valeur la qualité d'accueil dans les centres de Crans et de Montana.
- R4 Des **aménagements définitifs de qualité** devront être étudiés pour l'été 2005, un provisoire qui dure risquant d'augmenter le taux de rejet d'une solution durable.

Si toutes les conditions mentionnées ci-dessus ne sont pas remplies, il sera **difficile d'assurer le succès** du test proposé.

PLAN D'ACTION ENVIRONNEMENT ET SANTÉ (PAES)

Le responsable du groupe de projet Mpt

L'ingénieur-conseil

Hildebert Heinzmann

Pierre-François Schmid

Annexes

Compte rendu du forum public du 25.09.04 (doc. 1)

Résultats du questionnaire d'évaluation du PAES y compris des remarques et propositions arrivées par d'autres biais (doc. 2)

Résultats du questionnaire des commerçants de l'avenue de la Gare (doc. 3a)

Résultats de la récolte de signatures de la rue Grand-Place à Crans (doc. 3b)

Pétition contre la circulation à double sens entre la BCVs/Hôtel Robinson et le Mérignou (doc. 4)

Evaluation technique de l'essai été 2004 dans les secteurs de Crans et de Montana (fig. 1 et 3)

Propositions pour l'essai hiver 2004/2005 dans les secteurs de Crans et de Montana (fig. 2 et 4)

Hiérarchie du réseau routier (fig. 5)

Compte rendu du forum public du 25.09.04 (doc. 1)

FORUM PUBLIC «ESPACES RENCONTRE CRANS-MONTANA»

COMPTE RENDU

<u>Date</u>	25 septembre 2004, de 15 h 00 à 17 h 15
<u>Lieu</u>	Salle de gymnastique du centre scolaire de Crans-Montana
<u>Participants</u>	Environ 130 personnes réparties selon les groupes suivants: PAES, autorités politiques, presse, personnes de ressource, population, hôtes, commerçants/restaurateurs/hôteliers, transports publics, autres entreprises
<u>Modérateur</u>	François Margot, responsable de l'Association pour le développement du Pays d'Enhaut, Château-d'Oex

1. OUVERTURE DU FORUM

Paul-Albert Clivaz, président de la commune de Randogne, souhaite la bienvenue aux personnes présentes et espère de fructueuses délibérations.

2. PRESENTATION DU FORUM

En guise d'introduction, **Maria-Pia Tschopp**, **préfète du district de Sierre** et **présidente du PAES**, rappelle brièvement la genèse et les objectifs du projet pilote PAES Crans et Montana (2001-2006 à l'enseigne de bien-être et mobilité), financé et géré en commun par les six communes du Haut-Plateau et l'Office fédéral de la santé publique. Les travaux du PAES et de son groupe de projet partiel «Mobilité pour tous» (Mpt) se fondent notamment sur le programme de l'agenda 21 (développement durable), sur le rapport «Vision 2000 Crans-Montana» et sur les enquêtes périodiques de CMT et CMA, qui mettent en évidence les nuisances dues à l'augmentation constante du trafic motorisé. Ces travaux ont débouché sur la phase expérimentale des zones ou espaces de rencontre (ER). Il s'agit d'un dispositif de base propre à améliorer l'accueil et la qualité de vie dans les centres de la station et à contribuer à la revitalisation de ces derniers dans le respect des intérêts légitimes des différents acteurs.

3. DEROULEMENT ET RESULTATS DU FORUM

Tout en se fondant sur le dépliant «Les nouveaux ‘Espaces Rencontre’», **François Margot** fixe les règles du jeu qui doivent permettre un débat ouvert dans le respect des opinions de tous. Il propose de structurer la discussion dans l’optique du bien-être en général, de l’économie et de la sécurité et invite le public à formuler des suggestions et des propositions concrètes.

3.1 Considérations générales

Mis à part quelques avis tranchés (positifs et négatifs), l’opinion prévaut qu’il convient de poursuivre les démarches visant à trouver des solutions aussi consensuelles que possible.

Ce forum permet de récolter les dernières critiques, propositions et suggestions. Ces données, jointes à celles de la grille d’évaluation PAES, à celles de la grille d’évaluation des commerçants, aux questions s’y rapportant posées dans le questionnaire de satisfaction de CMT, au courrier abondant reçu, aux synthèses de conversations menées sur rendez-vous ou sous la tente à palabres, constitueront le rapport que la direction du PAES remettra, début octobre, aux autorités des six communes qui décideront de la suite à donner à ce projet, notamment en ce qui concerne le dispositif à mettre en place durant l’hiver 2004/2005. Cela signifie qu’aucune décision ne pourra être prise, ni communiquée au terme du forum.

3.2 Synthèse des avis exprimés

Les tableaux synoptiques ci-après constituent un résumé des débats. L’ordre rédactionnel est fortuit et n’implique, dès lors, aucune pondération ou jugement de valeur.

- A. Bien-être
- B. Economie
- C. Sécurité

A. BIEN-ETRE

Points forts	Points faibles	Suggestions
Idée courageuse d’un essai grandeur nature susceptible de déboucher sur un changement d’attitude en matière de mobilité	Lacunes dans la communication avec les hôtes de la station	Encourager les enfants à venir à pied à l’école (système pédibus)
Moins de bouchons dans les centres, notamment à Crans	Manque de places de parc de proximité pour handicapés et personnes âgées	Mieux tolérer les animations semi-nocturnes (résidents, autorités et policiers)
Encouragement de la marche	Augmentation de la circulation interne consécutive à l’allongement de certains tronçons routiers, donc	Renforcer l’animation (Crans-Montana Tourisme et privés)

	plus de pollution	
Diminution du réflexe consistant à utiliser les véhicules privés	Sous-occupation des parkings publics (Chetzeron, etc.)	Mieux tenir compte des besoins et souhaits des automobilistes
Lieux de rencontres conviviaux, spécialement appréciés par la jeunesse	Présence insuffisante de la maréchaussée et manque de rigueur en cas d'infraction au code de la route	Créer de nouveaux parkings à l'intérieur des centres (Grand-Place, etc.) ainsi que des parkings de longue durée à proximité des centres et aménager des places de parc de proximité gratuites à durée limitée
Diminution importante du bruit des véhicules (la nuit également)	Caractère agressif du mobilier urbain	Favoriser l'utilisation des parkings périphériques et être plus dissuasif pour ceux de proximité
Ambiance festive et à la «provençale»		Concrétiser rapidement les projets de parkings de proximité (p. ex. les Vignettes) et périphériques (p. ex. Etang Long)
Diminution du stress, notamment au profit des touristes		Tenir compte qu'il s'agissait d'un test et non d'une finalité en soi. Donc projet qui ne peut que s'améliorer ; il faut persévérer !
Respect mutuel accru entre les automobilistes et les piétons		Encourager les commerçants de Crans à s'inspirer de la mentalité de ceux de Montana
Evolution des mentalités face au «tout voiture»		Meilleure implication des commerçants et hôteliers au service du bien-être
Ouverture au dialogue entre les différents acteurs sociaux, économiques et touristiques		Diversifier et améliorer l'offre des transports publics (rythme des navettes, taille des bus, etc.)
Effets favorables du rétablissement des doubles sens, notamment dans la route du Transit		Améliorer la fluidité de la circulation sur les axes principaux
		Créer des zones entièrement piétonnes
		Gouverner c'est prévoir. Objectif 2028: Crans-Montana entièrement piétonne pour les 100 ans de la Société de Développement de Crans !
		Améliorer et simplifier la signalisation routière et touristique, notamment en ce qui concerne



l'accès aux parkings et combattre le tourisme du stationnement

B. ECONOMIE

Points forts	Points faibles	Suggestions
Les initiatives personnelles (animations, livraisons gratuites, etc.) s'avèrent payantes	Diminution du chiffre d'affaires des commerces	Consulter systématiquement les commerçants avant de faire des propositions et de prendre des décisions
Regroupement sympathique des commerçants pour des ouvertures nocturnes et autres actions de promotion	Pas d'avantages économiques notoires et de revitalisation des centres	Créer un système de parcage gratuit de courte durée à proximité des commerces et augmenter le nombre de places de parc de proximité
Aménagement des nouvelles terrasses apprécié	Difficultés accrues en matière de livraisons	Faire quelque chose OUI, mais pas à n'importe quel prix
Tendance au développement du service des livraisons à domicile	Le manque de places de parc de proximité pourrait favoriser l'exode commercial (Sierre)	Meilleur engagement des commerçants, hôteliers et restaurateurs au service du client
	Crans moins bien placé économiquement que Montana dans l'optique des ER	Collaboration accrue au sein des groupes d'intérêts aux fins de parvenir à des solutions consensuelles et à des actions de promotion communes

C) SECURITE

Points forts	Points faibles	Suggestions
Report partiel de la circulation sur les routes de transit	Confusion générée par l'utilisation du même espace par les piétons et les véhicules	Instaurer le 30 km/h et rétablir les passages pour piétons
Bonne collaboration de la part des transports publics, p. ex. en ce qui concerne les changements d'itinéraires à Montana (route du Transit, etc.)	Confusion liée aux aménagements de surface peu adéquats (mobilier urbain provisoire)	Intensifier la présence préventive de la maréchaussée (radars, etc.) dans les ER, mais aussi dans les routes de transit où la discipline des automobilistes en matière de limitation de la vitesse a tendance à se relâcher (p. ex. dans le secteur centre scolaire-La Moubra)

Intervention rapide pour corriger les erreurs signalées au début de l'essai (souplesse des responsables)	Le 20 km/h pas assez respecté	Le fond est bon, mais la forme doit être améliorée pour assurer la sécurité.
	Les difficultés liées à l'application du principe de la priorité des piétons (manque de confiance de la part de ces derniers) et des autres règles régissant les ER n'ont pas été suffisamment prises en considération	Exiger le respect des règles ER par les automobilistes
	Insécurité pour les enfants, spécialement aux abords du Scandia, du centre scolaire, de l'ESS	Mieux tenir compte des propositions de correction du dispositif émanant de professionnels (auto-écoles, etc.)
	Confusion signalétique (anciens et nouveaux panneaux, signalisation insuffisante au début de l'essai)	Ne pas comparer les ER de Crans-Montana et ceux de Sion (différence de mobilier, de longueur et de largeur)
	Difficulté à assimiler et à appliquer les règles liées aux ER	Sécuriser les parkings publics et améliorer leur aspect esthétique (Chetzeron, etc.) pour les rendre plus attrayants
	Précipitation dans la mise en place des ER, rendant impossible les corrections adéquates avant la haute saison	Dissocier le trafic transit des ER et séparer le parcage et le réseau routier à vocation de transit
	Les restrictions de la circulation et les obstacles mis en place pourraient remettre en cause l'intervention des services d'urgence en temps utile	Installer des radars fixes à l'effet de combattre la récidive
		Augmenter les effectifs et les moyens de la police afin d'assurer l'information et les contrôles requis

A la demande du modérateur, **Jörg Romang, responsable de la communication au sein de CMT**, renseigne brièvement l'assemblée sur les enquêtes de satisfaction de la clientèle de Crans-Montana. Il en découle une adhésion majoritaire au principe d'une meilleure gestion de la circulation dans le sens des ER (voir compte rendu du NF du 28.09.04).

4. En guise de conclusion

En sa qualité d'ingénieur-conseil, **Pierre-François Schmid** précise que le système des zones de rencontre ou des zones 30km/h est réglementé, de façon contraignante, à l'échelon de la Confédération depuis 2001 (ordonnance du DETEC). Ce système ne peut dès lors être librement modifié sur le plan local, notamment en ce qui concerne le régime de la priorité des piétons (principe de la suppression des passages piétons et des trottoirs).

Dans la démarche en cours, il ne s'agit pas de gérer le trafic motorisé pour lui-même, mais d'adapter la circulation aux exigences de l'aménagement de la station, autrement dit du bien-être de la population et de ses hôtes.

Maria-Pia Tschopp relève que les propositions du groupe de projet Mpt ont été largement débattues avec tous les acteurs concernés, y compris les riverains. Pour des raisons pratiques (contraintes liées au temps et aux finances), il n'a pas été possible d'aménager la chaussée et le mobilier urbain dans toutes les règles de l'art.

Au nom des six communes, **Paul-Albert Clivaz** remercie les participants de leurs engagements et contributions dont il sera tenu compte au mieux dans la phase du suivi. Il invite toutes les personnes présentes à partager le verre de l'amitié.

Lens, le 28.09.2004

PLAN D'ACTION ENVIRONNEMENT ET SANTE (PAES)

Le responsable du groupe de projet Mpt

La secrétaire

Hildebert Heinzmann

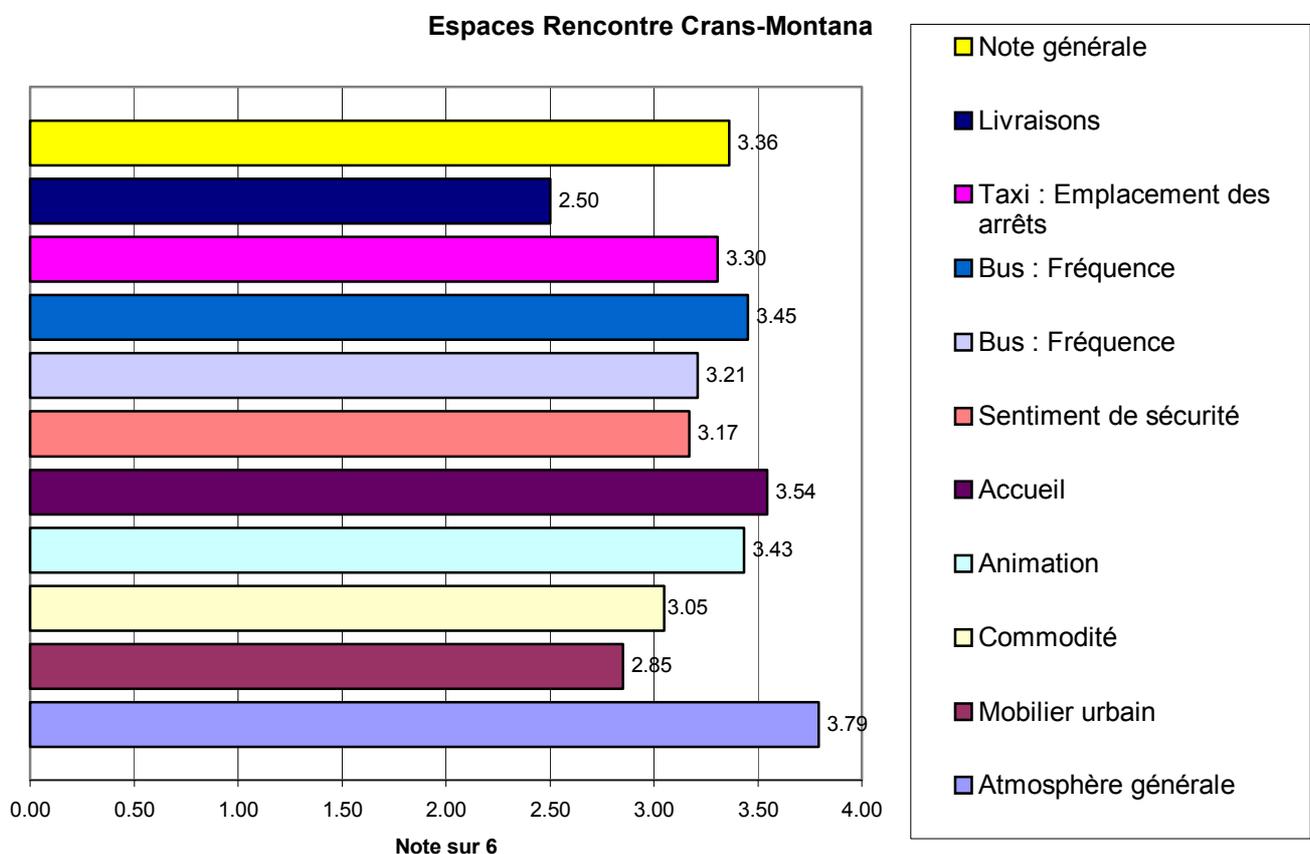
Ch. Bagnoud-Bonvin

Résultats du questionnaire d'évaluation y compris des remarques et propositions arrivées par d'autres biais (doc. 2)

Un questionnaire a été rédigé pour être distribué largement durant toute la période de l'essai. Il a été validé par les communes avant utilisation. Le questionnaire, les 205 réponses et le fichier informatique de mise en valeur sont disponibles chez le chef de projet. Si ce nombre n'est pas mirobolant, on peut néanmoins admettre que les personnes qui l'ont désiré ont eu l'occasion de s'exprimer et que leurs remarques ont été prises en compte.

91 questionnaires ont été retournés par les hôtes, 78 par les habitants et 36 par des entreprises toutes branches confondues.

Le graphique suivant illustre les notre moyennes obtenues par question :



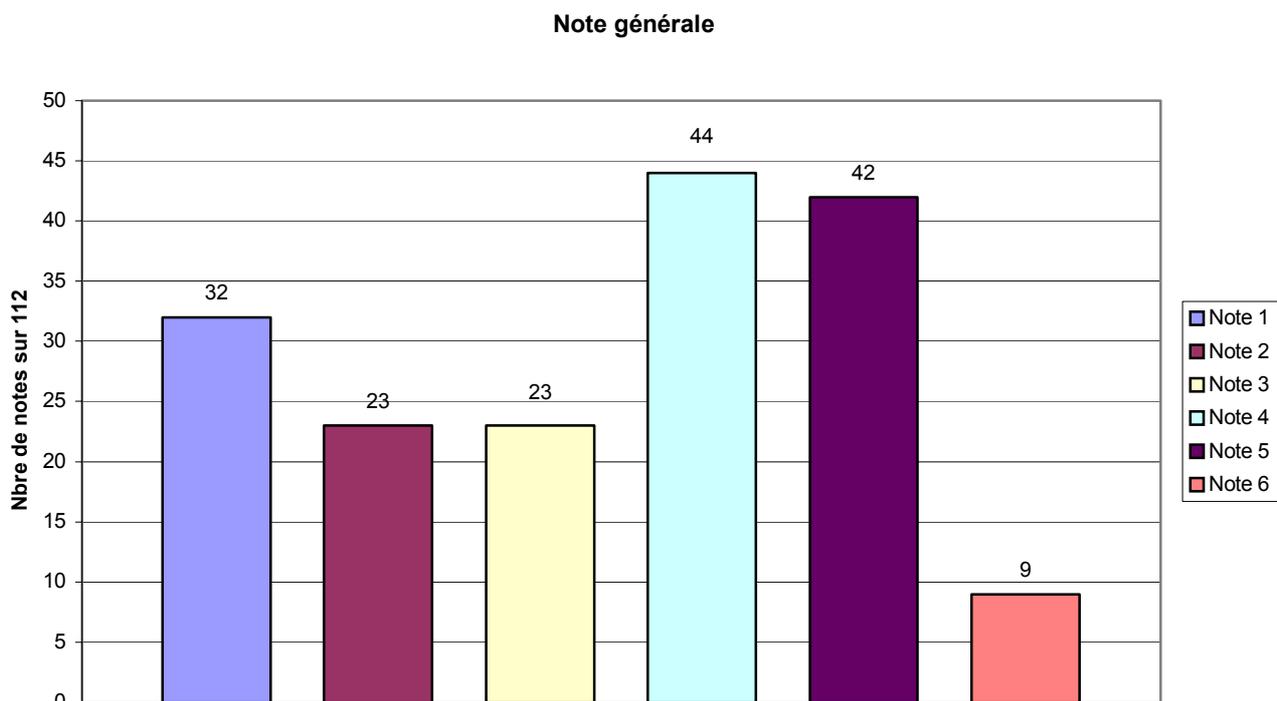
Si l'atmosphère générale est bien notée, le gros point faible est constitué par les livraisons, sujet qui méritera une attention particulière pour le futur.

Les mauvaises notes obtenues au niveau du mobilier urbain et de la commodité sont essentiellement imputables au statut d'essai, il s'agira simplement d'en tenir compte à l'avenir dans la conception de la solution à mettre en place à long terme.

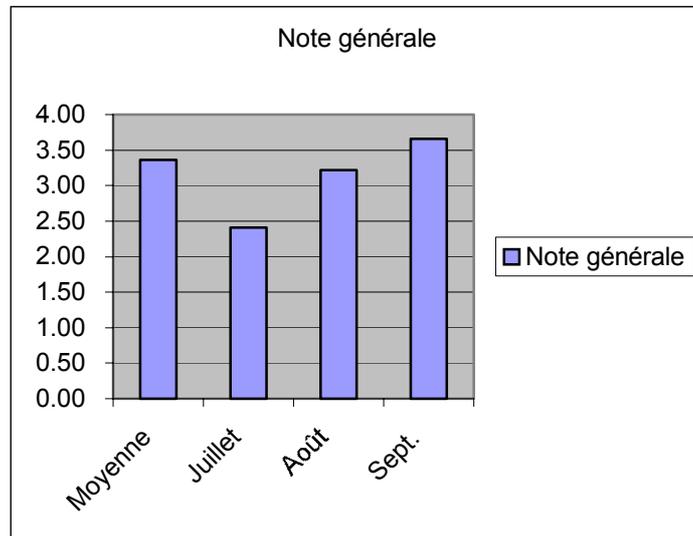
Autre élément imputé au statut d'essai, le sentiment de sécurité n'est pas suffisant et devra être pris très au sérieux à l'avenir.

Les opposants étant par principe plus enclins à s'exprimer, il est probable que l'image obtenue soit moins favorable que la situation réelle ce que l'enquête réalisée par CMT confirme.

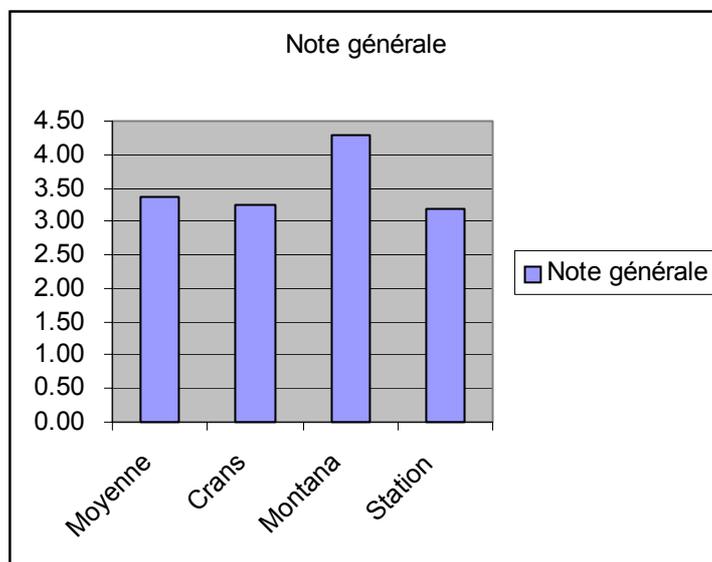
La répartition des notes ci-dessous montre que les avis sont assez bien répartis autour de la moyenne avec un groupe non négligeable de personnes carrément opposées représentant environ 15% des avis exprimés.



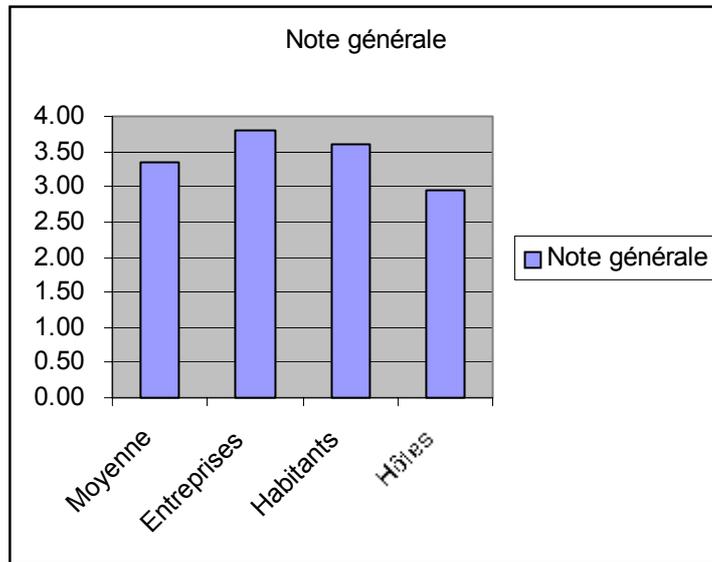
L'évolution des notes au cours du temps montre une évolution très favorable entre le début et la fin de l'essai, c'est-à-dire que l'acceptation a fortement augmenté, une fois la surprise du départ remplacée par de nouvelles habitudes. Ceci montre que, dans la conception de la solution définitive, il faudra faire attention à mettre en place un système simple et rapidement compréhensible par les hôtes.



Là répartition des notes entre Crans et Montana confirme l'impression que nous avons observée à savoir que la solution testée récoltait une bien meilleure appréciation à Montana.



Il est par contre moins réjouissant de prendre connaissance du graphique montrant les notre moyennes par groupe : entreprises, habitants et hôtes.



Les hôtes semblent être moins satisfaits que les habitants et surtout les entreprises. Il est paradoxal de constater le gros écart entre les notes des hôtes et des entreprises. En effet si les hôtes sont contents cela normalement se reflète sur un comportement d'achat plus favorable. Inversement, l'opinion des entreprises, commerces, hôtels, restaurants et services divers est prioritairement influencée par les dépenses de leurs clients. Ce résultat contradictoire peut s'expliquer par le fait que les hôtes opposés à la solution testée ont été plus enclins à se manifester que ceux qui y étaient favorables.

Le peu de réponses obtenues par les commerces et entreprises concernant leur chiffre d'affaires et le nombre d'acheteurs par rapport aux autres années ne nous permet pas d'expliquer ce paradoxe.

D'autres graphiques et calculs peuvent être fournis sur demande.

Il est maintenant intéressant de faire l'inventaire des remarques qui nous ont été transmises soit dans le questionnaire, soit par les autres moyens mis à disposition. Les tabelles suivantes les présentent de manière pondérée et classées selon les points positifs, points négatifs, propositions, divers sur la mobilité ne concernant pas les essais (dont certaines concernent la mobilité) et divers.

COMMENTAIRES SUR LES ESPACES RENCONTRE (questionnaire et commentaires spontanés)

Points positifs	Total
Bravo pour l'initiative, persévérer et améliorer	75
Beaucoup de fleurs	14
Habitants et commerçants font un effort pour les touristes	6
Convivialité absolument remarquable	5
Les bancs sont sympas	5
Circulation très tranquille	4
Véhicules moins utilisés	3
On ne passe plus obligatoirement par les Charmettes, c'est bien	1
Double sens devant Droguerie Rouvinez	1
Total des remarques positives	114

Points négatifs	Total
20 Km/h pas respecté	40
Circulation chaotique, automobilistes agressifs	32
Pollution	26
Enfants désorientés par manque de passages piétons	20
Rond-points Poste de Crans et Cinéma (Poste pas pratique et dangereux, gros détours)	18
Piéton et voitures ensemble = utopie	13
Respect des automobilistes insuffisant	12
Piétons se sentent pas en sécurité	10
Livraison difficile, arrêt 30 min.	10
Signalisation illisible	8
Parking sauvage entre les bacs à fleurs	6
Moins de taxis	4
Ca crée des bouchons qui n'existaient qu'en hiver	3
Piétons et automobilistes insatisfaits	3
Trop âgé pour porter ses courses trop loin	3
Mobilier urbain au milieu de la route	2
Arrêt de bus d'Ycor désaffecté !!! (aspect corrigé après 15 jours)	2
Palmiers vers agence Imhoff déplacés dans station de montagne	2
Plaisir à s'asseoir dans rue et à discuter ? Non	2
Place Handicapés peu respectées	2
Il manque de verdure: les arbres et fleurs en pot c'est très joli mais des zones d'herbe donneraient un plus à la station	1
Les voitures ne font pas attention à la priorité de droite (Memphis et routes des Xires)	1
Sur la commune de Lens, c'est très mauvais	1
Carrefour des Vignettes = souvent le désordre	1
Dégradation de Crans	1
Restaurants et cafés sur la rue apportent du bruit et des odeurs	1
Rte du Golf (semi - privée) utilisée comme route cantonale (publique)	1
Une catastrophe pour les automobilistes	1
Total des remarques négatives	226

Propositions	Total
Zone totalement piétonne	50
Mobilier plus léger	35
Places de parc plus nombreuses	29
Orienter différemment les bacs à fleurs	22
Police plus ferme...	16
Retour au vieux système	16
Routes de déviations	12
Faire qqch. cet hiver pour ne pas laisser le souffle retomber.	9
Arrêts de bus à revoir car bouchons inutiles	9
Voitures électriques, vélos, navette(même électrique) ou petit train	9
Prévoir une petite scène pour rdvs. quotidien et autres animations	9
Commerçants devraient plus jouer le jeu	9
Augmenter les parking gratuits	8
Enlever les tapis verts - horrible	7
Livraison de 8 à 10 h.	7
Recouvrir de bois les bacs à fleurs	6
Améliorer la fluidité du trafic	6
Information plus intensive	6
Augmenter la vitesse à 30 Km/h	6
Parking extérieur station	6
Supprimer ou revoir les taxis devant Piazza / Postillon / Alex S.	5
Zone totalement piétonne la journée ou le week-end	3
Mettre un enrobé de couleur (rouge ou vert) sur les routes ER	3
Rond-point Victoria, laisser aller directement vers Moubra en venant de la Gare	3
Supprimer le passage du bus dans la rue principale	3
Ne pas utiliser de béton	3
Devrait être fermé à la circulation : "Plaza - 1900" à Crans et "Poste-Mirabeau" à Montana.	2
Laisser des places devant les pharmacies et docteurs	2
Signalisation sortie Parking Chetzeron : marquer Sierre - Sion à droite. Idem partout pour que les gens descendent le plus rapidement possible.	2
Faire des pistes cyclables	2
Supprimer complètement la circulation sauf bus et taxis	2
Routes plus étroites avec chicanes pour ralentir mais supprimer priorité piétons	2
Laisser tourner à gauche devant le Raffaele pour Grand-Place avec perte de priorité	3
Enlever toutes les lignes au sol et dessin "priorité aux piétons"	1
Persévérer et améliorer en enlevant l'aspect "bricolé"	1
Les 2 rond-points poste-cinéma sont à enlever	1
Pourquoi ne pas fermer la montée du Scandia ?	1
Indiquer la destination sur les panneaux pédestres.	1
Installer plus de bancs	1
J. Barras Montana : laisser 2 places devant sa papeterie pour faciliter les livraisons et fluidifier le trafic	1
Raccourcir les circuits forcés par l'aménagement de nouveaux giratoires.	1
Regret de ne pas avoir participé suite à sa formation et vie professionnelle (ancien urbaniste cantonal, Fr)	1
Installer des radars permanents avec intervention	1
Revoir rond-point devant l'entrée du parking Cry d'Err	2
Remettre à 40 km/h route Coop Droguerie pour transit facilité en Crans et Montana	1
Montana : carrefour est route de transit, à revoir (peu commode surtout pour hiver)	1
Rte Rawyl devant Gerber continuer le trottoir en pavé jusqu'à école de ski et élargir	1

Repenser Parking devant Grand-Place: à l'entrée ça crée des bouchons, devant les gens traversent en dévers avec chariots donc place mieux à gauche	1
Absolument garder les Charmettes fermées à circulation	1
Mieux indiquer le parking du Signal	1
Remettre identique arrêt de bus "Grand Place"	1
Allez visiter Gstaad pour voir travail effectué.	1
Inciter Chermignon a faire même aménagements devant Migros que devant le lac Grenon	1
Comité public de soutien et de promotion	1
Mettre en évidence le chemin qui mène à Montana depuis le Signal	1
Total des propositions	335

Divers sur la mobilité ne concernant pas les essais	Total
Augmenter le nombre de bus et les faire circuler plus tard	15
Augmenter les bus gratuits	5
Amélioration à l'accès au parking Chetzeron (peu sûr, sale et sent mauvais)	3
Envie de vendre notre bien immobilier	3
Les bus SMC sont payants (et chers) et les villages alentours utilisent leurs véhicules	1
Pas de bus Michabels -pointe de Marigny	1
Indication "parking payant" alors qu'ils sont gratuits en été (remontées mécaniques)	1
Ambulance sur place toute l'année	1
TGV direct Paris Sierre très bien	1
Manque magasin diététique	1
Bousculée par VTT hors de la station	1
Où sont les toilettes publiques ?	1

Divers	Total
Avis des commerçants !?!	6
Trop peu de bancs au lac Miriougne	3
Feux d'artifices merveilleux	2
Point 6 du questionnaire : "tickets de caisse " Quel rapport avec quoi?"	1
Manque la fête raclette au lac de Chermignon	1
Manque de sacs pour chiens (lacs)	1
Bienvenue à C.-M. un peu "pingre"	1
Brochure "7 jours" : nombre insuffisant, arrivent trop tard	1

Les détails peuvent être consultés sur les questionnaires disponibles chez le chef de projet. Il est à noter que les opinions sont très diversifiées, allant de l'opposition complète au soutien le plus chaleureux. Si toutes les propositions ne sont pas applicables car parfois incompatibles ou illégales, il faut saluer le débat nourri qui a été mis en place et la participation active de nombreuses personnes. Le problème étant compliqué, chaque opinion compte.

Résultats du questionnaire des commerçants de l'avenue de la gare à Montana (doc. 3a)

Amicale de la Rue de la Gare
Par Nicolas Taillens
3963 Crans Montana 1

PAES
Par M. François Parvex
Bureau SEREC
Technopôle
3960 Sierre

Crans Montana, le 22 septembre 2004

Notre sondage sur les ER

Madame, Monsieur,

Dès le lancement des ER, certains commerçants de l'Avenue de la Gare de Montana ont établi un questionnaire destiné à leurs clients réguliers ou occasionnels, afin de connaître l'impact de la nouvelle organisation de la rue sur leurs achats et comportements.

Cette démarche n'était en aucun cas destinée à « concurrencer » l'enquête du PAES. Nous estimions simplement que cette dernière ne tenait pas suffisamment compte de l'impact des changements sur nos commerces. Notre questionnaire nous permettait également d'avoir une référence écrite des commentaires de nos clients auxquels nous avons à faire face quotidiennement.

Notre but était donc d'être constructif, dans un sujet qui a animé bien des débats, ces dernières semaines.

Le test de cet été nous a aussi permis de relever quelques conséquences positives (convivialité de certains commerces, débat qui donne envie de progresser, discussion constructive entre commerçants, animation de la rue...), mais également les limites d'une telle réorganisation.

Voici donc les résultats que nous avons obtenus sur environ 90 sondages qui nous ont été retournés :

Il est à relever que près de 85% des questionnaires ont été remplis par des propriétaires d'appartements (résidents à l'année ou pour les vacances), et donc des personnes qui ont été confrontées régulièrement aux ER.

Questions	Oui	Non
Lieu de résidence au centre de la station	30	57
Lieu de résidence en périphérie	57	30
Faites-vous vos courses à Crans Montana en voiture	63	23
Faites-vous vos courses à Crans Montana à pied ?	47	37
Faites-vous vos courses à l'extérieur de la station (Sierre, Conthey) ?	35	53
Dans l'état actuel, les ER facilitent l'accès aux commerces	16	70
Dans l'état actuel, les ER donnent envie de flâner en station	21	58
Dans l'état actuel, les ER vous incitent à faire vos achats sur place	20	63
Dans l'état actuel, les ER revitalisent les centres névralgiques de la station	26	56
Dans l'état actuel, les ER aident à améliorer la fluidité du trafic	9	78
Dans l'état actuel, les ER encouragent l'utilisation des transports publics	34	54
Dans l'état actuel, les ER empêchent le parcage sauvage	35	43
Dans l'état actuel, les ER donnent plus d'espace aux piétons	60	22
Les places 10 min sont nécessaires	60	20
Trouvez-vous facilement une place dans les parkings ?	37	33
Trouvez-vous facilement une place en bordure des commerces ?	11	66
Manque-t-il des parkings à proximité immédiate des commerces ?	55	20
Trouvez-vous la fréquence des bus navettes suffisante ?	20	50
Ces nouveaux ER tels que conçus actuellement, vous incitent-ils à faire vos achats à Crans Montana ?	18	65

Vous trouverez encore en annexe les commentaires et suggestions qui nous sont parvenus par rapport aux questions posées.

Les avis sont, donc, plutôt tranchés selon cette enquête. Les « revendications » vont surtout vers les parkings de proximité immédiate et vers une clarification du concept.

Nous pourrions donc nous résumer ainsi :

Construction indispensable de parking de proximité qui permette :

- un accès facile aux commerces, notamment pour les personnes âgées
- un accès incitant aux achats (convivialité et accessibilité)
- d'éviter de « tourner en rond » pour trouver une place de parc (être certain de trouver à se garer à tel endroit et s'y rendre directement)

- d'encourager les gens à rester sur le Haut Plateau pour faire leurs achats
- de se garer une fois pour la totalité des achats (le client automobiliste devient un piéton prospect)

Amélioration de la signalisation routière :

- dans un souci de sécurité des piétons et des automobilistes
- pour mieux signaler l'espace réservé aux piétons (gros sentiment d'insécurité)
- meilleure indication des Zones commercialement intéressantes (éviter la couleur orange de la déviation, qui laisse supposer que l'endroit est inaccessible, indiquer les endroits « inévitables » : poste, office du tourisme...)
- zones de déchargement pour poids lourds

Amélioration des contrôles au niveau :

- des durées de stationnement (10 min)
- des horaires de livraison
- du parcage sauvage (les nouvelles dispositions ont tendance à le limiter)

Par ces quelques réflexions, nous espérons avoir pu être utiles au débat. Nous apprécions le fait d'être consultés, toutefois, nous regrettons profondément de ne pas être entendus ! Les nombreuses séances auxquelles nous avons l'un ou l'autre participé, ont débouché sur peu de réalisations concrètes que nous jugeons nécessaires et qui auraient pu améliorer les résultats du Test et rendre le nouveau concept plus crédible au niveau des commerçants (zones de livraison, amélioration de la signalisation, emplacement des terrasses, esthétisme, convivialité des lieux, difficulté d'animer les rues en permanence...).

Notre avis ne vaut probablement les différents textes de loi (circulation routière et autres), sur lesquels le projet a été construit. Toutefois, il peut être doté de bon sens et en tant que parties très impliquées, dans le développement de la station, nous souhaiterions que notre avis compte aussi auprès des « spécialistes ».

Nous vous remercions de prendre bonne note de ces quelques considérations, qui une fois de plus se veulent constructives. Nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Amicale de l'Avenue de la Gare
Nicolas Taillens

Annexes : commentaires et suggestions

Annexe

Voici, pêle-mêle, quelques uns des commentaires et réflexions qui ont été mentionnés sur les questionnaires :

- Suite aux transformations, la circulation est devenue citadine : on tourne en rond pour trouver des places de parc.
- La nouvelle organisation nous incite à aller faire nos courses à Sierre.
- Les travaux ne devraient pas avoir lieu en saison touristique (déjà courte)
- Les camions doivent impérativement passer à l'extérieur de la station
- Nombre plus important de places pour handicapés souhaité (et les respecter)
- Danger pour les piétons (suppression des passages cloutés) : les piétons et les automobilistes se croient tout permis et libres de leurs mouvements.
- Incompréhension par rapport à la signalisation routière (lignes blanches au carrefour des vignettes)
- Passer à des zones complètement piétonnes
- La disposition perpendiculaire des bacs de fleurs donne un aspect agressif, peu encourageant
- Améliorer les parkings, les agrandir et demander la participation des commerçants pour les financer (?). Si l'on excepte le point du financement, cette remarque revient très régulièrement et semble faire partie des conditions prioritaires pour nos clients.
- Pollution accrue avec la nouvelle organisation : aberration d'obliger les véhicules à rallonger leur course. Parfois la situation était pire qu'en hiver (ralentissements)
- Poids trop important des courses, notamment pour les personnes âgées. Sans parking de proximité, ces courses deviennent impossibles pour les personnes âgées.
- Les vitesses ne sont pas respectées, peu encourageant pour les piétons.
- Le trafic n' en aucun cas été diminué
- Bcp trop d'interdictions , ce qui diminue la convivialité
- Demande de consultations de certains groupes de personnes, notamment l'APACH.
- Manque d'information sur la réalisation des projets
- Respect des horaires de livraison pour les camions.
- Manque de parking de proximité
- Méconnaissance des règles de la circulation en vigueur
- Améliorer les passages piétons entre la Moubra et Ycoor
- Bcp trop de confusion
- Augmenter les zones non-fumeurs dans les restaurants

- Chemin jugé dangereux sur la route de la Moubra, notamment à la hauteur du Golf (virage)
- Créer les infrastructures de base pour restreindre le nombre de voitures dans les endroits à forte affluence
- Gratuité des parkings, mais contrôle des durées de stationnement (les centres commerciaux le font)
- Interrogation quant à la faisabilité du projet durant l'hiver
- Route jugée dangereuse pour les conducteurs aussi (bacs au milieu de la route)
- Laisser un temps d'adaptation
- Meilleure desserte des navettes, notamment dans les quartiers résidentiels et Aminona (rien avant 8.25)
- Agressivité du mobilier urbain
- Souhait d'une uniformisation des règles de la circulation (changements des limitations trop fréquents, personne ne s'y retrouve)
- Accès difficile
- Fausse impression de sécurité pour les piétons
- Prévoir des bus navettes plus petits et plus flexibles
- Inclure la gratuité sur le parcours Marigny - Montana
- Ouverture d'une ligne directe Etang Long - Montana
- Le Double sens de la route du Transit est très bien accepté
- Rétablissement du rond point du Victoria
- Station trop petite pour vouloir copier une grande ville
- Contrôle plus rigoureux des places de parc 10 min
- Possibilité pour les commerçants de développer le service à domicile (livraisons)
- Les piétons et les commerçants ont besoin d'un temps d'acclimatation aux nouvelles organisations et à chacun de s'y adapter
- Le piéton est un meilleur prospect que l'automobiliste

Résultats de la récolte de signatures de la rue Grand-Place à Crans (doc. 3b)

Les commerçants de la rue du grand-Place à crans ont exécuté un sondage libellé de la manière suivante :

« Chers clients,
vous avez sans doute observé les nouveaux
aménagements dans la station et plus spécialement
dans notre rue.
Ceux-ci ont été installés à titre d'essai pour l'été
2004.
Cette situation nous incite à vous poser la question
si vous appréciez ou non ces nouveaux
changements ? »

Réponses :

766 non

59 oui

Les originaux de la liste des signatures sont à disposition chez le chef de projet :
SEREC, F. Parvex, TECHNO-pôle 3, 3960 Sierre, 027 456 87 40, sierre@serec.ch

Pétition contre la circulation à double sens entre la BCV-Hôtel Robinson et le Mérignou (doc.4)

Evaluation technique de l'essai été 2004 dans les secteurs de Crans et de Montana (fig. 1 et 3)

Propositions pour l'essai hiver 2004/2005 dans les secteurs de Crans et de Montana (fig. 2 et 4)

Hiérarchie du réseau routier (fig. 5)