

# COURRIER DES CONSEILLERS

*ORGANE CRITIQUE DU GROUPEMENT "PETITION VILLE DE SIDN"  
TOTALEMENT INDEPENDANT ET APOLITIQUE*

## No 1

### SOMMAIRE

	Pages
1. PRESENTATION DU NOUVEAU PERIODIQUE	2
2. POSTULAT SUR L'ENVIRONNEMENT	3
3. PARKINGS AU CENTRE-VILLE	4-13
4. COURRIER DU LECTEUR	13
5. QUESTIONS A NOS AUTORITES	14
6. ANNEXES A - B - C - D	15-18

## AVRIL 1989

**COURRIER DES CONSEILLERS**

No 1, 1ère année, avril 1989

Périodique du groupement apolitique et indépendant  
"PETITION VILLE DE SION"

Paraît 3 à 4 fois l'an.

Publié seulement en français

**Tirage :**  
270 exemplaires

**Distribué gratuitement à tous les conseillers  
communaux et généraux de la ville de Sion et  
à la presse.**

**Responsables de publication et auteurs :**  
ZANOLI Fabienne, Sion  
REICHENBACH Didier, Sion

**Impression :**  
BAI, Avenue de la Gare 5, 1950 SION

**Abonnement, rédaction et secrétariat :**  
PETITION VILLE DE SION  
Case postale 685  
CH - 1951 SION  
Tél. 027 / 22.09.83

**Remerciements :**  
Nous remercions Mademoiselle Romaine ZANOLI pour  
sa participation à notre petite enquête au sujet  
du dénombrement des places de parc dans le centre  
ville de Sion.

## 1. PRESENTATION DU NOUVEAU PERIODIQUE

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Grâce à un magnifique élan de solidarité des sédunois nous pouvons vous présenter aujourd'hui le premier numéro du "COURRIER DES CONSEILLERS". Nous remercions donc sincèrement toutes les personnes qui se sont abonnées à notre journal apportant ainsi leur soutien à notre action.

Afin de mieux partager avec les élus communaux une approche des problèmes d'environnement au sens large du terme nous avons eu l'idée de créer ce périodique critique et constructif. Ceci est une suite logique après le dépôt de notre pétition le 16 mars 1988 et la participation de notre groupe à la conférence-débat publique organisée par les JDCS le 28 octobre dernier sur le thème de "Sion et ses problèmes de circulation".

Notre but est de sensibiliser le pouvoir politique et la population sédunoise sur divers problèmes touchant nos conditions de vie et de faire connaître notre préoccupation face à une croissance économique qui s'appuie actuellement plus sur l'aspect quantitatif que qualitatif.

C'est parce que nous aimons beaucoup notre ville et que nous désirons la préserver que nous **défendrons de manière ferme, ouverte et modérée** les intérêts légitimes des habitants de notre commune. **Apolitiques** nous sommes **prêts à écouter toute proposition constructive**. Par un dialogue ouvert, riche et positif sans cesse renouvelé nous espérons créer **un trait d'union entre politiciens et habitants**.

Nous accompagnerons régulièrement nos remarques de propositions diverses car nous pensons qu'une critique, pour être objective, doit - dans la mesure de nos moyens - être suivie de solutions aptes à apporter un plus au débat engagé. Dans chaque numéro une question précise sera posée à nos autorités. Nous souhaitons qu'elles "jouent le jeu" en y apportant des réponses claires et nettes.

Une rubrique "Courrier du lecteur" permettra à chacun de s'exprimer librement et de faire part de ses idées. Les lettres anonymes ainsi que celles portant des termes injurieux ne seront pas prises en considération.

Cette publication est auto-financée par les habitants abonnés et elle est **distribuée gratuitement au pouvoir politique sédunois** (15 membres du conseil communal et 60 membres du conseil général) **ainsi qu'à la presse**. Trois à quatre numéros sont prévus par année abordant des sujets aussi variés que la circulation; les transports publics; la pollution de l'air, de l'eau, sonore; l'environnement; la voirie (bennes à verre, etc.); l'habitat; l'aéroport; les animations; les problèmes de quartier; etc.

D'ores et déjà, nous vous souhaitons une très bonne lecture.

PETITION VILLE DE SION

ZANOLI Fabienne



REICHENBACH Didier



## 2. POSTULAT SUR L'ENVIRONNEMENT : REFUS CATEGORIQUE !

Au cours de la séance publique du conseil général du 21.12.1988 le groupe socialiste, par la voix de son représentant M. Jean-Marc Zufferey, a développé son postulat sur les problèmes d'environnement à Sion. Il proposait «la création d'une commission ad hoc comprenant des représentants de la commune (élus et fonctionnaires) et des personnes compétentes et désireuses de porter remède aux problèmes de l'environnement à Sion.» Le groupe pensait ainsi que «les efforts déjà consentis (!) seraient optimisés car dans ce domaine plus que dans tout autre il existe une interdépendance des différents secteurs et une politique d'ensemble s'avère absolument nécessaire pour être efficace.»

Les démocrates chrétiens, par leur porte-parole M. Jean-Pierre Perraudin, se dirent sensibles à ces problèmes, d'accord sur le fond mais pas sur la forme. Ils proposèrent donc, puisqu'une commission de l'environnement existe déjà dans l'exécutif, de donner un peu plus de moyens à cet organe sans mettre sur pied une commission extérieure. M. Zufferey n'ayant pas désiré modifier son intervention dans ce sens, l'assemblée passa au vote. Par 24 voix contre 8 et 9 abstentions le postulat fut donc balayé par les conseillers généraux.

Il est indéniable que les problèmes touchant notre environnement ne déchainent pas encore les passions au sein du législatif séduinois. Pourquoi donc les conseillers généraux ont eu si peur de cette commission extérieure à l'exécutif ? Comment se fait-il que les partis (dans leurs discours préelectoraux) se disaient proches de ces problèmes et lorsque l'occasion leur est enfin donnée de prouver leur position ils tournent leur veste ? Ont-ils craint l'effet de synergie qu'engendrerait une acceptation ou les conclusions d'un futur rapport mettant en cause quelques options communales prises actuellement ? Ou alors a-t-on assisté à un simple conflit d'intérêts partisans ?

Il a donc fallu une bonne dose de lâcheté - appelons les choses comme elles sont - pour saborder si facilement une idée qui n'était pas si dangereuse ou inquiétante pour notre sacro-sainte économie. Au contraire, ce postulat aurait certainement permis de remettre les pendules à l'heure et de rétablir quelques priorités. Comme nous l'avons toujours prétendu et l'affirmons à nouveau, nous considérons que l'écologie (étude scientifique des rapports des êtres vivants avec leur milieu naturel) et l'économie ne sont pas antagonistes. Il faut croire que d'autres intérêts animent nos représentants ! Il est navrant et inquiétant de constater que ceux-ci ne se soient pas montrés plus ouverts face aux problèmes d'environnement.

### 3. PARKINGS AU CENTRE-VILLE

#### MEDITONS ...

«Il est temps, croyons-nous, de restituer les villes à leurs usagers les plus légers et les plus silencieux. Il faut modérer le trafic automobile en milieu urbain en prenant toutes sortes de mesures techniquement simples et financièrement acceptables. Notamment en créant des parcs automobiles en périphérie, en canalisant le trafic dans des voies lentes, en organisant des zones piétonnières, en réservant une partie de la chaussée au trafic cycliste.» (Extrait du billet du président du Touring Club Suisse, section Valais, par Monsieur François Valmaggia, bulletin No 4/novembre 1987).

«Les voitures sont encombrantes en marche comme à l'arrêt. Elles occupent un espace urbain qui n'avait pas été prévu pour elles. Elles font du bruit; elles lâchent leur huile sur les beaux pavés tout neufs. Elles gênent les piétons; elles effrayent les vieilles personnes et les petits enfants. Elles causent des accidents trop nombreux. Elles sont une calamité publique.» (Extrait du "Contact" No 18 de Juin 1979, organe d'information de la Municipalité sédunoise.)

«Sur les parcours où l'on fait tous les jours la navette et dans les régions urbaines notamment, les transports publics sont plus pratiques que les moyens de transports individuels. En empruntant des bus ou des trains, vous n'aurez pas à vous énerver dans les bouchons, vous avez du temps pour la lecture de votre journal et en plus, vous n'utilisez pas d'essence. Demandez-vous avant chaque course si vous ne pouvez pas atteindre votre destination par une saine marche à pied ou par les transports publics, car les courts trajets coûtent beaucoup d'essence.» (Extrait de la brochure "Economies d'énergie dans la circulation", éditée par l'Office fédéral de l'énergie et le Touring Club Suisse)

«La voiture a envahi notre vie. Non seulement nous en sommes dépendants, mais carrément tributaires. Tout aujourd'hui s'organise autour d'elle, et nos villes (comme nos campagnes) sont défigurées par l'importance qu'elle a prise. Une importance récente, incroyablement brutale et qui n'était pas prévisible il y a quelques décennies seulement.» «Les rues ne se transforment pas en fonction des besoins de l'Homme, mais bien en fonction de ceux de l'automobile; c'est elle qui dicte sa voix.» «Des quartiers entiers sont rasés, des rues disparaissent, des places de jeux se transforment en parkings pour que la voiture s'érige en maîtresse absolue des cités. La rue, désormais, appartient aux véhicules à moteur parce qu'aucune ville n'a su développer un réel réseau de transports en commun. Et l'homme dans tout ça ?» «Avec la voiture, les villes s'engorgent à certaines heures et se dépeuplent à d'autres. Dans les deux cas, c'est la mort de la rue, de toute façon asphyxiée par les gaz d'échappement, dénaturée au profit de la circulation, encombrée par les places de stationnement. En voulant se rendre libre par le truchement de l'automobile, l'Homme a emprisonné ses rues, détruit la vie qui s'y déroulait et lui était pourtant capitale sur le plan psychique.» (Extrait du livre "La rue aux mille visages", Editions Mondo)

«Les bouchons. Voilà la véritable limite de l'automobile en ville. Quoi de plus absurde, de plus dérisoire qu'une voiture engluée dans un embouteillage ! Victime de son succès, l'automobile finit par contredire sa raison d'être : la mobilité. Jusqu'à maintenant on a trouvé le moyen d'adapter vaille que vaille les villes aux voitures. Aujourd'hui il n'est physiquement plus possible d'en faire davantage, à moins de détruire massivement le patrimoine bâti, ce qui est impensable. Il faut bien se rendre à l'évidence : la voirie publique urbaine n'est pas extensible. Cette prise de conscience est loin d'être générale. Il est plus agréable d'écouter ceux qui prédisent la poursuite du développement de l'usage de la voiture en ville, moyennant quelques replâtrages (un élargissement de route par ci, une signalisation plus adéquate par là, des parkings partout), qui ne font que déplacer (et aggraver) les problèmes géographiquement et temporellement. Trop occupés à "dorer la pilule" d'élection en élection, les politiciens sont peu enclins à mettre en évidence - pour autant qu'ils en aient conscience - les dangers mortels que les excès de l'automobile font courir aux grandes cités. Car les villes vivent d'échanges, et donc de mobilité. Transformées en immenses bouchons, elles sont condamnées à péricliter. Le remède est connu, mais il fait encore peur : les transports en commun charrient des connotations peu flatteuses de grégarité, de saleté, de pauvreté, de rigidité. On les associe au passé, au temps maudit où les voitures étaient réservées aux privilégiés.» (Extrait de l'article "L'auto tueuse de villes", par M. Xavier Pellegrini, Journal de Genève du 14.11.1988)

«Même si de nos jours, le réseau routier n'est pas parfait, on est pourtant obligé de reconnaître qu'il permet de satisfaire l'essentiel des besoins en matière de circulation. C'est pour cette raison que nous devons concentrer nos efforts sur la lutte contre les effets négatifs de la circulation. Il est plus important de nous protéger des nuisances que de favoriser une mobilité illimitée. L'homme, mesure de toutes choses, doit de nouveau avoir priorité sur l'automobile. Il est bien plus intéressant pour les autorités et les habitants de trouver en commun une solution à un problème que d'opter pour une solution toute faite dictée uniquement par les autorités et qui ne tiendrait pas compte de la situation locale.» (Extrait de la Préface du livre "Rue résidentielle, rue de l'avenir", M.C. Rotach, EPF, Editions Pro Juventute, 1981)

## POLITIQUE COMMUNALE

Les autorités communales sédunoises ne cachent pas leurs ambitieux projets de parkings au centre de notre ville. Mise à l'enquête publique, en juillet 1987, du parking du Sex (724 places) et confirmation, à plusieurs reprises, de celui des Mayennets (585 places).

Afin de mieux situer les emplacements des parkings communaux, nous vous prions de vous référer à l'annexe A en page 15 de ce journal.

Cette vision urbanistique part donc du principe que les parkings implantés (Planta, La Cible) et prévus (Scex et Mayennets) s'intègrent dans une stratégie tournée vers l'accessibilité maximale du centre-ville par véhicule privé des pendulaires et de la clientèle des commerces dans un rayon à moins de 5 minutes à pied de leur lieu de travail ou d'achat. Pour arriver à ce but, la commune a fixé

les emplacements décrits plus haut et considère ceux-ci comme optimaux. Cette structure permettrait de redéfinir le plan urbanistique du centre-ville en y aménageant de plus nombreuses zones piétonnes ou semi-piétonnes et d'éliminer un certain nombre de places de parc en surface afin d'augmenter la qualité de vie dans cette zone.

**Cette option rend pratiquement obligatoire la prise de mesures simultanées**, comme par exemple, dissuader au maximum les liaisons directes des parkings entre eux et éliminer le trafic de transit au centre. Une canalisation du trafic en provenance de l'extérieur de la ville directement vers les parkings construits est ainsi obligatoire pour que ce concept soit véritablement efficace.

### CRITIQUES SUR LE SCHEMA COMMUNAL

A première vue ce type d'option peut paraître intéressant : on aménage agréablement un centre où se situent la majeure partie des activités, on "assure" une certaine accessibilité jusqu'au but final du transport pensant ainsi résoudre le parcage sauvage et les problèmes de circulation par la création de places de stationnement supplémentaires.

Ce schéma correspond aux plans d'urbanisme que l'on rencontrait couramment dans les années 60-70 où l'on pensait encore **qu'accessibilité devait rimer avec voiture privée**. On ne tenait peu ou pas compte des autres usagers (piétons, cyclistes, transports publics) hors de la zone centrale entourée des importantes infrastructures de parkings. On faisait miroiter aux habitants une zone idéale dépourvue de circulation et pleinement utilisable.

En analysant de plus près l'hypercentre-ville on constate que cette zone est occupée d'un nombre relativement peu important d'habitations en comparaison avec la zone directement attenante.

Mentionnons toutefois les efforts non négligeables de notre municipalité afin de rendre à la vieille ville un cachet d'antan et sa politique "des petits pas" pour l'extension, par étapes, de la zone piétonne.

**L'option communale ne tient donc pas compte du fait que la circulation automobile doit, pour arriver à son but - le parking - traverser des régions fortement habitées** (Rue du Sex, Av. de Tourbillon et quartier des Mayennets). D'autre part, on peut se demander quel parking servirait pour les mouvements en provenance de l'Ouest (la Planta ? ou les Mayennets ?). Dans ce cas on traverserait ainsi toute la ville !

**Créer des parkings importants en bordure de l'hypercentre-ville** (Sex, Mayennets) c'est indubitablement augmenter le besoin de mobilité et, par conséquent, **favoriser un flux supplémentaire de véhicules**. A ce sujet l'étude d'impact du parking du Sex est très catégorique : «...Selon "le rapport sur le stationnement au centre ville de février 1986" il manquerait 900 à 1200 places de parc. Ce rapport exprime une tendance. L'augmentation quantitative de l'offre en stationnement au centre ville correspond à une politique des transports essentiellement tournée vers la voiture, sans restriction quant à l'accessibilité du centre ville. La création d'un garage souterrain de près de 700 places à proximité du centre ville va donc

certainement satisfaire bon nombre d'usagers. Dès lors la **disparition d'une des principales contraintes à l'utilisation du véhicule privé** va conforter ceux-ci dans leur choix du moyen de transport individuel. **Tout accroissement des besoins en matière de déplacement se traduira donc ces prochaines années par une augmentation proportionnelle des charges de trafic.** Une telle politique va donc intensifier les problèmes de circulation en ville de Sion à moyen et long terme.»

Il est clair que si les parkings projetés serviraient à assainir une situation sans augmenter le nombre de places de stationnement disponibles nous pourrions encore étudier leur opportunité. Malheureusement l'intention de nos autorités n'est pas de procéder ainsi puisque, en page 32 de leur fascicule "Lignes directrices et planification financière 1989-1992" on peut lire: «Selon les études de circulation les places de parc manquantes s'élèvent à environ mille pour les besoins internes de la ville (affaires et commerces) sans compter les pendulaires». D'autre part, **lors de la mise à l'enquête publique du parking du Sex il n'y avait aucun cahier de mesures compensatoires** dressé par la commune. Libre donc à elle de juger le moment favorable (dans quelques temps ou jamais) pour procéder à l'élaboration de ce document.

Il est donc clair qu'ainsi, même si la zone centrale subit un assainissement (personne jusqu'à ce jour nous l'a réellement promis!), les habitants situés dans les quartiers traversés par un trafic supplémentaire subiront des inconvénients accrus.

#### Vision restreinte des planifications

Continuer à favoriser sans discernement le trafic motorisé privé au préjudice des autres formes de déplacement nous amène inéluctablement à l'impasse. Il faut donc qu'un choix s'opère à ce niveau et qu'il corresponde à une vision moderne d'une ville en pleine expansion. En effet, en regard de tous les documents communaux, communiqués et déclarations diverses nous constatons **une vision quelque peu restreinte des planifications** comme si l'avenir de notre cité ne s'étalerait que sur quatre ans. Il ne faut pas oublier que tout ce que l'on entreprend et entreprendra dans les domaines de la planification urbaine (édilité, travaux publics, etc.) marqueront notre cité durant plusieurs décennies. Gouverner n'est-ce pas aussi prévoir?

#### POPULATION ET PENDULAIRES

Au niveau de la population on peut constater une forte augmentation de celle-ci dans les communes suburbaines (St-Léonard, Salins, Ardon, Conthey, Vétroz, Grimisuat, Savièse) se chiffrant à 30% (+4365 habitants) pour la période 1970-1987. Dans la périphérie et la banlieue sédunoise l'augmentation a été de 57% (+2636). La zone urbaine a perdu 2,9% (-480)! Ces chiffres en disent long sur la **progression spectaculaire du trafic pendulaire**. Selon toute vraisemblance **cette situation ne se modifiera pas pour l'avenir mais aura plutôt tendance à s'amplifier**. Par une revalorisation des conditions de vies dans toute la zone urbaine les autorités pourront freiner



cette migration; la prise de mesures politiques destinées à atteindre ce but sont indispensables avant que le phénomène ne s'amplifie trop.

### ADAPTER ET GERER LE STATIONNEMENT

En tant que sédunois nous ne pouvons pas admettre plus longtemps le fait que nous devons financer des infrastructures surdimensionnées pour un nombre toujours plus important de pendulaires fréquentant notre ville. Si Sion «gère certains jours 44000 habitants» (travailleurs y compris) **notre ville ne possède pas un réseau routier extensible**. Les pendulaires sont les bêtes noires des ingénieurs du trafic car ils se déplacent tous en même temps provoquant des embouteillages importants. Il faut donc trouver un moyen pour les dissuader à venir se parquer dans le centre-ville. Si on transforme une place de parc d'un pendulaire en case de stationnement à courte durée pour favoriser la clientèle des commerces, celle-ci sera alors la cause de 10, 15 ou 20 déplacements par jour, certes étalés dans le temps, mais qui n'en provoquent pas moins chacun des nuisances. Il faut d'autre part maîtriser le plus complètement possible le stationnement sur le domaine privé; les autorisations de construire doivent être assorties d'un strict régime de contrôle dans le cadre du règlement de construction et de zone. Il faudrait, d'autre part, assurer un nombre suffisant de places pour les résidents afin que ceux-ci n'aient pas besoin de déplacer leur véhicule pour faire leurs achats ou se rendre au travail. L'utilisation de vignettes de quartier pourrait être une solution à envisager (cas de Berne). **Ce n'est donc que par une adaptation et une gestion très rigoureuse des places de stationnement que nos autorités pourront réduire le volume du trafic automobile.**

### NOMBRE DE PLACES DE PARC PROCHE DE L'HYPERCENTRE

Nous avons recensé le nombre de places de parc disponibles dans un secteur (Annexe B, page 16) à moins de 8 minutes à pied de l'hypercentreville (place du Midi). Vous trouverez, en Annexe C, page 17, le détail des places selon leur définition et en Annexe D, page 18, le graphique représentant ces chiffres sans tenir compte des places "sauvages". Nous attirons votre attention sur le fait que ces chiffres ne sont pas complets car au niveau des places privées nous avons renoncé à compter les garages souterrains des immeubles ainsi que de nombreuses autres places. Il est certainement aussi utile de préciser que, particulièrement à l'avenue de Tourbillon, **de nombreuses places recensées "en privé", sont louées à des pendulaires**. Nous avons estimé à **environ 650 le nombre de places sauvages**. Nous les considérons de la sorte lorsqu'aucune case de parcage ne figure au sol et que des véhicules s'y trouvent ne portant aucune contravention ou de façon extrêmement sporadique. Ces chiffres en disent long sur le nombre de places déjà disponibles dans ce secteur. Au total, tenant compte de ce qui est dit ci-dessus, on atteint le chiffre de 3247 places effectives. Disponibles pour la clientèle des commerces et diverses activités : 2175. En tenant compte des places sauvages (estimation) : 2825. Les différentes constructions en cours ou projetées en engendreront plus de 800. Nous avons donc beaucoup de peine à imaginer un surplus de 1000 à 1200 places communales

parmi celles déjà existantes ! Cela représenterait, par rapport aux chiffres actuels, une augmentation de 28,73% de la capacité de stationnement dans le centre-ville. Impensable !!

### EXISTE-T-IL D'AUTRES SOLUTIONS ?

Nous répondons **OUI** à cette question. Nous allons vous l'expliquer et vous décrire la procédure qui nous semble indispensable afin d'arriver à juguler au mieux (car aucune solution n'est réellement miracle!) les problèmes de déplacement dans notre ville.

Les ingénieurs et aménagistes abordent encore trop souvent les problèmes urbains de façon exclusivement technique et juridique. L'homme, en tant qu'être humain n'entre pas ou peu dans les processus de planification. Il est donc temps que cela change et que d'autres facteurs soient pris en considération. Un rattachement unique et figé à des normes doit faire place à une capacité de dialogue, une volonté d'écouter les arguments des autres.

Pour parvenir à créer un ensemble de systèmes cohérents il est nécessaire d'effectuer, en tout premier lieu, **une étude globale réunissant toutes les disciplines** touchées, permettant de mieux cerner tous les secteurs en interaction et de définir une synthèse complète des divers problèmes afin d'être capable d'aborder et d'établir des solutions concrètes.

Ceci n'est possible que par **une parfaite coordination interdisciplinaire entre les différents services communaux et avec l'appui de spécialistes de l'aménagement urbain, de l'environnement, des transports, etc.** Il faut intégrer à ce processus de consultation, de planification et de décision toutes personnes intéressées à apporter des remèdes efficaces.

A partir d'une conception globale on peut, dès lors, préciser les mesures à prendre quartier par quartier, zone par zone. Une vision systémique apporte ainsi de réelles améliorations à des situations critiques. Si l'on n'adopte pas cette procédure logique on s'achemine alors vers de graves problèmes de coordination et de cohérence entre chaque intervention ponctuelle; c'est le cas actuellement!

### QUELQUES IDEES POUR UNE MEILLEURE PLANIFICATION URBAINE

Ci-dessous vous trouverez donc une série de mesures que nous proposons et pouvant apporter de substantielles améliorations à la situation actuelle :

#### Assurer l'accessibilité

En tout premier il faut assurer l'accessibilité des commerces, des points d'attraction et de travail. Plusieurs options se présentent : le véhicule privé, la marche à pied, le vélo, les transports publics. Dans notre optique nous pensons donc, que pour favoriser équitablement les habitants et les pendulaires il faut opter pour les trois dernières solutions en complémentarité avec la première.

Il est donc **indispensable et urgent de mettre sur pied une infrastructure de transports publics performants et attractifs**. A ce sujet il faut que notre commune définisse, en collaboration avec les communes suburbaines (ARS), une politique d'ensemble et une action d'envergure pour permettre la création d'**une communauté tarifaire élargie** et non seulement intégrant le territoire communal. Si l'attractivité est importante on peut, dès lors, s'attendre à ce qu'un certain nombre de pendulaires optent pour ce choix et déchargent ainsi le réseau urbain. Il faudrait créer, simultanément, des parcs de dissuasion le long ou en fin de lignes de transports publics (cas de Genève). Cette mesure serait aisément applicable à notre ville.

**Simultanément de gros efforts doivent être entrepris en faveur des cyclistes** en assurant leur sécurité, dans un premier temps, là où c'est directement possible par la création de pistes et bandes cyclables. Aménager des lieux de stationnement nombreux et de petite dimension aux abords des centres d'animation, d'activités, etc. Dans certains cas autoriser le trafic cycliste à contre-sens dans les rues à sens unique en leur assurant la sécurité voulue.

Il faut **améliorer la sécurité des piétons** (nous reviendrons sur ce sujet dans le prochain numéro des conseillers avec des exemples "frappants") particulièrement aux carrefours, le long des voies principales et des points de transbordement des transports publics. Donner une plus grande priorité aux piétons, adopter des mesures pour le ralentissement des véhicules à proximité des passages pour piétons, élargir certains trottoirs et les aménager pour interdire aux voitures de les occuper. On devrait ainsi obtenir des chemine-ments piétonniers entre les différents secteurs et quartiers de la ville et les points d'activité.

#### Des parkings pourquoi, pour qui et où ?

Afin d'apporter des solutions durables on doit agir directement à la source et favoriser au maximum les déplacements origine-destination. Il est clair que, même en prenant toutes les mesures possibles afin de transférer le trafic individuel vers les transports publics, il ne faut pas s'attendre à ce que notre ville se vide totalement de voitures. Réalistes nous devons le rester et c'est pour cela que nous avons déjà proposé, ci-dessus, la création de différents parkings de dissuasion. Pour compléter une offre de stationnement intéressante **nous proposons la création** (prévue mais pas à court terme!) **du Park and Ride au sud de la gare de Sion**. Nous sommes favorables à cette construction pour les raisons suivantes :

- Avantagerait les utilisateurs des transports publics.
- Hors des zones habitées.
- Proche du centre-ville.
- Accès direct à tous les transports publics : trains, cars postaux, bus sédunois et cars privés, taxis.
- Accès possible depuis l'autoroute sans entrer dans la ville.  
(Les accès ne devant pas rejeter le trafic dans la zone urbaine.)
- Peu nuisible à l'entourage.
- Subventionné par la Confédération (droit de taxes sur les carburants).

Ce parking s'avère être la solution qui prêterait le moins la qualité de vie des sédunois et la plus adaptée dans l'optique de l'ambitieux projet confédéral Rail-Bus 2000.

### Favoriser une plus grande mixité des activités

Il faut remettre en question la politique du développement urbain en abandonnant, à terme, la politique du "zonage" en faveur d'**une nouvelle mixité des activités**. Cette option aurait pour effet de répartir les mouvements et éviterait probablement un certain nombre "d'effets pendulaires" ou ceux-ci seraient moins générateurs de nuisances qu'actuellement. **Ce chapitre est peut-être la clé de voûte du système urbain.**

La décentralisation des activités du secteur tertiaire est dorénavant possible grâce à l'informatique et aux techniques bureautiques. Il faut donc favoriser cette atomisation en proposant à ce type d'entreprises des emplacements adéquats. Ceci commence déjà à se faire dans certains secteurs de notre ville (Envol, Grand-Champsec)

### Modérer la circulation

Afin d'assurer les facilités de déplacement et la reconquête des espaces en faveur de moyens de transport plus respectueux envers l'homme et son environnement nos autorités devraient mettre sur pied **une stratégie de modération générale de la circulation** pour inciter les automobilistes à adapter leur vitesse à l'intérieur de notre ville. Ce paragraphe mérite néanmoins un développement plus important. Nous vous expliquerons donc, lors d'une prochaine édition de notre petit journal, ce qu'est réellement "la modération de la circulation", quels sont ses buts et comment elle peut être pratiquée avec quelques exemples concrets touchant notre ville. Nous croyons beaucoup à cette forme d'urbanisme car elle a déjà fait ses preuves depuis de nombreuses années en Hollande et en Allemagne. Elle a gagné notre pays vers la fin des années 70 et progresse constamment dans les idées des planificateurs, ingénieurs et aménageurs. **C'est la seule solution conciliant l'accessibilité, la sécurité et la répartition équitable des espaces urbains.**

### Transparence, information et incitation

La transparence dans les dossiers communaux n'est pas le point fort de notre municipalité. Il est malheureux de constater une certaine réticence à fournir des informations pouvant intéresser le public tout entier. Ceci est particulièrement perceptible lorsque l'on aborde de près certains dossiers ! Au lieu de se retrancher derrière des articles de loi ou des rigueurs administratives **nos autorités devraient s'ouvrir plus clairement aux citoyens soucieux de l'avenir de leur cité.**

Lorsque nos autorités informent les habitants de projets concrets cela ne se fait pas toujours de façon adéquate. La démarche est parfois carrément maladroite, un exemple : le "Contact" de Juin 1988 traitant des transports publics. Fascicule bourré d'erreurs, peu clair et trop vague pour inviter les habitants à une mûre réflexion. **D'autre part, les rapports entre sédunois et conseillers sont pratiquement inexistantes.** Hors d'une bataille de partis représentés il serait peut-être bon d'organiser, à l'avenir, **des rencontres entre élus, fonctionnaires responsables et habitants** pour partager des soucis légitimes.

**Croire que chacun agira** dans le sens d'une sensibilisation complète aux problèmes d'environnement **par une action volontaire individuelle c'est se bander littéralement les yeux.** Sans être fataliste, il faut se rendre à l'évidence que **des mesures d'incitation doivent être prises par la municipalité** afin de modifier les habitudes des habitants et pendulaires. Nous ne reviendrons pas ici sur l'étendue de ces actions mais les aborderons dans les prochaines éditions, thème par thème.

La loi fédérale sur la protection de l'environnement, les ordonnances sur la protection de l'air, contre le bruit et sur l'étude d'impact imposent des normes à respecter. Elles sont donc contraignantes. Il serait, dès lors, malheureux de devoir, par une attitude tardive ou irresponsable, d'en arriver à imposer des mesures trop coercitives. **Nos autorités peuvent jouer un rôle non négligeable dans cette oeuvre de sensibilisation et d'incitation.** Elle a le devoir d'agir.

#### Agir aussi individuellement.

Par un souci accru des conséquences de ses actes **chacun devrait se sentir pleinement responsable.** L'utilisation réfléchie de la voiture à l'intérieur de notre ville permettrait de "souffler un peu". Par une modification - parfois légère - de nos habitudes on participerait activement à une amélioration de la situation actuelle. Rejetons cet éternel conflit "automobiliste-piéton" et partons ensemble à la recherche d'une cohabitation pacifique de toutes les formes de déplacement. **L'amélioration de la qualité de vie est l'affaire de tous.**

#### NOTRE CONCLUSION : ETUDE GLOBALE

Nous dénonçons avec vigueur les options communales actuelles et estimons qu'il ne s'agit plus d'être "sensibles au phénomène" mais d'agir en connaissance de cause. Si nos autorités sont si soucieuses de la qualité de vie des sedunois elles doivent, dès lors, faire preuve d'ouverture et de lucidité envers des propositions concrètes et constructives. Sion se greffe sur l'avenir : oui, mais pas à n'importe quel prix et pas de n'importe quelle façon. Il est indéniable que **les problèmes de circulation doivent être pris très au sérieux.** Ils créent des répercussions insoupçonnées sur bien d'autres secteurs touchant l'organisation de notre commune. Par une atteinte continuelle aux conditions de vie des citoyens (bruit, pollution, insécurité, bétonnage) ceux-ci choisiront tôt au tard d'aller habiter dans une région plus agréable, augmentant ainsi les déplacements pendulaires, laissant champ libre à toute spéculation immobilière, à l'emprise sans cesse croissante du secteur tertiaire, à un abaissement du nombre d'appartements à loyers modérés, à une diminution des rentrées fiscales portant préjudice au finances communales risquant ainsi de provoquer une hausse du taux d'impôts...

Voir plus loin que le bout de son nez est indispensable dans toute planification digne de ce nom. N'est-il pas temps de penser à une croissance qualitative plutôt que quantitative ? Ne faut-il donc pas s'interroger sur les conditions de vie précaires que bien des sedunois endurent ? Il ne faut plus aujourd'hui se contenter d'examiner

les projets en matière de circulation seulement sur le point de vue de la fluidité du trafic, mais prendre également en compte leurs répercussions sur le degré de pollution de l'air, le niveau sonore et la sécurité de tous les usagers. **Une vision globale des problèmes de circulation est donc primordiale et nécessaire.** Ce n'est que par l'adoption d'une politique générale des transports en ville de Sion mettant en relation les nombreuses interactions entre les divers secteurs de l'organisation des circulations (urbanisme, espaces publics, piétons, cyclistes, transports individuels, professionnels et publics, stationnement, ossature routière, accessibilité, etc.) que nous trouverons des solutions satisfaisantes et durables. Ce but ne peut pas être atteint par la prolifération d'études diverses ne mettant pas en relation les nombreux secteurs touchés ni par la prise de mesures trop ponctuelles.

**Nous proposons** donc, comme nous l'avons déjà fait lors de la conférence-débat JDCS du 28 octobre 1988, **que soit mandatée immédiatement une vaste étude pluridisciplinaire sur la planification à long terme des circulations en ville de Sion** et que, pendant ce laps de temps, soit suspendu tout projet communal de parking souterrain. **Toutes les mesures de modération de la circulation planifiées (Grand-Pont, rue du Rhône et de Lausanne, Petit-Chasseur) doivent faire partie intégrante d'un "concept global de modération" et de l'étude citée ci-dessus.** L'élaboration d'autres projets, **avec la participation active des habitants,** (par exemple Vissigen, Mce-Troillet, les abords de centres scolaires, etc.) sont, des lors, indispensables.

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

#### 4. COURRIER DU LECTEUR - COURRIER DU LECTEUR

##### POIDS LOURDS : TRANSIT

«Dès l'arrivée de la N 9 à Sion-ouest, une magnifique route de déviation a été ouverte entre le pont des Ronquoz et le pont de Berne à la sortie est de la ville. Excellente réalisation avec une signalisation ad hoc pour obliger les poids lourds en transit d'éviter l'Avenue de France et l'Avenue de Tourbillon. Félicitations et remerciements aux instances responsables du Département cantonal des Travaux Publics et à sa commission de signalisation routière.

Toutefois, si des chauffeurs de camions et de cars respectent cette nouvelle signalisation, il n'en est malheureusement pas de même pour beaucoup d'entre eux. A qui la faute ? Une réponse de la part des instances concernées nous obligerait beaucoup. Un grand merci d'avance.»

(s.) F. ERNE  
pour les habitants et riverains des Avenues  
de France et de Tourbillon

## 5. QUESTION A NOS AUTORITES COMMUNALES

A plusieurs reprises nous avons émis l'idée d'accentuer le dialogue POLITICIENS-HABITANTS. Nous souhaitons que ce périodique devienne ce trait d'union.

Les sédunois sont curieux et intéressés par l'avenir de notre cité. Nous vous proposons donc, à vous - autorités politiques sédunoises - de "jouer le jeu" et de répondre le plus précisément possible aux diverses questions qui paraîtront dans cette rubrique.

Afin que votre réponse puisse être diffusée dans le prochain numéro du "Courrier des Conseillers" nous vous serions gré de bien vouloir nous la faire parvenir d'ici au 15 juin 1989.

D'avance nous vous remercions de votre franche participation et vous prions de trouver ici l'expression de notre parfaite considération.

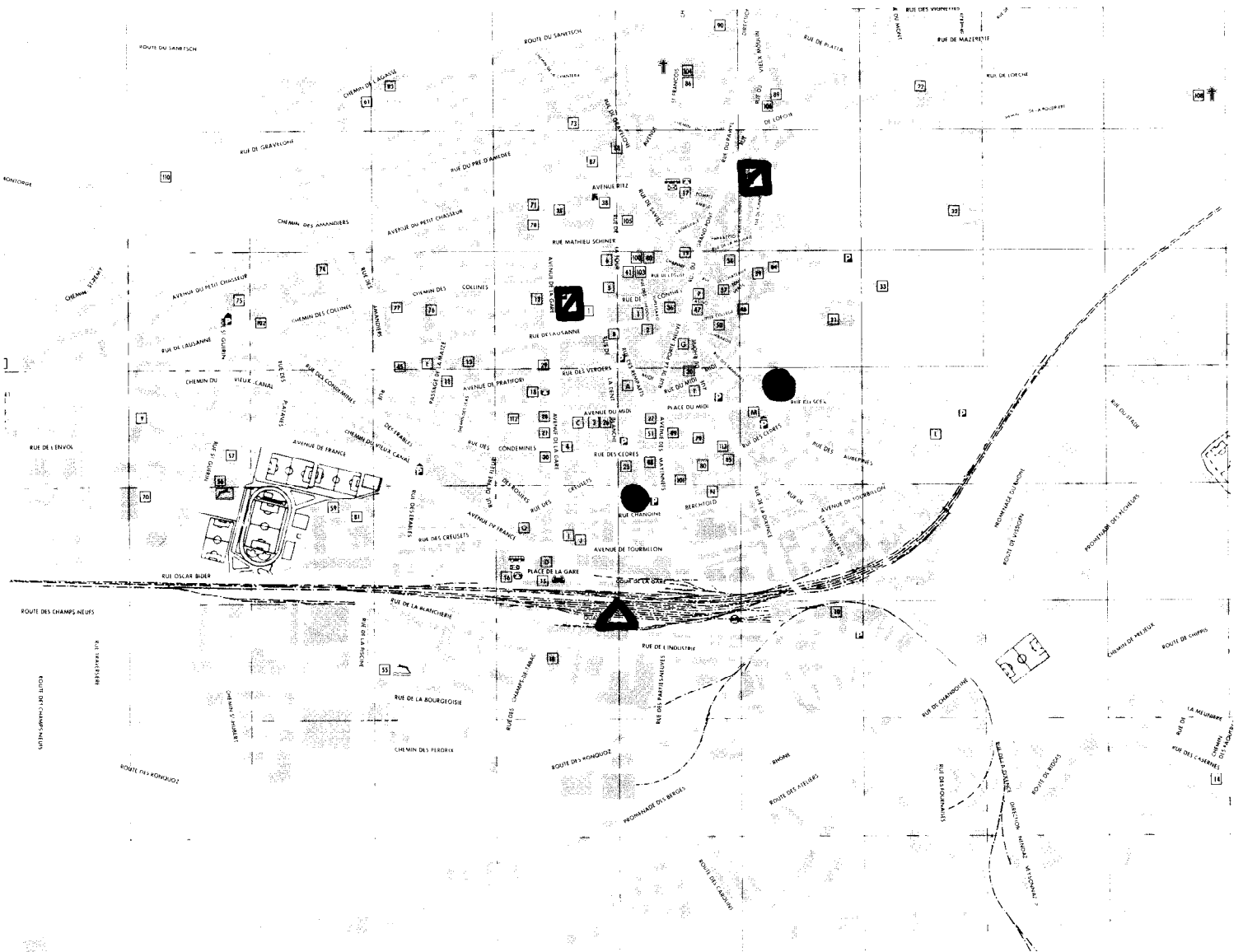
DANS VOS DIFFERENTES PRISES DE POSITION ET VOS DISCOURS VOUS PRETENDEZ QU'IL MANQUE 1000 A 1200 PLACES DE PARC POUR LES BESOINS INTERNES DE LA VILLE.

CETTE THEORIE S'APPLIQUE EN REGARD D'UNE ETUDE SUR LE STATIONNEMENT ETABLIE EN 1986. CELLE-CI REFLETE UNE POLITIQUE UNIQUEMENT TOURNEE VERS LA VOITURE.

PLUS DE PLACES DE STATIONNEMENT = PLUS DE MOUVEMENTS DE VEHICULES = PLUS DE BRUIT = PLUS DE POLLUTION = ATTEINTE ACCRUE A LA SECURITE ET AUX CONDITIONS DE VIE EN GENERAL.

QUELLES SONT DONC, CONCRETEMENT, LES MESURES D'ASSAINISSEMENT (PARCAGE ET CIRCULATION) QUE VOUS PROPOSEZ SIMULTANEMENT A LA CONSTRUCTION DES PARKINGS SOUTERRAINS PREVUS ?

# ANNEXE A



= Parkings déjà construits (Planta et Cible)



= Parkings prévus (Sex et Mayennets)

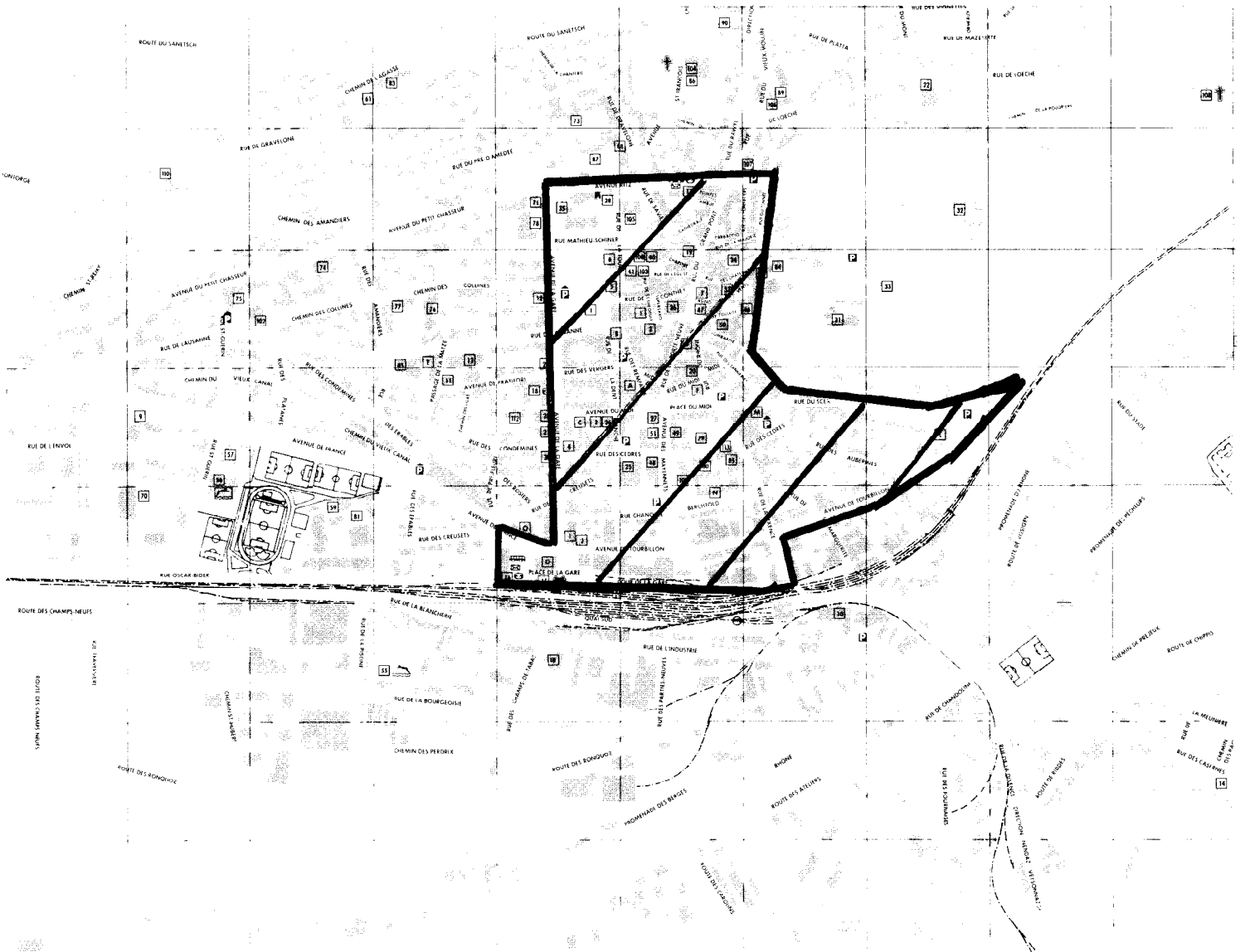


= Park and Ride (Sous-Gare)



**ANNEXE B**

**ZONE CENTRE-VILLE DANS LAQUELLE EST DENOMBRE LE NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT EN ANNEXE C (Graphique annexe D)**



**ANNEXE C**

**NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT DANS LE SECTEUR DELIMITE**

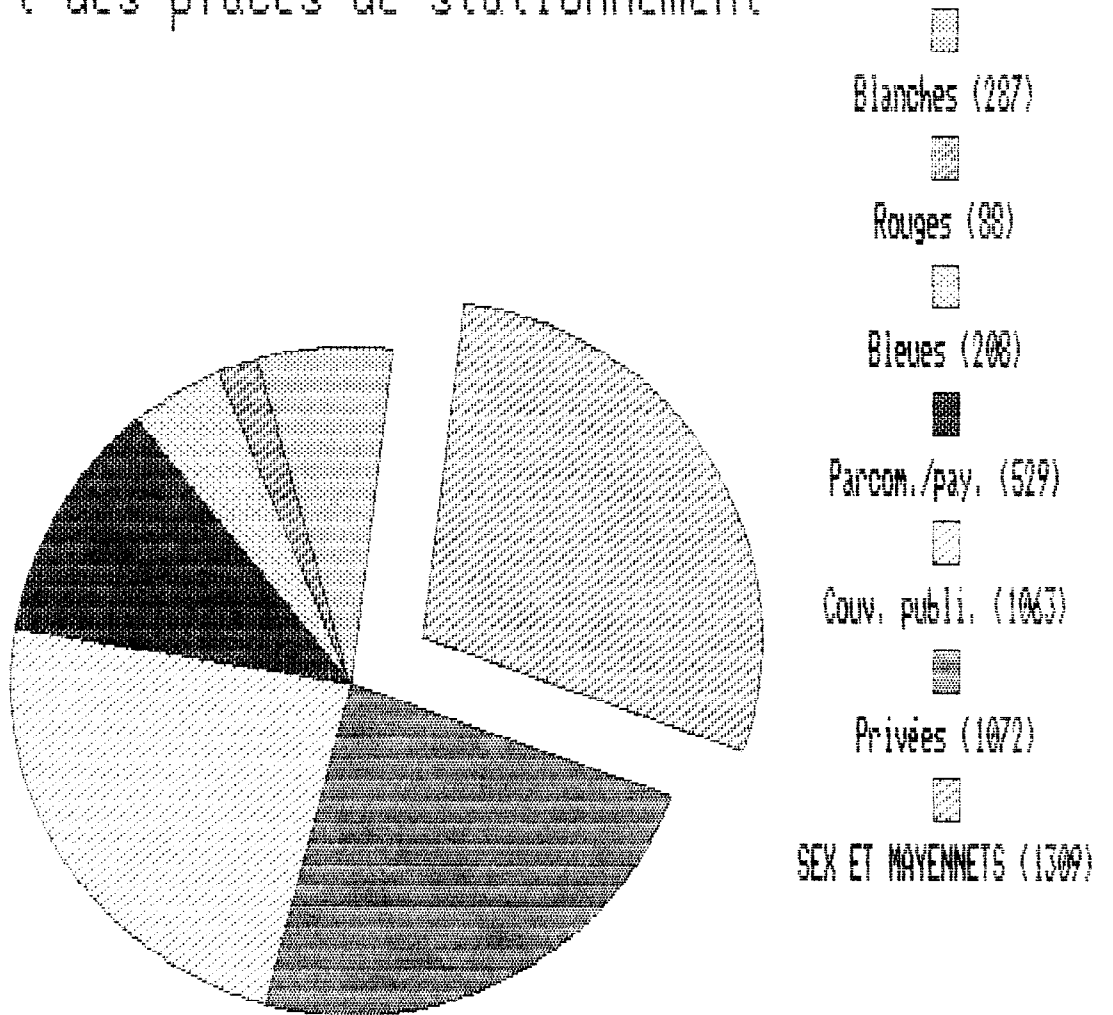
**EN ANNEXE B**

(Graphique Annexe D)

AVENUE, RUE, PLACE	ZONE BLANCHE	ZONE ROUGE	ZONE BLEUE	PARCOM. PAYANT	COUV. PUBL.	PRIV.	TOTAL
-----							
Situation au 31.12.1988							
Ambuel, r.	10						10
Aubépines, r.	42					15	57
Cèdres, pl.				16		2	18
Cèdres, r.			3	31		39	73
Chanoine-Berchtold, r.	81		23			8	112
Cible, parc					203		203
Creusets, r.			17	13		47	77
Dent-Blanche, .				4		16	20
Dixence, r.			11	33		14	58
Gare, av.				28		32	60
Gare, cour	8			174		29	211
Gare, pl.	27			30	31	56	144
Grand-Pont, a				18			18
Lausanne, r.				12		5	17
Lombardie, pl				25			25
Mathieu-Schiner, r	5					4	9
Mayennets, pl.	28					51	79
Mayennets, r.			6	41			47
Midi, av.			4				4
Midi, pl.			3	43		24	70
Placette, parc					240		240
Planta, pl.					450	150	600
Remparts, r.				18			18
Rhône, r.				5		4	9
Ritz, av.				15		19	34
Savièse, r.			12			2	14
Scex, pl.	17		60				77
Scex, r.	25	60	30			87	202
Théodule St, r.			8				8
Tour, pl.						96	96
Tour, r. de la			23			6	29
Tourbillon, av.	31	28		23		135	217
Vergers, r.			8				8
Vieux-Collège, pl.	13						13
City, parc					139	231	370
TOTAL	287	88	208	529	1063	1072	3247
Nombre de places SAUVAGES dans le même secteur. <u>Estimation</u>							650
TOTAL DES PLACES y compris les SAUVAGES, SANS LES PRIVEES							2825

# Part des places de stationnement

Total : 4556



+ 28,73 %