

Espaces Rencontres: vos questions - nos réponses

Quels objectifs les six communes et le PAES visent-ils en organisant cet été à Crans-Montana les Espaces Rencontre ?

Le but de l'essai 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. Le dispositif testé cet été entend favoriser la revitalisation des centres de Crans et de Montana en créant des espaces conviviaux, dans le respect des intérêts légitimes des riverains, commerçants, établissements publics, etc.

Avant de s'engager définitivement, les six Communes de Crans-Montana ont voulu permettre à chacun qui vit, travaille et se divertit en station, de se faire une idée exacte de ce que peuvent être les Espaces Rencontre. Le test de cet été doit permettre de corriger les inévitables erreurs de jeunesse du projet, de préserver les intérêts des divers utilisateurs des deux espaces concernés.

Les rues ne sont pas métamorphosées de fond en comble, puisqu'il s'agit d'une phase d'expérimentation ; des aménagements provisoires transforment momentanément les centres de Crans-Montana dans le but d'acquérir des informations sur la manière de les revitaliser

Les Espaces Rencontre contribuent ainsi à la protection de l'environnement au sens des exigences du développement durable ainsi qu'à la promotion de la santé publique, tel que le prévoit l'Office fédéral de la santé publique qui a nommé Crans-Montana région pilote au niveau national avec le thème « Mobilité et bien-être. »

Pourquoi avoir mis tant de bacs fleuris et pas quelque chose de plus esthétique ?

Il s'agit d'un essai qui dure du 15 juillet à fin septembre 2004, il a donc fallu faire un maximum avec le matériel dont nous disposions, ceci afin de limiter les dépenses.

Il n'y a pas plus ni moins de bacs que d'habitude, ils sont par contre posés différemment.

Les aménagements provisoires choisis sont mobiles, de manière à pouvoir corriger les erreurs. Dans une version définitive l'espace serait fortement libéré (suppression des trottoirs) et les voies de circulation marquées sur la chaussée. Les Espaces Rencontre devraient ressembler au maximum à des places plutôt qu'à des rues.

Les enfants sont cachés par certains bacs à fleurs, ce qui peut être un danger car ils sont invisibles pour les automobilistes.

Nous sommes conscients que le choix et la disposition du mobilier urbain ne sont pas optimaux. Comme il s'agit d'un essai, nous ne pouvions nous permettre de dépenses somptueuses et avons donc fait avec l'existant. Le sujet a déjà été discuté avec notre expert technique et nous tâcherons d'améliorer la situation au plus vite pour améliorer la sécurité. Il faut encore préciser que, en cas de pérennisation du dispositif, une étude détaillée (technique et architecturale) sera réalisée dans le but d'ouvrir beaucoup plus les espaces et, bien sûr, de permettre le déneigement, si possible encore plus facilement et rapidement que maintenant.

Comment fait-on pour traverser étant donné que vous avez gommé les passages pour piétons ?

Dans les Espaces Rencontre, les piétons sont rois. Plus besoin de passages pour piétons, vous pouvez passer et traverser n'importe où et les automobilistes ont l'obligation de s'arrêter. A chaque piéton donc de prendre possession de l'espace. Mais comme tout le monde n'est pas encore habitué au dispositif, regardez quand même avant de traverser...

Avec la rentrée scolaire, il va de soi que les enfants qui sortent des bus doivent rester vigilants, mêmes si, en tant que piétons, ils ont la priorité. Nous conseillons aux parents, à la police et aux membres du corps enseignant, d'expliquer aux jeunes qu'ils peuvent traverser n'importe où, que les passages pour piétons ont volontairement été effacés, mais que chacun doit rester prudent au moment de traverser la rue.

Il faut absolument investir la rue, même si c'est avec prudence ... En montrant que les piétons sont libres de leur mouvements, les automobilistes intégreront gentiment qu'ils ne sont plus prioritaires.

Pourquoi avez-vous supprimé des places de parc ?

Respectant la demande des communes, nous avons supprimé très peu de places de parc sur l'ensemble de Crans et Montana. Elles ont simplement été déplacées là où cela était nécessaire. Les places de parc situées près de l'arrêt de bus des Vignettes à Montana l'ont été à la demande des commerçants. Au total, ce ne sont que 20 places de parc de surface qui ont été supprimées, y compris celles des Vignettes/Y-Coor. Rappelons que les places de parc doivent être prioritairement réservées à la clientèle des commerces et des établissements publics. Par contre les possibilités de parcage sauvage ont été limitées.

Pourquoi les chaussées sont-elles si étroites et créent des bouchons ?

Le dispositif des zones de rencontre est fixé par une loi fédérale. Comme les piétons y sont prioritaires, les passages

piétons y sont inutiles et mêmes interdits par la loi. La priorité de droite étant la règle, les giratoires sont interdits. La vitesse est limitée à 20 km/heure, et les chaussées sont dimensionnées en conséquence. Elles sont étroites pour inviter les automobilistes à rouler plus lentement.

Pourquoi les bus s'arrêtent-ils au milieu de la route ?

Bien que ce dispositif ait fait ses preuves ailleurs dans de nombreuses villes et villages, la solution de faire s'arrêter les bus au milieu de la chaussée pour favoriser les transports publics a été modifiée après trois semaines d'essai, car elle a provoqué de nombreuses réactions négatives.

Les spécialistes en circulation défendent le principe que c'est favoriser les TP que de les faire s'arrêter sur la chaussée ; ils n'ont ainsi aucune peine à retourner dans le trafic puisqu'ils y restent .

Les livraisons sont devenues très difficiles !

Des espaces réservés aux livreurs ont été marqués sur la chaussée. Conscient des problèmes, l'équipe technique procède en ce début du mois d'août au marquage de places de livraison supplémentaires. Mais pour que le système fonctionne, il est indispensable, autant que faire se peut, que les véhicules de livraison respectent les horaires durant lesquels ils peuvent venir dans les centres.

vous ne nous avez pas informés !

L'information à la population a débuté en juin avec une conférence de presse largement couverte par les médias locaux. Quelques jours plus tard, un document « Crans-Montana – Mode d'emploi » a été envoyé à tous les ménages des 6 communes. Parallèlement, le site internet du PAES Crans-Montana a fourni aux visiteurs toutes les informations nécessaires sur l'essai. Depuis la mise en place des Espaces Rencontre, des affiches et des cartes postales sont posées dans les commerces et lieux publics. Crans-Montana Tourisme, tant à ses bureaux d'information que sur son site internet, véhicule l'information sur le fonctionnement et les enjeux des Espaces Rencontre.

Toutes les personnes qui s'adressent aux PAES via le site internet ou directement auprès du bureau du chef de projet obtiennent rapidement réponse à leurs questions.

Un questionnaire, établi avant la mise en place des Espaces Rencontre et destiné à évaluer l'essai de cet été, est à disposition de tout un chacun auprès des bureaux de Crans-Montana Tourisme et sur le site Internet www.paes-crans-montana.ch pour téléchargement. Rajouter la tente à palabres

La vitesse prescrite n'est pas respectée !

Des essais réalisés ailleurs en Suisse ont montré qu'après un temps d'adaptation, la vitesse de 20 km/h était bien respectée. Cela est aussi observable sur la place du Midi à Sion où un système équivalent a été installé. On verra ce qui se passe à Crans-Montana, sachant que la configuration des Espaces Rencontre ne correspond pas à ce que serait réellement une zone de rencontre (puisque'il s'agit d'un essai), et que les piétons n'osent pas encore occuper en toute liberté l'espace où ils sont prioritaires. L'expérience a montré que leur adaptation à la liberté de traverser n'importe où se fait rapidement, lorsque les trottoirs ont disparu et que la rue devient un grand espace où se croisent voitures et piétons.

Après trois semaines d'essai, nous constatons qu'il faut redoubler d'efforts pour faire respecter la vitesse prescrite. Evidemment là aussi, comme l'ont démontré les mesures faites à Berthoud qui a testé pour la première fois ce dispositif, les habitudes mettent elles aussi un peu de temps à changer. Si de nombreux piétons traversent effectivement n'importe où, cela contribuera à freiner les automobilistes. Mais cela n'est pas très évident, nous le reconnaissons, dans la configuration actuelle. Nous réfléchissons aux moyens pour améliorer la situation dans le futur. Nous incitons aussi la police à faire respecter les règles, en priorité par des mesures incitatives.

Nous espérons pouvoir installer des « panneaux indicateurs » sic... de la vitesse que chaque automobiliste atteint dans les ER afin que gentiment il arrive à sentir quand il dépasse le 20km/h. et s'autodiscipline.

Des riverains ont toutefois déjà noté que de façon globale la vitesse des autos a baissé, diminuant par la même occasion les nuisances sonores. Les conducteurs semblent également plus calmes.

Vous avez monté ce projet dans votre coin, sans consulter les personnes directement concernées, au quotidien !

En préalable, le PAES tient à préciser que jamais il n'y a eu un projet aussi participatif sur le territoire des six communes de Crans-Montana. Plus de 150 personnes ont déjà été impliquées dans divers groupes de projet qui ont commencé à fonctionner en juin 2001. C'est peut-être pour cela que, paradoxalement, on nous reproche régulièrement de ne pas être participatifs.

Concernant le projet "Mobilité pour tous", il est conçu et mis en oeuvre par un groupe de projet d'environ 20 personnes auxquelles viennent s'y adjoindre d'autres selon les sujets traités. Ce groupe est composé de représentants:

- des communes de Crans-Montana
- de Crans-Montana Tourisme
- de Crans-Montana-Aminona SA (société de remontées mécaniques)
- de Crans-Montana Arts et Métiers
- de l'Association des cafés, Bars et Restaurants de Crans-Montana
- de l'Association des hôteliers de Crans-Montana
- de la compagnie de transports public SMC
- du centre scolaire régional

- de l'Etat du Valais
- des polices intercommunales

Le groupe de travail est présidé par M. Hildebert Heinzmann, ancien haut fonctionnaire fédéral, qui a eu la gentillesse de mettre à disposition ses compétences de gestionnaire de projet gratuitement depuis bientôt trois ans pour présider ce groupe de projet à la demande des communes. Le groupe est assisté par un consultant spécialisé en transports qui a déjà de telles réalisations à son actif.

Les milieux économiques sont très bien représentés dans le projet. Nous avons participé à de nombreuses de leurs rencontres et assemblées générales.

Précisons encore que le projet Mobilité pour tous planche aussi sur l'amélioration des accès à la station (transports publics et signalisation depuis la plaine), des parkings (harmonisation de la tarification, localisation) et des transports publics en station. Les Espaces Rencontre, qui ne sont pas des zones piétonnes, ne représentent donc qu'un des aspects d'une politique de la mobilité coordonnée.

Le PAES est en contact permanent avec les clients de la station. Des contacts fréquents ont lieu avec l'APACH (Association des propriétaires d'appartements et chalets) qui a pu s'exprimer dès le début sur toutes les propositions du projet. Nous sommes aussi en contact avec des clients et de nombreuses personnes nous rapportent ce qu'elles entendent de leur part. Des personnes interpellent les collaborateurs du PAES en station. Nous tenons bien évidemment compte de toutes les remarques, critiques et propositions émises. Par ailleurs, un questionnaire d'évaluation est distribué en station et une "tente à palabres" a été organisée pour permettre aux responsables du projet de discuter avec tous ceux qui le désirent. Les bureaux d'information de Crans-Montana Tourisme sont aussi équipés pour enregistrer les doléances et propositions des clients qu'ils nous transmettent en temps réel.

A ce stade de l'essai (soit début août), nous pouvons dire que les mesures mises en place sont bien appréciées par la majorité des touristes qui sont habitués à avoir des zones piétonnes dans leurs villes et apprécient les espaces supplémentaires mis à leur disposition pour flâner et ... boire un verre.

Le système de zones de rencontre ne constitue-t-il pas une demi-mesure par rapport à l'objectif initial qui parlait de rues piétonnes?

Le dispositif des Espaces Rencontre est le résultat d'une large concertation impliquant tous les acteurs de la station et l'Etat du Valais. Il se fonde sur une ordonnance édictée le 28 septembre 2001 par la Confédération (DETEC) et des expériences vécues (Biemme, Berthoud, Sion, etc.). Approuvé par les six municipalités de Crans-Montana, il répond aux objectifs du PAES, de Vision Crans-Montana 2000 et du développement durable, tout en tenant équitablement compte des intérêts légitimes des milieux économiques et touristiques.

Il s'agit d'un dispositif de base qui permet aux autorités de monter en puissance, en décrétant par exemple des zones ou rues piétonnes intégrales lors de situations extraordinaires (grandes manifestations sportives ou culturelles [Festival Caprices], voire en haute saison).

Pourquoi ne rendez-vous pas carrément les centres piétons ?

Avant d'arriver à la solution testée actuellement, une vision de la mobilité du futur a été proposée aux communes et adoptée par elles comme objectif final. Cette vision qui a été présentée à la presse prévoit à terme de rendre piétons les deux centres de la station. Après de nombreuses consultations elle s'est révélée politiquement impossible dans les conditions actuelles. C'est pourquoi une solution plus « légère » a été mise en place pour cet essai. Cependant nous entendons de plus en plus fréquemment des propositions de rendre piétonne telle ou telle rue. La réflexion n'est pas bloquée, elle se poursuit dans la population et chez les hôtes.

Combien coûte cet essai à la collectivité ?

Les dépenses liées à l'essai 2004 (travaux d'aménagement, mobilier urbain, communication, animation, etc.) s'élèvent à quelque 115 000 francs pour le secteur de Crans et 80 000 francs pour le secteur de Montana. Les coûts en question sont pris en charge à parts égales par les communes directement concernées. Dans la mesure du possible, les aménagements de la phase expérimentale seront réutilisés en cas de poursuite des essais ou de mise en place définitive du nouveau système.

Dernière modification : vendredi 6 août 2004