



LA CHAUX/DE/FONDS

METROPOLE HORLOGERE  
UHRENMETROPOLE  
METROPOLI OROLOGIAIA  
WATCHMAKING METROPOLIS

## Rapport de la commission de stationnement et mobilité durable

**relatif à la mise en place de la politique de stationnement dans  
le cadre de la politique générale de la mobilité**

(du 22 avril 2010)

### au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Monsieur le président,  
Mesdames les conseillères générales,  
Messieurs les conseillers généraux,

### **Rappel du contexte**

Depuis plusieurs années, le Conseil communal prépare un rapport sur la mise en place de la politique générale de stationnement présenté le 2 avril 2009 au Conseil général. Ce rapport dont les objectifs sont rappelés ci-dessous, a été renvoyé en Commission.

- Réduire les atteintes à l'environnement (bruit, pollution engorgement des axes de transport)
- Favoriser les résidents avec un système macaron
- Définir les zones bleues avec macarons
- Privilégier le stationnement de courte et moyenne durée
- Encourager les pendulaires à se rendre au centre-ville avec les transports publics

- Construire des parkings d'échange performants aux entrées de la ville
- Inciter les entreprises à encourager leur personnel à les utiliser
- Redistribuer l'espace public afin de libérer des espaces aux piétons
- Améliorer la sécurité des cyclistes
- Mieux définir les zones de 30 km/heure
- Donner un signe positif au projet d'agglomération Réseau Urbain RUN aussi bien pour les autres villes Neuchâtel - Le Locle, au Conseil d'Etat et à la Confédération

Des enjeux importants sont liés à nos décisions. Plusieurs dizaines de millions de subventions (Etat et Confédération) pourraient ne pas nous être accordées si nous ne montrons pas notre volonté d'encourager les transports publics et la mobilité durable.

### **Travaux de la Commission**

La Commission s'est réunie dix fois dans la composition suivante :

Serge Vuilleumier	PS (Président)
Angelo Locorotondo	UDC (Vice-président)
Pierre-André Rohrbach	PLR (Rapporteur)
Monique Gagnebin De Pietro	PS
Laurent Duding	PS
Alain Parel	UDC démissionnaire, remplacé par
Hugues Chantraine	UDC
Olivier Guyot Olivier	POP malheureusement décédé, remplacé
par Maria Belo	POP
Marie-Claire Pétremand	Les Verts
Claude-André Moser	PLR

Pour le Conseil communal, Pierre-André Monnard, PLR, a participé à toutes les séances et Laurent Kurth, PS, était présent lors de la première réunion.

### **30 juin, première rencontre de la Commission**

Son objectif: fixer les enjeux et les priorités mentionnées.

### 31 août, deuxième séance:

Suite au mandat confié par le Conseil communal, le représentant de Transitec nous rapporte les analyses du Bureau d'étude portant sur le trafic urbain.

Les principales observations suivantes sont relevées :

- Pic de trafic 10 à 30 minutes aux heures de pointe, matin, midi et soir
- Axes trop étroits et souvent incompatibles par rapport à la charge de trafic
- Les mesures hivernales génèrent des contraintes supplémentaires pour le trafic et le stationnement
- La sécurité des deux roues et des piétons est souvent précaire
- La charge de trafic est élevée au niveau de l'avenue Léopold-Robert, du Bas du Reymond, de la rue de la Balance et devant les collèges.

Globalement, il est relevé que la ville présente un grand potentiel d'espace piétonnier, encore faut-il que les automobilistes intègrent cette notion dans leur comportement.

L'étude complète pour consultation est disponible au secrétariat du dicastère des Finances et de la Sécurité, sis en l'Hôtel de Ville.

### 1<sup>er</sup> octobre, 3<sup>ème</sup> réunion de la Commission

L'ordre du jour prévoit que les commissaires fassent part de leurs premières positions provisoires.

#### *Les zones bleues.*

Après délibérations, la Commission entre en matière et fixe les délimitations d'une zone :

Place du Marché, rond-point Coop-Entilles et ligne CFF rue Numa-Droz, ainsi que le quartier hôpital, Charrière.

*Tarifification* : deux possibilités sont envisagées: CHF 80.- par an pendant cinq ans ou gratuité. Si une augmentation est préconisée, celle-ci devra être validée par le Conseil général : *Système macarons*.

28 octobre, 4<sup>ème</sup> rencontre de la Commission:

*Prise de position des groupes.*

A ce stade le groupe UDC, informe qu'il n'est globalement pas favorable à la zone bleue. Quant au prix de CHF 80.- par an, il paraît trop élevé ou pas assez selon les avis. Il insiste pour que les parkings d'échange soient prévus rapidement. En l'état actuel des discussions, le référendum est assuré pour le groupe.

Le groupe PLR signale qu'il est plutôt défavorable à la zone bleue car le problème du stationnement ne sera que déplacé. Une solution doit pouvoir être proposée aux entreprises, tels que par exemple parkings d'échange comprenant des dessertes rapides. En outre, la notion de macaron paraît encore un peu floue pour être acceptée. Pour le PLR la discussion est préférable au référendum.

Pour Les Verts la position est positive, car une partie de la population est lasse de voir la ville transformée en parking géant.

Ce parti se demande de quel droit les espaces publics seraient consacrés essentiellement au stationnement. Ils devraient être également utilisés pour développer la mobilité douce et des aménagements cyclables.

Le groupe POP indique qu'il faut lutter contre un éventuel référendum. Le groupe est inquiet considérant l'immobilisme qui pourrait bloquer les subventions fédérales pour le Transrun et la H 20. Il est convaincu qu'un macaron payant entraînerait certainement un référendum.

Le PS indique que pour le groupe, le principe de la zone bleue avec macarons est acquis. Si celui-ci est payant, un référendum est à craindre. Il faut aussi réfléchir au cas des piétons et des cyclistes.

16 novembre, 14 décembre 2009, 12 janvier 2010

Les séances de la Commission ont permis d'auditionner plusieurs groupes du tissu social et économique de la Ville. Nous leur avons demandé de se positionner sur les points suivants:

1. Extension de la zone bleue.
2. Macaron payant ou gratuit.
3. Zone 30 km/heure.
4. Parkings d'échange.

Voici les réponses :

Pour le Touring Club Suisse (TCS), par son président

1. Non, pas dans toute la zone urbaine.
2. Non, pour les résidents, oui pour les entreprises et le personnel, oui pour les pendulaires.
3. Plutôt favorable.
4. Oui, tarif bas environ CHF 5.- par jour. Un sondage sera fait auprès des membres de l'association. Si avis négatif, référendum possible.

Pour le Commerce indépendant de détail (CID), par son président

1. Oui, avec plus de places 15 à 30 minutes près des commerces.
2. Oui.
3. ---
4. Oui.

Pour les Cafetiers restaurateurs, par leur représentant

1. Oui, mais on va déplacer le problème.
2. Oui, à définir si 1 ou 2 macarons par famille.
3. Plutôt favorable.
4. oui.

Pour l'Association la Vieille Ville bouge par sa représentante

1. Oui, mais avec la Place du marché toujours accessible aux véhicules.
2. Oui.
3. Oui.
4. Oui. Tous réclament plus de places 15 à 30 minutes.

Pour l'Automobile Club Suisse (ACS) par son représentant

1. Oui, seulement où il y a des commerces.
2. Oui, mais il y a fort à risquer que certaines voitures deviennent ventouses.
3. Oui, mais attention pour l'instant les zones 30 km/heure sont dangereuses et ne respectent pas les exigences de l'OFROU. De même les trottoirs continus ne sont pas légaux.
4. Oui, mais plutôt gratuit.

Référendum plus que possible pour l'ACS.

Pour l'Association Suisse des Transports routiers (ASTAG) par ses représentants

1. Oui pour l'un, oui pour l'autre mais sur toute la ville.

2. Oui.
3. Oui, mais bien délimitées et des accès faciles pour les poids lourds.
4. Oui, mais doit être proposé en même temps que les changements prévus pour la politique de stationnement en ville.

Pour les Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN), par ses représentants

1. Oui mais pas assez pénalisant.
2. Oui, mixte avec parkings.
3. Oui, si les rues collectrices ne sont pas touchées.
4. Oui, avec un tarif mixte parking TRN.

Attention il faut veiller à ce que les transports publics puissent toujours respecter les horaires.

Pour la Banque Cantonale Neuchâteloise (BCN) par ses représentants

1. Oui, plus de places 15, 30 minutes.
2. Oui, 20% pour les entreprises sont correctes.
3. Oui.
4. Oui, en même temps que les changements prévus.

Pour l'Association Industrielle et Patronale (AIP), par son secrétaire

1. Oui, mais stationnement près des entreprises nécessaire.
2. Oui.
3. Oui.
4. Oui, mais en parallèle, privilégier des places de stationnement limitées près du commerce.

Pour l'Association Neuchâteloise des Industriels de l'horlogerie et de la Microtechnique et des branches affiliées (Anim) par son représentant

1. Non, cette extension amènera plus de problèmes surtout pour les entreprises.
2. Oui sur le principe, mais 20% de macarons pour les entreprises est arbitraire, il faut voir entreprise par entreprise.
3. Oui, mais il faut faire attention dans certains quartiers cette solution n'amènerait que des problèmes pour l'activité économique.
4. D'abord construire les parkings d'échanges. Toutes décisions non négociées avec les entreprises pourraient avoir des conséquences néfastes (construire, rénover, investir etc.) L'association envisage un éventuel soutien à un référendum.

Pour la Chambre Neuchâteloise du Commerce et de l'Industrie(CNCI), par son président

Il est plutôt défavorable aux changements prévus car la densité d'entreprises industrielles à proximité de l'habitat est de nature à poser beaucoup de problèmes par exemple dans le cadre d'extension des locaux. Toutes nouvelles taxes seraient actuellement mal venues. Le quota de 20% de macarons par entreprise est arbitraire. Si la zone bleue doit vraiment être mise en vigueur les entreprises doivent pouvoir se prononcer quant à la quantité de macarons à leur attribuer. Le représentant de la Chambre du commerce nous rend attentifs au fait qu'il ne faut pas se comparer uniquement avec Neuchâtel car cette ville est en train de casser le tissu industriel et commercial urbain.

Pour l'Association des Transports et de l'Environnement (ATE), par son président

1. Oui, de plus il faut envisager une réflexion commune des trois Villes avec vision à long terme.
2. Il faut également tenir compte des réflexions de la Commission cantonale des transports.
3. Oui, car cette mesure participerait au respect de l'Ordonnance de protection contre le bruit (OPB) qui échoit en 2018.
4. Oui.

Voici en résumé quelques considérations des personnes auditionnées.

### Tableau récapitulatif des associations auditionnées

	<b>Extension zone bleue</b>	<b>Macaron payant ou gratuit</b>	<b>Zones 30km/h</b>	<b>Parkings d'échange</b>
TCS	Non, pas dans toute la zone	Non pour les résidents Oui pour les entreprises Oui pour les pendulaires	Plutôt favorable	Oui, tarif bas, CHF 5.--/jour
CID	Oui, plus de places 15 à 30 min.	Oui	Pas d'avis	Oui
Cafetiers	Oui, mais problème déplacé	Oui, mais définir 1 ou 2 macarons par famille	Plutôt favorable	Oui

Vieille Ville bouge	Oui, mais place du Marché toujours accessible aux véhicules	Oui	Oui	Oui. Plus de places 15 à 30 min.
ACS	Oui, où il y a des commerces	Oui, mais risque de voitures ventouses	Oui, zones 30 dangereuses et ne respectent pas directives de l'OFROU.	Oui, mais plutôt gratuit. Référendum possible.
ASTAG	Oui (pour toute la ville)	Oui	Oui, bien délimitées et d'accès facile pour les poids lourds	Oui, mais en même temps que les projets prévus.
TRN	Oui, peu pénalisant	Oui, mixte avec parkings	Oui, si les collectrices ne sont pas touchées	Oui, tarif mixte parking TRN (attention aux horaires)
BCN	Oui, restreinte, plus de places 15 et 30 min.	Oui, 20% pour les entreprises.	Oui mais.	Oui, mais en même temps que les changements prévus.
AIP	Oui, stationnement près des entreprises nécessaire	Oui	Oui	Oui mais en parallèle, privilégier des places de stationnement limitées au commerce.
ANIM	Non, problèmes aux entreprises	Oui, 20% arbitraire, voir entreprise par entreprise	Oui, dans certains quartiers problèmes pour l'activité économique	Oui, en priorité. Eventuel soutien à un référendum.
Chambre du commerce	Plutôt défavorable.	Nouvelle taxe mal venue.	Sceptique.	Sceptique.
ATE	Oui, réflexion commune des 3 Villes à terme.	Tenir compte de la réflexion cantonale des transports	Oui, but de la Confédération en 2018	Oui

En fonction du rapport de la Confédération portant sur le projet d'agglomération Réseau urbain neuchâtelois, la Ville doit prendre en compte les enjeux concernant le RUN et les attentes de la Confédération :

- Amélioration du trafic piétonnier et cycliste, des transports publics, du réseau routier, de l'accessibilité, de l'inter-modalité, des transports de marchandises et de la qualité des espaces publics.
- Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.
- Accroissement de la sécurité des trafics.
- Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation du réseau.
- Influencer le mode de déplacement.

### **Position de la majorité: PLR-LES VERTS-POP et PS**

Conscients de l'importance pour la ville de l'acceptation de grands projets à venir tels que celui d'agglomération, du Transrun ou encore de l'évitement du Locle et de La Chaux-de-Fonds (H20 et H18), les partis PLR, Verts, POP et PS soutiennent les démarches du Conseil communal consistant à prendre des mesures d'accompagnement en matière de trafic, de stationnement et de mobilité durable.

Ces mesures démontreront la volonté de nos autorités de favoriser l'utilisation des transports publics et d'encourager la mobilité douce auprès des instances cantonales et fédérales chargées de la reconnaissance de ces grands projets et de l'octroi d'un financement par le biais d'un important subventionnement sur lequel nous comptons.

Les partis susmentionnés adhèrent aux objectifs fixés dans le rapport du Conseil communal du 2 avril 2009 et plus particulièrement ceux liés à l'extension de la zone bleue, à l'introduction d'un macaron, à la création de nouvelles zones 30 km/h et à la mise à disposition de parkings d'échange.

A l'issue de ses travaux, la Commission est arrivée aux conclusions suivantes :

#### **1. Zone bleue**

De l'avis unanime des quatre partis, l'extension de la zone bleue est souhaitée dans un périmètre allant de la rue de la Balance et du Versoix à la rue de Pouillerel dans le sens Est-Ouest et de la rue Numa Droz à la ligne de chemins de fer des CFF dans le sens Nord-Sud. La création d'une zone bleue (zone 2 selon rapport du 2 avril 2009) soit dans le périmètre

des environs de l'Hôpital est également nécessaire pour répondre aux besoins du parage des véhicules à proximité de cette infrastructure importante (Rue de la Charrière, route des Combettes, rue de Bel-Air et route de Biaufond).

L'extension de la zone bleue est par ailleurs très nettement soutenue par les associations, la majorité des représentants de l'économie et des groupements auditionnés par la Commission.

Dans la mesure du possible, l'agrandissement de la zone bleue ne devrait pas se faire dans les années à venir à l'exception de demandes absolument nécessaires. Dans ce cas, la Commission devrait en être informée.

## 2. Macarons

Après un débat nourri, la majorité de la Commission a estimé qu'il était nécessaire d'introduire un macaron pour les habitants selon les critères suivants. Chaque habitant inscrit auprès du Contrôle des habitants et domicilié dans une zone déterminée de stationnement, aura le droit d'acquérir un macaron pour son véhicule immatriculé dans le canton ou pour un véhicule d'entreprise. La personne habitant et travaillant à La Chaux-de-Fonds ne pourra acquérir un macaron que pour la zone de son lieu de résidence.

En ce qui concerne les entreprises, il est prévu dans un premier temps que chaque entreprise aurait droit à un nombre de macarons correspondant à 20% de ses effectifs. En cas de nécessité particulière et motivée par une entreprise, le Conseil Communal pourrait déroger à cette limite de 20%.

Afin de permettre une accessibilité facilitée aux lieux où se développent les activités commerciales du centre-ville, la majorité de la Commission engage le Conseil Communal à réduire la zone bleue pour la rue de la Serre et, la rue Daniel-Jeanrichard, au profit de la mise à disposition de places limitées à 30 minutes pour répondre à la demande des commerçants favorisant ainsi la rotation des véhicules.

Lors des différentes auditions, il est apparu que la majorité des intervenants peuvent accepter l'introduction d'un macaron dont le prix doit être modéré.

La Commission propose un prix de CHF 80.--/an pour les résidents et de CHF 240.--/an pour les entreprises. Un prix réduit de CHF 160.--/an pourrait être accordé aux entreprises qui s'engagent dans un plan de mobilité (encouragement du co-voiturage, incitation en faveur des transports publics et des modes dits « doux », aménagement des horaires ou encore gestion des places de stationnement sur domaine privé).

En application des compétences du Conseil général, toute augmentation du prix du macaron, qui ne devrait toutefois pas intervenir avant cinq ans, doit obtenir l'approbation dudit Conseil.

Bien que les recettes provenant des macarons ne puissent pas être affectées, la Commission invite le Conseil communal à utiliser le produit des vignettes pour financer les frais administratifs induits par le stationnement d'une part et d'autre part pour le financement de parkings d'échange.

Concernant la place du marché, la Commission peut se rallier à la proposition du Conseil communal soit zone bleue sur les 2/3 Ouest (sans macaron) et mise à disposition de places limitées à 30 minutes sur la partie Est, cette limitation étant suspendue entre 12h00 et 13h30. Ceci conformément à la proposition faite par le Conseil communal aux commerçants de ce lieu.

### 3. Zones 30 km/h

La limitation de la vitesse a également donné lieu à un débat au sein de la Commission, étant entendu qu'il s'agit d'un sujet sensible. Il y a toutefois lieu de relever qu'une vingtaine de demandes de limitation de la vitesse émanant de groupes de citoyens, d'habitants de certaines rues ou de groupements divers est actuellement dans les dossiers du Conseil communal. La Commission est persuadée que des mesures sont possibles, notamment à l'intérieur des zones de stationnement nouvellement définies sans trop péjorer les conditions de circulation. La sécurité, par contre, en sera grandement améliorée pour les différents utilisateurs du domaine public.

Les commissaires invitent le Conseil communal à soigner la signalisation des zones à vitesse limitée afin que ces espaces soient clairement identifiables par les usagers en application des directives édictées par l'OFROU (Office fédéral des routes).

Les commissaires des quatre partis demandent également au Conseil Communal de prévoir une large campagne d'information et de sensibilisation de la population aux avantages du 30 km/h d'une part (diminution du nombre et de la gravité des accidents - en cas de choc voiture-piéton, le risque de décès passe de 70% à 50km/h et à 10% à 30 km/h.-, diminution du trafic de transit, conduite plus calme, augmentation de la sécurité objective et subjective, trajets scolaires moins dangereux, diminution du bruit et des émissions nocives, amélioration de la qualité de vie) et aux règles de circulation en vigueur dans ces zones d'autre part (priorité de droite, les piétons peuvent traverser partout, les voitures restent prioritaires et les vélos sont autorisés à contresens, etc).

Les expériences faites dans d'autres villes montrent que de telles campagnes permettent d'obtenir un meilleur respect de la vitesse limite.

Dans la mesure du possible et afin d'éviter toute confusion pour les utilisateurs, les zones 30 doivent être groupées et bien signalées (porte d'entrée et de sortie).

Là aussi, à l'occasion des séances avec les représentants de la société civile, les personnes auditionnées se sont montrées favorables à l'introduction de zones à 30 km/h.

#### 4. Parkings d'échange

La Commission estime que le Conseil communal doit prioriser la création de parkings d'échange en parallèle avec l'extension de la zone bleue. Cet avis a aussi été partagé à l'occasion des auditions. Il en est clairement ressorti qu'une réalisation coordonnée était indispensable.

Le succès quant à l'utilisation ou non de ces parkings dépendra des emplacements choisis. Pour l'heure, il est encore trop tôt pour en déterminer leur situation, car les expériences démontreront où la nécessité de les aménager se fera sentir. Des sites sont encore à l'étude. Il serait souhaitable que ceux-ci se situent à proximité de la ville mais toutefois à l'extérieur de celle-ci étant entendu que les parkings d'échange seront prioritairement utilisés pour le stationnement des véhicules des pendulaires.

Tous les intervenants relèvent que l'utilisation de ces parkings doit être facilitée par la mise à disposition de transports publics performants qu'il est

indispensable de rendre plus attractifs par un développement nécessaire et dont la rapidité et la fréquence sont à améliorer.

Le prix pour le parage doit être incitatif, la modicité du coût de stationnement doit permettre le transfert modal et par conséquent l'utilisation des transports publics.

L'étude de la tarification (à l'heure, journalière et sous forme d'abonnements) doit correspondre aux besoins des utilisateurs potentiels et la combinaison avec l'utilisation des transports publics est à encourager. A ce sujet, le projet n'est pas encore assez abouti (en raison de la communauté tarifaire intégrale) pour que la Commission puisse se déterminer avec pertinence.

## **Conclusion**

Il n'est pas dans les intentions de la Commission de s'immiscer dans les compétences du Conseil communal, celles-ci étant clairement définies.

Pour mémoire, nous rappelons que le Conseil communal est compétent :

- pour prendre les arrêtés de circulation pour les zones 30 km/h,
- pour l'extension de la zone bleue
- pour la fixation des conditions d'octroi des macarons
- pour l'installation d'horodateurs dans les parkings d'échange dans le cadre de ses compétences financières.

Quant au Conseil général, sa compétence consiste à fixer le prix des différents macarons (pour le public et pour les entreprises).

La Commission estime que les orientations ont clairement été définies, notamment à la suite des auditions qu'elle a effectuées auprès des représentants de la société civile et des débats qui se sont déroulés au sein de la Commission.

Elle invite fermement le Conseil communal à faire siennes les propositions contenues dans le rapport. Au cas où des difficultés importantes empêcheraient la mise en place du concept de la politique de stationnement et de mobilité durable, il serait envisageable que la Commission soit réactivée afin d'être informée des problèmes à solutionner.

La Commission a pu se convaincre que le problème du stationnement devient de plus en plus sérieux et que sa résolution doit être envisagée dans les meilleurs délais. Il faudrait commencer les travaux en 2010. Elle insiste encore une fois sur le rapport direct qu'il y a entre les mesures d'accompagnement à prendre en ville et la réalisation des grands projets cités plus haut.

Chaque utilisateur du domaine public est très sensible à la problématique de la circulation et il se peut que l'émotionnel prenne le pas sur le rationnel. La Commission présente un rapport équilibré et modéré en donnant néanmoins un signe clair pour le Conseil communal. Elle est persuadée que la population comprendra les enjeux liés aux décisions prises par les Autorités de la ville.

La Commission invite le Conseil général à accepter le rapport tel qu'il lui est présenté et regrette que les représentants de l'UDC n'aient pas pu se rallier aux propositions de la majorité bien que ce rapport ait été adopté à l'unanimité de la Commission.

Le rapporteur  
Pierre-André Rohrbach

#### Annexes:

- tableau des prix des macarons dans les autres villes
- périmètre de la zone bleue arrêté par la Commission temporaire
- flyer "Règles de la zone 30"
- flyer "Pourquoi une zone 30"

Tableau des tarifs macarons dans certaines villes de Suisse  
Romande

<b>Villes</b>	<b>Coûts par année</b>
Fribourg	CHF 396.-
Lausanne	CHF 400.-
Vevey	CHF 360.-
Genève	CHF 180.-

La Ville de Genève pratique l'overbooking: 25'000 places vendues pour 16'000 places disponibles.

Gland	CHF 840.-
Yverdon	CHF 600.-
Neuchâtel	CHF 110.- à 1'600.- selon le profil
Payerne	CHF 200.-

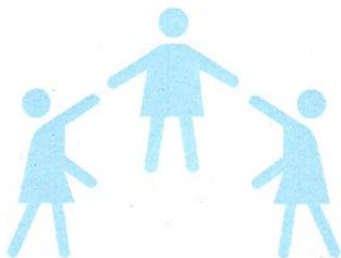
Il existe également les cartes journalières à gratter dont les prix varient entre CHF 12.- et CHF 15.-



# POURQUOI UNE ZONE

## POUR PROTÉGER

Une zone 30 offre bien plus de sécurité aux enfants et aux aînés.



## POUR SÉCURISER

Une vitesse limitée permet de mieux partager la chaussée entre piétons, cyclistes et automobilistes; les uns et les autres sont ainsi rassurés.



## POUR CIRCULER ZEN

---

En roulant plus doucement, on voit mieux les autres usagers de la rue et on anticipe leurs mouvements; moins d'à-coups, sans perte de temps.



## POUR RESPIRER

---

Une vitesse réduite limite le bruit et la pollution de l'air.



## POUR SE RESPECTER

---

Une rue de quartier est un lieu de vie.



The advertisement is set against a blue-tinted background of a city street. In the foreground, a woman with dark hair, wearing a white long-sleeved shirt and dark trousers, is sitting in a black office chair, smiling and looking towards the camera. Behind her, a large white outline of a car's rear end is superimposed over the scene. A circular speed limit sign with a red border and the number '30' in black is positioned on the left side of the car outline. In the background, a person is walking on the sidewalk, and a bicycle is parked. Several white musical notes and bird silhouettes are scattered across the upper portion of the image, suggesting a theme of music and freedom.

**ZONE 30**  
**PETITE VITESSE GRAND PLAISIR**

Transphère S.A.



VILLE DE GENÈVE



# RÈGLES DE LA ZONE

## VITESSE

---

La vitesse est limitée à 30 km/h

## PRIORITÉ

---

La priorité de droite est en vigueur

## PIÉTONS

---

Les piétons peuvent choisir où traverser la chaussée (d'ailleurs, il n'y a pas de passage piétons, sauf exception)

## VOITURES

---

Les voitures et les deux-roues restent prioritaires sur les piétons

## VÉLOS

---

Les vélos peuvent rouler à contresens (si cela est signalé)

## TROTTINETTES...

---

Les trottinettes, rollers, planches à roulettes, vélos d'enfants ont le droit de circuler sur la chaussée et sur le trottoir