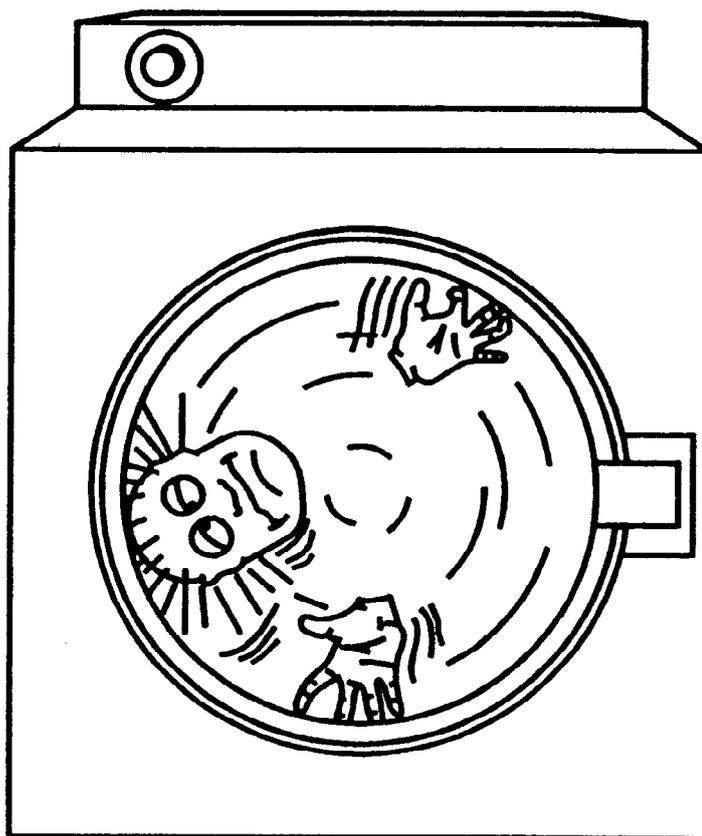


«LIVRE BLANC» DE L'ENVIRONNEMENT A SION

*Une publication du groupement
apolitique et indépendant
«Pétition Ville de Sion»*



**COURRIER
DES
CONSEILLERS**

No 10

NOVEMBRE 1992

«LIVRE BLANC» DE L'ENVIRONNEMENT A SION

~~COURRIER~~
~~DES~~
~~CONSEILLERS~~

No 10, 4ème année, Novembre 1992

Périodique du groupement apolitique et indépendant
«PETITION VILLE DE SION»

Paraît 3 à 4 fois l'an.

Publié seulement en français

Tirage :
400 exemplaires

Distribué gratuitement au président, à tous les
conseillers communaux et généraux de la ville
de Sion ainsi qu'à la presse écrite et parlée.

Auteurs et responsables de publication:
REICHENBACH-ZANOLI Fabienne, Sion
REICHENBACH Didier, Sion

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

Abonnement, rédaction et secrétariat :
COURRIER DES CONSEILLERS
Case postale 685
CH - 1951 SION 1
Tél. 027 - 22.09.83

Remerciements :

A la Fédération des Coopératives Migros à Zürich pour nous avoir
remis 400 exemplaires des brochures "Protection de l'environne-
ment-Migros agit" et "Eliminer les déchets dans le respect de
l'environnement".

A Monsieur Gaby GLASSEY, police municipale, Sion.

A Monsieur Charles-André MEYER, architecte de la ville, Sion.

A Monsieur Marcel KUONEN, chargé d'information au service de l'en-
vironnement de l'Etat du Valais, Sion.

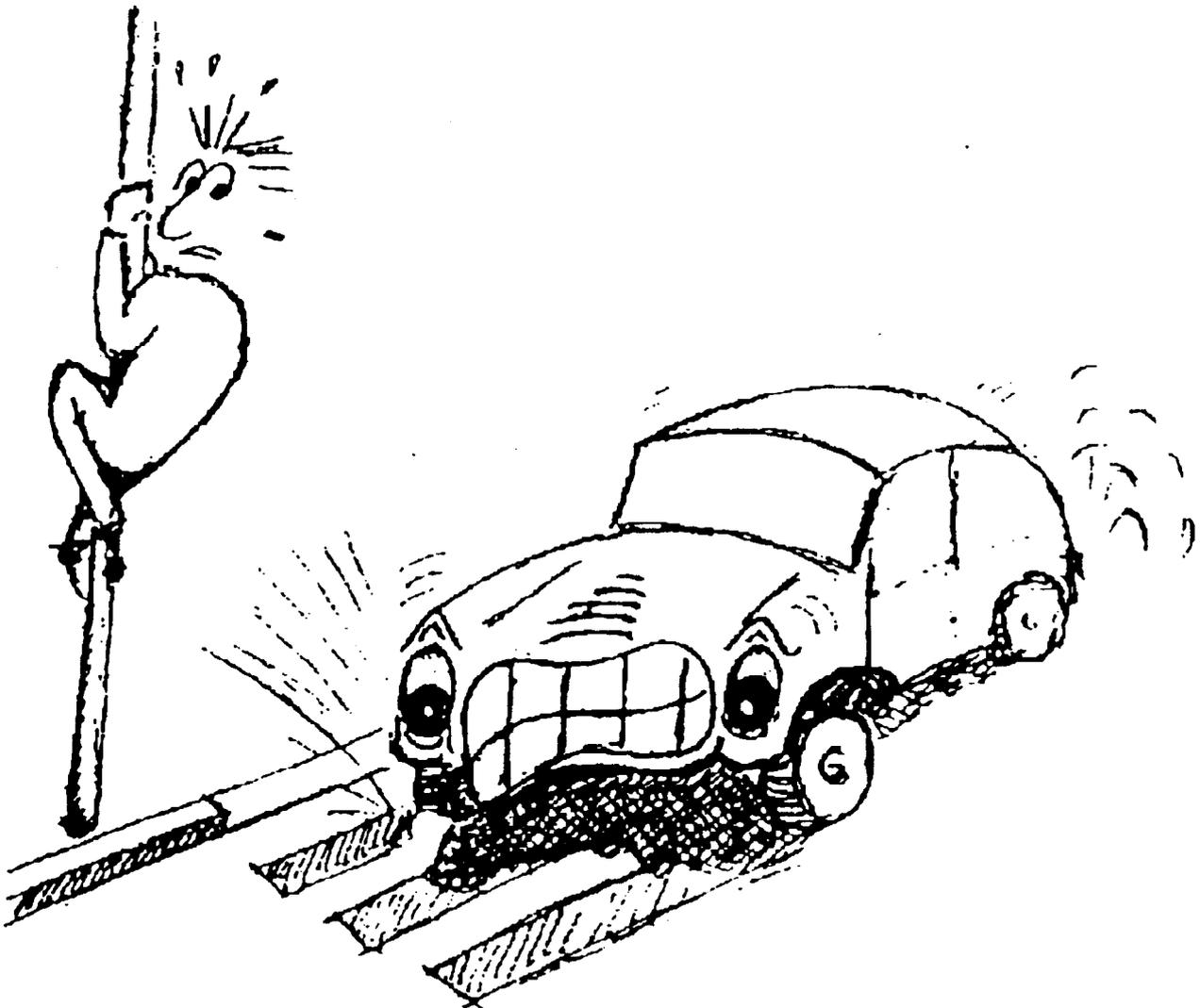
A la Chambre de Commerce Internationale, M. Gregor KUNDIG, Zürich.

A la Chambre valaisanne de Commerce.

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	5
2. GENERALITES	5
3. NOTRE ACTION DURANT 5 ANS	6
3.1 Historique	
3.2 Débat du 28 octobre 1988	
3.2.1 Introduction	
3.2.2 Description générale du problème de circulation à Sion	
4. DEMOCRATISER L'URBANISME	18
4.1 Repenser la ville	
4.2 Les quartiers: des espaces où l'on vit	
4.3 La rue	
5. LES MOYENS DE DEPLACEMENTS URBAINS	21
5.1 La voiture	
5.2 Les transports publics	
5.3 Le vélo	
5.4 La marche à pied	
6. LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORT	29
6.1 Le train	
6.2 L'avion	
7. NOTRE POINT DE VUE	32
8. UNE MEILLEURE POLITIQUE DE CIRCULATION URBAINE (SOLUTIONS ET AMELIORATIONS)	34
8.1 Les parkings	
8.2 Les piétons	
8.3 La modération de la circulation	
8.4 La pollution de l'air	
8.5 Les transports publics	
8.6 Le parcage sauvage	
8.7 Le vélo	
8.8 La végétation	
8.9 Le bruit	
9. ARGUMENTAIRE	44
9.1 Concept global	
9.2 Manque de places de stationnement	
9.3 Zones piétonnes	
9.4 La mort des commerces	
9.5 Le catalyseur	
9.6 Les seuils de ralentissement	

10. INFORMATION ET PARTICIPATION DES HABITANTS	53
11. POUR - CONTRE - AUTRES PROPOSTIONS ET REQUETES	54
11.1 Pour	
11.2 Contre	
11.3 Nos propositions et requêtes	
12. CRITIQUES	56
12.1 Sur les problèmes de circulation	
12.2 Sur la position des autorités face aux nuisances urbaines	
12.3 Sur les difficultés d'accès à l'information	
13. CONCLUSION	61
13.1 Espoir	
13.2 Exemples d'efforts	
13.3 Droit d'initiative	
14. BIBLIOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT	67
15. PERSONNES A MOBILITE REDUITE: CEINTURE!	82



1. INTRODUCTION

Après quatre ans de travail sur les problèmes d'environnement et de qualité de vie en ville de Sion nous avons décidé de faire le point par la publication du présent «Livre blanc». Il était en effet intéressant de rassembler en un ouvrage les idées forces-des-neufs «COURRIER DES CONSEILLERS», précédents.

Avec le maximum de ténacité nous avons essayé, durant toute cette période, de garder une voie claire et précise, modérée et décidée. Allier une réduction des nuisances par une diminution progressive du trafic automobile en zone urbaine avec un maintien de l'accessibilité est possible, nous l'avons maintes fois exprimé et prouvé.

Rendre les différents quartiers de notre ville plus vivants et moins bétonnés est une évidence même que certains concepteurs et politiciens n'ont pas encore compris.

Inciter à un comportement toujours plus tourné vers une façon de vivre sainement est indispensable afin de sauvegarder notre avenir.

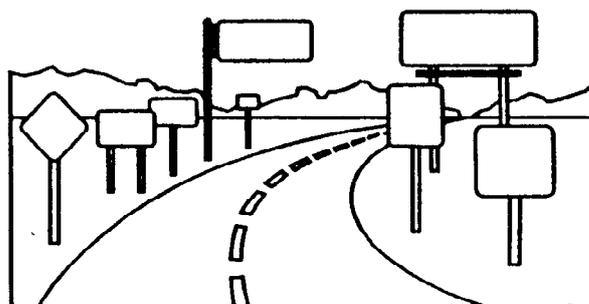
Informier et faire participer les habitants à la construction de leur ville «redevient» une nécessité absolue sinon l'on s'achemine lentement vers un blocage et une totale incompréhension.

Nous croyons fermement au dialogue, aux vrais échanges entre partenaires de la vie urbaine. Nous le crions haut et fort. Espérons que nous serons entendus...

2. GENERALITES

Nos différents dossiers ne sont pas des «coups de pied» à la voiture mais visent tous vers un meilleur partage de l'espace-rue entre les différents acteurs de la vie urbaine. Si l'automobile est sans doute un moyen de transport fantastique elle crée également d'énormes problèmes lorsque son emprise dépasse tout entendement.

Et malheureusement nos villes sont devenues petit à petit des «couloirs à voitures» où le piéton, le résident, le touriste ont bien de la peine à se faufiler. Les enfants courent tous les jours plus de risques par la quantité



et la rapidité des véhicules qui sillonnent nos rues.

Jamais nous n'avons prôné une élimination systématique de ce moyen de transport et jamais nous n'avons parlé de «fermer la ville» portant ainsi atteinte à l'économie comme certains voudraient bien le faire croire. La rue peut être et doit être conviviale, partagée entre tous les usagers dans un climat de fair-play et de confiance. Seules des mesures de modération de circulation (dans le volume et la vitesse) apporteront des solutions satisfaisantes pour tout le monde et rétabliront l'équilibre prôné. **L'accessibilité d'une ville ne doit pas se concevoir qu'en fonction du nombre de places de stationnement pour les véhicules individuels mais également par rapport aux autres formes de déplacement (à pied, à vélo, en transports publics).**

La problématique d'un meilleur aménagement du territoire (moins de gaspillage des terres) devrait faire réfléchir davantage nos décideurs sur la fuite en avant qu'a engendré la voiture sur notre territoire.

Afin que les ordonnances en vigueur puissent être respectées dans les délais définis par le Conseil Fédéral, il faudra bien en arriver à concrétiser certaines mesures dites «impopulaires» par les lobbys de l'automobile.

3. NOTRE ACTION DURANT 5 ANS

3.1 HISTORIQUE

Seuls les faits "marquants" et importants y sont répertoriés.

NOVEMBRE 1987

Lancement de la «PETITION VILLE DE SION». Récolte de signatures.

16 Mars 1988

Remise de la pétition au président de la ville de Sion, Monsieur Gilbert DEBONS munie de 1330 signatures. Remise d'un dossier complet intitulé «Une meilleure politique de circulation urbaine» (36 pages) réunissant 36 diverses propositions et la correspondance reçue de la population en relation avec notre action. Envoi d'une lettre accompagnée du dossier à tous les conseillers communaux et généraux (75 membres)

28 Juin 1988

Rencontre avec une délégation du Conseil municipal, soit MM. Gilbert Debons, président; J.-M. Georgy, Vice-président; Nicolas Lager, président de la commission de police; Mme Gilberte ROH, présidente de la commission de la protection de l'environnement.

1er Juillet 1988

Rencontre avec M. Jean Clivaz, directeur général des PTT et remise d'un dossier (15 pages) sur la place de la Gare. Nous y relevons l'aberration du parcage autorisé sur cette place dès 19h00 ainsi que différentes mesures pouvant être adoptées par les PTT en faveur d'une meilleure protection de notre environnement dans le cadre de notre région et un service plus agréable pour les usagers.

6 Juillet 1988

Envoi d'une lettre déclarant notre position au sujet de la rencontre du 28 Juin 1988. Nous indiquons nos profondes divergences sur la politique des parkings en ville de Sion et déplorons l'absence de prise de position de nos élus face à la majeure partie des propositions énumérées dans notre dossier, en particulier sur les sujets traitant des déplacements à vélo, de l'extension de zones piétonnes, de création de parkings périphériques et de nouveaux espaces verts dans la ville, de modération de circulation dans les quartiers de forte habitation, d'édition de brochures explicatives pour les habitants, de mesures d'incitation à couper le moteur aux feux rouges, etc.

10 Août 1988

Envoi d'une lettre pour soulever à nouveau le problème du parcage sauvage non résolu. Nous rendons attentifs les autorités sédunoises au parcage illicite sur les trottoirs, les aires de bus. Nous mettons en exergue le manque de sécurité pour les piétons (Groupes à risques : handicapés, personnes âgées, enfants)

18 Août 1988

Envoi d'une lettre au service de l'Edilité pour poser trois questions importantes en relation avec la verdure en ville de Sion.



29 Octobre 1988

Participation à une conférence-débat organisée par les Jeunesses Démocrates Chrétiennes de Sion sur le thème de «Sion et ses problèmes de circulation» avec MM. Gilbert Debons, président; Nicolas Lager, conseiller communal; Nicolas Mayor, délégué aux transports de l'Etat du Valais.

Début Novembre 1988

Envoi de l'intégral de notre intervention à la conférence-débat du 29 octobre 1988 (Thèse pour la modération de la circulation) à toutes les personnes intéressées par notre action (273 personnes)

Mi-décembre 1988

Envoi d'une lettre ainsi que d'une brochure «Air pur, vie sûre» (éditée par l'Office Fédéral de la Protection de l'Environnement) à tous les conseillers communaux et généraux. Nous y joignons aussi le résumé intégral de notre intervention à la conférence-débat du 29 octobre 1988. Un dossier «Pétition ville de Sion» est envoyé aux nouveaux élus. Dans notre missive nous relevons le manque d'une conception globale des transports pour notre ville (voir conférence-débat), les résultats des mesures de pollution atmosphérique faites par le service de l'environnement (rapport du 5.9.1988). Nous relevons le fait que le dialogue doit continuer avec les habitants après les élections aussi.

4 Janvier 1989

Prise de position publique (dans le Nouvelliste et Feuille d'Avis du Valais) sur le refus du

postulat sur l'environnement déposé par le groupe socialiste en séance plénière du conseil général du 21 décembre 1988.

11 Février 1989

Retrait officiel de M. Serge REICHENBACH du groupement «Pétition ville de Sion» pour raison de manque de disponibilité.

3 Avril 1989

Sortie officielle du 1er numéro du «Courrier des Conseillers». Thème: les parkings au centre ville.

**COURRIER
DES
CONSEILLERS**

8 Avril 1989

Participé aux Etats Généraux Romands pour la modération de la circulation à Genève durant une journée.

1er Juillet 1989

Sortie officielle du 2ème numéro du «Courrier des Conseillers». Thème: le piéton dans la ville.

4 Octobre 1989

Lettre au Commissaire de police de Sion concernant le parcage sauvage en ville de Sion. Nous insistons sur le parcage sauvage permanent en citant plusieurs lieux différents touchés par ce problème.



11 Novembre 1989

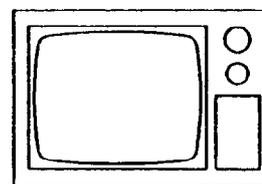
Sortie officielle du 3ème numéro du «Courrier des Conseillers». Thème: la modération de la circulation.

24 Février 1990

Sortie officielle du 4ème numéro du «Courrier des Conseillers». Thème: la pollution de l'air.

22 Avril 1990

Participation à un débat sur le thème «Sion et la circulation : problèmes et solutions», organisé par CANAL 9, télévision locale sierroise dans le cadre de Sion-Expo. Diffusion sur le télé-réseau câblé de Sion sur la chaîne INFOSION en direct et en différé le lendemain. Invités : Mmes Nicole Varone, conseillère communale; Christine Bagnoud, conseillère générale; MM. Nicolas Mayor, délégué au transports de l'Etat du Valais; Dominique Bertholet, commissaire de police; Dominique Mercuri, président du GICS; Charles-André Meyer, architecte de la ville et Didier Reichenbach, citoyen et co-responsable de «Pétition ville de Sion»



25 Juin 1990

Lettre à M. Jean-Noël REY, nouveau directeur général des PTT en remplacement de M. Jean Clivaz afin de renouer un contact avec la grande Régie et d'obtenir des réponses précises au sujet des propositions et suggestions établies pour améliorer quelques prestations PTT. De nouvelles suggestions ont été proposées.

30 Juin 1990

Lettre à la Direction de la gare de Sion afin de donner quelques propositions d'amélioration aux services CFF.



12 Juillet 1990

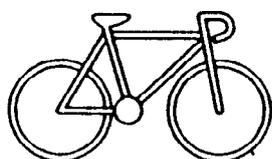
Réponse à notre lettre du 30.06.1990 de la part des CFF. Notre missive a retenu toute leur attention. Ils mentionnent que «les question soulevées seront examinées avec les services intéressés» et qu'une réponse nous sera donnée «dans les meilleurs délais».

16 Juillet 1990

Réponse à notre lettre du 25.06.1990 de la part des PTT. Une rencontre avec les services concernés des PTT de l'Arrondissement postal de Lausanne nous est promise pour la période juste après les vacances.

6 août 1990

Sortie officielle du 5ème numéro du «Courrier des Conseillers». Thème: les transports publics.



7 août 1990

Notre lettre à la Municipalité de Sion afin de leur demander la possibilité de créer des bandes cyclables sur les rues de la Blancherie, de l'Industrie, de la Bourgeoisie et des Champs-de-Tobac.

27 septembre 1990

Assisté à la conférence de presse au Palais du Gouvernement organisée par le chargé d'information sur les problèmes d'environnement de l'Etat du Valais, Monsieur Marcel KUONEN.

19 octobre 1990

Participation à la 6ème journée de «Rue de l'Avenir», organisée par le Groupe-Conseil Romand pour la modération de la circulation à Berne.

24 octobre 1990

Séance avec Messieurs Marcel BENEY, inspecteur de la gare de Sion et Pierre BLATTNER, inspecteur de la Division de l'Exploitation du 1er arrondissement des CFF. Ces messieurs nous ont communiqué les réponses de l'entreprise des CFF à nos propositions formulées dans le «Courrier des Conseillers» No 5 d'août 1990. Résultats encourageants.

25 octobre 1990

Séance avec Messieurs René ROY, directeur du 2ème arrondissement des PTT et Jean-Marc TREINA, administrateur de la poste de Sion. Ils nous ont communiqué les décisions prises par l'entreprise des PTT au sujet des propositions que nous avons formulées dans le «Courrier des Conseillers» No 5 d'août 1990. Résultats encourageants. Néanmoins leur position au sujet du parcage partiel autorisé sur la place de la poste ne change pas.

17 novembre 1990

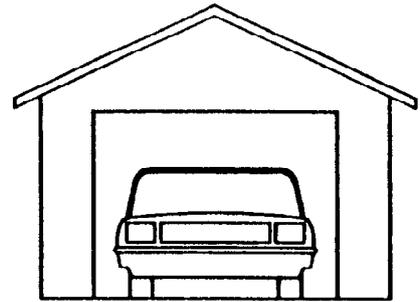
Sortie officielle du 6ème numéro du «Courrier des Conseillers». Thème: le parcage sauvage. Réponses des CFF et PTT à nos propositions énumérées dans le Courrier No 5.

8 Janvier 1991

Prise de position public et ferme (journaux et Radio Rhône -interview) contre la construction du parking souterrain des Magennets du à l'atteinte au jardin public pleine terre, les problèmes de circulation, de pollution et de sécurité.

Au sujet du projet immobilier «Cour de Gare» nous proposons de relier ce futur complexe immobilier avec des tunnels sous les voies de chemin de fer depuis la zone sis près de Provins. Interview sur Radio Rhône.

Le communiqué de presse est envoyé, pour information, à tous les conseillers communaux et généraux.



15 Février 1991

Rendez-vous avec Madame Marie BONNARD du groupe d'études GILLES GARDET ET MARIE BONNARD à Genève pour parler d'aménagements cyclables en zone urbaine. Entretien très cordial (2h15)

Rencontre le même jour avec Philippe SCHNEIDER, membre de l'ASPIC qui nous a fait visiter quelques aménagements cyclables sur place en ville de Genève.

18 Février 1991

Rencontre avec Monsieur Nicolas MAYOR, délégué aux transports à l'Etat du Valais pour parler aménagements cyclables au niveau cantonal.

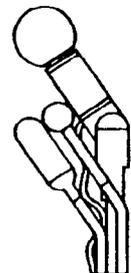
20 Février 1991

Prise de position sur les problèmes inquiétants de pollution atmosphérique en ville de Sion. La presse a été informée. Interview sur Radio Suisse Romande 1.

Le communiqué de presse est envoyé, pour information, à tous les conseillers communaux et généraux.

4 Mars 1991

Débat en direct sur Radio Rhône. Thème: la pollution de l'air et les mesures de lutte. Avec Monsieur Jacques DE PREUX, conseiller communal et président de la commission de l'environnement, Madame Nicole VARONE, conseillère communale et présidente de la commission de circulation-transport publics-stationnement et Didier REICHENBACH, co-éditeur du «Courrier des Conseillers».



5 Mars 1991

Rencontre avec Monsieur Alphonse SIDLER, ingénieur de la commune de Sion pour obtenir tous les renseignements sur la politique communale en matière de pistes et bandes cyclables dans notre ville. Présentation du «concept cyclable» et différentes informations.

13 Avril 1991

Sortie officielle du 7ème numéro du «Courrier des Conseillers» Thème: «LE VELO EN ZONE URBAINE».

18 Avril 1991

Interview par un journaliste [M. Montanya] de l'Hebdo dans l'optique d'écrire un article sur notre groupement et le travail accompli durant les trois ans déjà passés.

22 Avril 1991

Contactés par la C.E.A.T. - Monsieur Daniel Béguin - (Communauté d'études pour l'aménagement du territoire) dans le cadre d'une enquête préliminaire sur les problèmes de pollution de l'air en Valais.

2 Mai 1991

Article page 77 de l'Hebdo No 18 : «Ecolo valaisan - Un lobby à lui tout seul».

25 Mai 1991

Participé à une après-midi en faveur du vélo en ville de Sion, organisée par le groupe Mandarine. Défilé à vélo dans le centre ville (env. 40 participants) avec dossards avec des messages comme «Pollu-Sion», «Le vélo, un réflexe», «de l'air». Magnifique temps, réactions très positives de la population. Quelques cas d'automobilistes «nerveux».

12 Juillet 1991

Rencontre avec le jardinier de la ville de Martigny, Monsieur BAUDOIN.

8 août 1991

Rencontre avec M. Charles-André MEYER pour parler de la verdure en zone urbaine et connaître la politique sédunoise en la matière.

31 août 1991

Sortie officielle du 8ème numéro du «Courrier des Conseillers» -Septembre 1991 - «LA VERDURE EN ZONE URBAINE»

12 septembre 1991

Rencontre avec MM. Luc GENOUD et Paul KIRCHMEIER de l'Etat du Valais pour parler du dossier «BRUIT». Deux heures d'entretien très cordial.

29 octobre 1991

Lancement de la pétition «POUR UNE PROTECTION PHONIQUE DU QUARTIER DES RONQUOZ». Demande pour la pose des parois anti-bruit le long de l'autoroute à l'Etat du Valais. Demande faite également à la Municipalité de Sion pour qu'elle appuie les désirs légitimes des habitants de ce quartier.

11 novembre 1991

Rencontre avec M. le Commissaire, Dominique BERTHOLET, pour parler du problème du bruit en ville de Sion. Mauvais aiguillage de la Municipalité. Les thèmes désirés traitent plutôt du bruit routier, ferroviaire et d'aviation.

13 novembre 1991

Envoi officiel de la Pétition «POUR UNE PROTECTION PHONIQUE DU QUARTIER DES RONQUOZ», avec 223 signatures. Envoi des lettres recommandées à M. le Conseiller d'Etat Bernard BORNET, à M. le président de la ville de Sion Gilbert DEBONS et au chef des routes nationales M. Jimmy DELALOYE.

22 novembre 1991

Rencontre avec M. Alphonse SIDLER, ingénieur de la ville, pour parler du dossier du bruit et connaître les préoccupations de la ville à ce sujet.

18 janvier 1992

Sortie officielle du 9ème numéro du «Courrier des Conseillers» -Janvier 1992 - «LE BRUIT».

23 mars 1992

Envoi d'un dossier complet de notre action à Händ Sorg zur Umwelt, pour le Prix Toni 1992.

15 avril 1992

Rencontre avec M. Georges KOLB de l'ATE (Association Transport Environnement) pour lui faire visiter les aménagements cyclables de la capitale valaisanne.

20 août 1992

Rencontre avec Monsieur Marcel KUONEN (chargé d'information sur l'environnement à l'Etat du Valais) pour parler de divers problèmes d'environnement (pollution en particulier)

5 OCTOBRE 1992

Rencontre avec M. Gaby GLASSEY de la police Municipale afin d'obtenir des informations sur les comptages de véhicules en 91 et 92 et sur les infrastructures en faveur du vélo.

3.2 DEBAT DU 28 OCTOBRE 1988

3.2.1 INTRODUCTION

3.2.1.1 Description des 3 points de la pétition

Excédés par les problèmes de parcage sauvage, de transports publics insuffisants et de pollution atmosphérique dépassant toutes les normes, nous avons lancé une pétition fin 1987. C'est le 16 mars 1988 que nous déposons les signatures accompagnées d'un dossier, réunissant une description des problèmes soulevés, des propositions concrètes ainsi que les copies de correspondances reçues dans le cadre de notre action.

Nous demandions :

1. de prendre toutes les mesures légales pour interdire définitivement la circulation et le parcage sauvage de véhicules sur les trottoirs, les aires de bus et les rues piétonnes de la ville.
2. une amélioration substantielle de l'infrastructure des transports en commun sédunois (desserte, fréquence).

3. la prise de mesures énergiques pour abaisser le taux de pollution atmosphérique en ville de Sion

3.2.1.2 Objectifs visés

Par l'envoi simultané de 75 dossiers à tous les conseillers communaux et généraux de notre ville nous pensions faire «bouger» nos représentants et qu'une prise de conscience générale allait s'opérer parmi eux. Ce ne fut que très partiellement le cas ! Suite au dépôt de cette pétition nous avons eu, après en avoir fait nous-même la demande, une rencontre avec une délégation du conseil communal en date du 28 juin 1988 pour connaître la position précise du Conseil par rapport à notre action. Lors de cette entrevue nous n'avons rien appris de nouveau et n'avons pas été convaincus de la volonté politique de faire face aux problèmes existants.

3.2.1.3 Résultats et ignorance de la Commune aux lettres

Le 6 juillet 1988 nous rédigeons une lettre pour faire connaître notre position au conseil communal, en particulier en ce qui concerne la politique de parcage menée par nos élus.

Nous n'avons pas encore reçu, à ce jour, de réponse à cette lettre ni même un accusé de réception !

Le 10 août 1988 nous écrivons à nouveau à nos autorités pour faire part de notre forte préoccupation au sujet du parcage sauvage. Nous leur demandions instamment de prendre des mesures adéquates afin de juguler une situation dépassant toutes les limites du tolérable.

Nous n'avons pas encore reçu, à ce jour, de réponse à cette lettre ni même un accusé de réception !

Trois autres lettres n'ont pas eu de réponse...

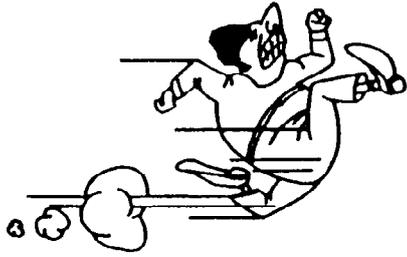
Une fâcheuse coutume de notre administration communale est de répondre rarement à ses concitoyens. Nous ne sommes pas les seuls à nous plaindre, à juste titre, d'une telle façon de procéder. Cette situation est scandaleuse dans une société dite «démocratique» comme la nôtre. Il est certainement plus facile d'ignorer les problèmes que de vouloir les résoudre !!

3.2.2 DESCRIPTION GENERALE DU PROBLEME DE CIRCULATION A SION

3.2.2.1 Développement de la thèse pour une modération de la circulation.

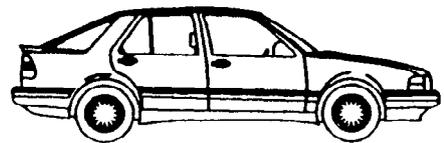
Jusqu'à ce jour les ingénieurs du trafic et planificateurs ont toujours cherché à satisfaire la demande croissante de déplace-

ments individuels motorisés. Cette situation nous mène à l'impasse car l'espace urbain n'est pas extensible.



Pourquoi donc les habitants fuient-ils les villes et leur centre? Les diverses raisons sont à chercher dans la dégradation générale des conditions de vie (bruit, insécurité, pollution), de l'accaparement de plus en plus incroyable de l'espace public et privé par la voiture. La concentration des places de travail du secteur tertiaire dans le centre-ville, le déplacement des habitants dans les régions périphériques ainsi que la venue de très nombreux pendulaires favorisent l'augmentation du flux des automobiles avec une pression importante sur les places de stationnement et la traversée de quartiers d'habitation. Comme les transports publics accusent toujours un retard sur les événements c'est le réseau routier qui supporte ces déplacements pendulaires. On assiste donc à de nombreux embouteillages dans lesquels sont coincés les transports publics. Dans ces conditions il s'en suit un déficit de places de stationnement dans le centre-ville. On essaie donc de récupérer tout espace pouvant servir au besoin de parcage causant ainsi une dégradation de l'environnement urbain. L'offre en places de stationnement étant en grande partie mobilisée par les pendulaires il est ensuite nécessaire de créer des zones bleues ou de poser des parcomètres pour sauvegarder les intérêts légitimes des clients des commerces et entreprises de service. Les habitants ne pouvant plus laisser leur véhicule stationné près de leur domicile ils sont ainsi obligés de s'en servir pour aller travailler.

La création de parkings au centre-ville accentue les problèmes de nuisances (danger, bruit, pollution) dans les quartiers d'habitation traversés par un flot de véhicules important. Un exemple des plus récents est certainement l'ouverture, il



y a à peine dix jours, d'un parking commercial de 240 places en plein centre ville. Le trafic a augmenté de façon significative dans tout ce secteur qui souffrait déjà suffisamment de la circulation. Le parcage sauvage n'est pas résolu pour autant ! On estime, pour une place de parc commerciale ainsi ouverte un mouvement moyen de 8 à 10 véhicules par place par jour soit, dans ce cas, à plus de 4000 mouvements supplémentaires dans le centre de Sion.

Les autorités sédunoises désirent construire un nouveau parking public et communal sur la place du Sex, prévu avec plus de 720 places et qui engendrera, selon l'étude d'impact y relative, un flux de 3500 à 4000 véhicules par jour. C'est, en principe, la rue du Sex qui devra supporter la majorité de ce trafic. Selon les

plans déposés lors de l'enquête publique les automobilistes pourront se disperser sur la rue du Sex, sur la rue de la Dixence et sur la place du Midi. Il s'en suivra donc une augmentation très nette des problèmes de circulation.

L'étude d'impact faite par trois bureaux spécialisés va même plus loin. Elle dit ceci : «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. Par ailleurs, elle constitue l'antithèse d'un éventuel développement des transports publics urbains et régionaux à court et moyen terme.»

L'étude d'impact met en garde les promoteurs en mentionnant encore: «Le projet de garage souterrain du Scex doit viser à assainir une situation et non à favoriser l'expansion du trafic privé. Dans cette optique une augmentation massive de l'offre en places de parc n'est pas souhaitable. Dès lors une restructuration de l'offre de stationnement en surface est nécessaire dans le secteur, parallèlement à la mise en service du projet.»

Au sujet de la qualité de l'air l'étude déclare :«On peut donc dire que, selon l'OPAIR (Ordonnance sur la Protection de l'Air) et indépendamment du projet de garage souterrain, la situation actuelle nécessite un assainissement sur le plan de la qualité de l'air.»

Par contre le gros défaut d'une telle étude est de ne se rattacher qu'aux éléments techniques quantitatifs. Elle ignore le facteur social et humain, preuve en est la proximité de classes enfantines, la forte concentration d'habitants ainsi que l'emplacement d'hôtels dans ce quartier.

Un autre parking, de 580 places, prévu par la Municipalité, est celui des Mayennets - dans un secteur encore relativement calme au centre-ville - attenant aux écoles du Sacré-Coeur où se concentrent plusieurs centaines d'enfants. Ce projet ferait disparaître un des rares espaces verts pleine-terre que les habitants possèdent encore dans la ville. Ces infrastructures n'ont qu'un seul but : celui de servir au mieux les intérêts des pendulaires en écartant délibérément ceux des résidents. Pour toutes ces raisons la créa-

tion de parkings centraux est donc à proscrire.

Plutôt que d'adapter constamment l'offre à la demande, il faut volontairement ne pas donner suite à cette demande en modérant le trafic dans les quartiers et transférer ces derniers sur les axes principaux, «plafonner» le trafic sur ces axes en respectant les niveaux de nuisances admissibles selon les lois en vigueur.

Des mesures de limitation du trafic de façon très localisée - par exemple modération d'une rue unique - ont pour effet de reporter ce trafic dans les rues adjacentes si l'on ne planifie pas auparavant une stratégie de modération adaptée à la ville toute entière. Seules quelques rues ou ruelles de quartier ne subissant pas un trafic de transit, n'étant pas considérées comme rues collectrices et desservant un groupe d'habitations peuvent être modérées dans l'état actuel. Pour atteindre ce but il faut donc développer intensivement les transports publics, et gérer le réseau routier par des "contrôles d'accès".

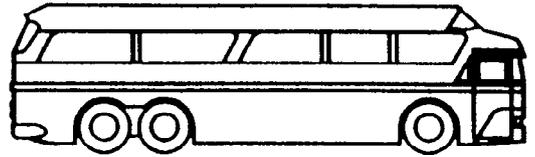
Etant donné que les problèmes de circulation les plus critiques se posent aux heures de pointes, où se déplacent les pendulaires, il faut agir sur les places de stationnement mises à leur disposition. Une réduction de ce type de places entraînerait nécessairement une réduction du trafic. Il faut être conscient que chaque fois que l'on crée une nouvelle place, qu'elle soit privée ou publique, c'est plusieurs nouveaux déplacements auxquels il faudra faire face.

Une offre adaptée de places de stationnement (en tenant compte, entre autres, des besoins spécifiques des habitants) et sa gestion correcte est l'instrument-clé permettant de réduire le volume du trafic.

L'ouverture, en 1992, de la Nationale 9 jusqu'à l'est de la ville et le principe de la tangente nord-est de Sion dont on parle depuis plus de trente ans ne résoudre pas fondamentalement les problèmes de circulation que la capitale connaît actuellement. En tenant compte de l'augmentation sans cesse croissante du parc automobile, de la facilité accrue d'accès à notre région grâce à l'arrivée de l'autoroute, des mauvaises dessertes par les transports publics, du flux toujours plus important de pendulaires convergeant vers notre cité, on peut s'attendre à une compensation rapide du trafic automobile détourné. Néanmoins si l'on crée, parallèlement à la mise en service des déviations projetées, des parkings de dissuasion dits «périphériques» (nous pensons ici, par exemple, à la région du stade de football et à l'entrée ouest de la ville) en les desservant par des navettes de bus performantes la Commune de Sion pourrait ainsi, à l'avenir, gérer efficacement ses problèmes de circulation et agir sur le trafic urbain en favorisant les transports publics sur son territoire. Un abaissement

du trafic automobile et sa modération dans notre cité engendrerait une amélioration de la sécurité et des conditions de vie des habitants, une réduction des nuisances, une meilleure répartition de l'espace public entre tous les usagers.

Comme nous l'avions déjà fait savoir à nos autorités, la nouvelle organisation des bus sédunois, en fonction depuis le début septembre 1988,



s'avère insuffisante, tant au point de vue des fréquences que des horaires. Dans le rapport de synthèse sur l'étude des transports publics sédunois (restructuration-proposition), au point 5.5 La planification on peut lire ceci : «La restructuration amorcée constitue un premier pas. Celui-ci est nécessaire pour améliorer le service à la clientèle, mais pas suffisant pour offrir une alternative valable au problème des circulations en ville de Sion. Elle vise donc à priori le court terme. Mais à moyen et long terme, quel rôle les transports publics sont-ils appelés à jouer ? Il importe donc d'introduire la planification des transports publics, dans le processus général de la politique des transports en ville de Sion. Les incidences d'une décision au niveau des routes, du stationnement, des piétons ou des deux roues, comme au niveau de l'urbanisme, créent des contraintes pour les transports publics et vice versa. Les interrelations entre ces divers domaines sont en effet importantes. Seule une analyse globale peut permettre d'aboutir à un système cohérent.»

C'est à nouveau la carence d'une conception globale qui est mise en évidence dans ce rapport.

Quand nos autorités considéreront-elles le vélo comme moyen de locomotion urbain à part entière ? Ses avantages ne sont plus à démontrer : rapide, efficace, discret, économique, non polluant. Pourquoi donc ne pas inciter plus activement son utilisation par la création d'infrastructures permettant des déplacements en toute sécurité. Pourtant, dans la brochure «Option cantonales en matière de protection de l'environnement», on peut lire ceci : «En plaine, intégration de l'étude du projet de pistes cyclables lors du projet de chaque nouveau tronçon de route.» Il faut croire que cette recommandation ne s'adresse pas à notre commune!

3.2.2.2 Conclusion

Le plan de circulation sédunois se trouve complètement dépassé. La politique du "coup par coup" telle que mise en pratique à l'heure actuelle laisse aboutir des réalisations au caractère trop ponctuel et ne permet pas de diminuer les nuisances causées par le trafic, ni d'améliorer sensiblement la sécurité pour les piétons et les deux-roues.

Ce n'est pas une interdiction de la voiture dans notre ville que nous proposons mais plutôt une meilleure gestion de l'espace urbain en favorisant d'autres moyens de déplacement plus respectueux envers l'homme et son environnement par la mise sur pied d'une conception globale et nouvelle de gestion du trafic.

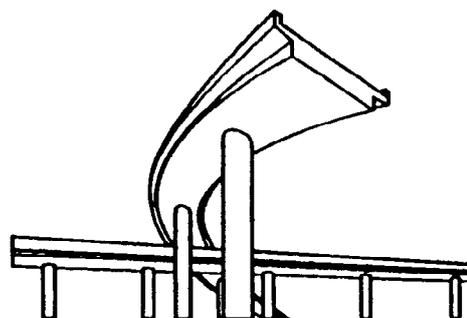
A l'avenir nous subirons les erreurs faites jusqu'à ce jour. Soyons donc réalistes et opérons de façon concrète ce changement fondamental en faveur d'une qualité de vie supérieure en agissant dès maintenant, en profondeur, par la prise de mesures responsables.

Politiciens, montrez-nous que vous savez faire preuve d'imagination en faveur d'une meilleure intégration de l'homme dans notre cité. Sachez que les séduois sont prêts à vous aider dans cette perspective, sachez aussi qu'ils sont déterminés à se battre et à utiliser tous les moyens démocratiques disponibles pour améliorer leurs conditions de vie.

4. DEMOCRATISER L'URBANISME

4.1 REPENSER LA VILLE

La ville doit être repensée. On a trop longtemps agi en ne tenant compte que de l'accessibilité dévolue totalement à la voiture en ignorant pratiquement les autres formes de déplacement pourtant bien moins polluantes, bruyantes et consommatrices d'espaces: la marche à pied, le vélo et les transports publics.



S'il est vrai que dans notre ville une tendance vers une meilleure répartition des espaces urbains s'est opérée depuis trois ans il ne faut pas se leurrer: on accorde toujours la suprématie à la voiture, on construit toujours et encore bien trop souvent en fonction d'elle, on investit plusieurs dizaines de millions pour de nouvelles facilités (parkings, nouvelles routes de dessertes, etc.). Si l'on compare les efforts développés pour les infrastructures d'autres moyens de locomotion on peut objectivement dire qu'il y a comme un déséquilibre!!!

4.2 LES QUARTIERS: DES ESPACES OU L'ON VIT



Les quartiers sont les parties de la ville où se crée la vie, où se rassemblent les habitants, où parfois ces derniers fêtent ensemble des événements, etc.

Les quartiers sont en quelque sorte différents coeurs où se déroule un bout de vie. C'est pour cela qu'ils sont si importants. Monsieur Roger BONVIN avait permis cet éclatement en assurant aux quartiers de la

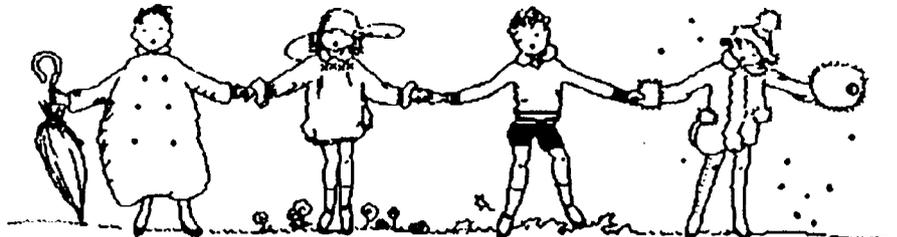
capitale une certaine autonomie (école, église, vie culturelle et communautaire)

Depuis quelques années ces zones urbaines reprennent du «poil de la bête». Des associations sont nées (souvent pour apporter une amélioration substantielle aux conditions de vie) dans notre cité: L'association des «Petits-Chasseurs», de «Champsec-Vissigen», d'«Uvrier» et plus récemment celle de «l'avenue de France, Ch. du Vieux-Canal, rue Saint-Guérin, Erables et Platanes». Sans compter celles de «Platta» et de «Châteauneuf» plus anciennes tournées plus particulièrement vers l'animation.

Incontestablement il y a un certain malaise. Des besoins essentiels que la Municipalité n'a pas toujours donné ou auxquels elle n'a pas pensé.

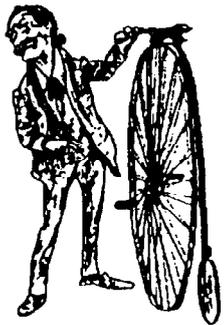
4.3 LA RUE

«Je t'aime, la rue!
Rue d'ici et rue
d'ailleurs. Rue dans
laquelle on déambule
comme on parcourt la
vie, tour à tour d'un



pas vif et fatigué, attentif et aveugle, en sifflotant et en ayant la mélancolie accrochée au coin du coeur. Je t'aime pour tes bijoux et tes laideurs, tes apaisements et tes violences, tes rencontres et ton anonymat. A travers toi je vis les saisons, tantôt aveuglée de lumière, tantôt foulant la neige, je vis le jour et la nuit, le rire et le drame. Tu es partout, la rue! Dans le monde entier identique à toi-même et toujours renouvelée; reflet de l'Histoire et des siècles qui passent, témoin des révolutions et des cathédrales qui se bâtissent. Les campagnes sommeillent tandis

que tu te transformes, et tu changes de visage au gré des générations qui montent. Tu es immortelle, la rue! Mes années sont marquées par toi et c'est en te parcourant que je me situe: boulevard où je suis née, rue de mon école, place où j'ai joué, impasse du premier baiser, square de l'accident, avenue des libertés... Je t'aime pour l'image que tu me renvoies de moi-même, dans les matins gris et les printemps qui chantent, sous la pluie et le néon, quand un pas inconnu résonne derrière moi aux heures silencieuses et solitaires de la nuit et que la peur me guette... Ah! les frissons qui te parcourent et m'assaillent! Labyrinthe de la rue, semé de libertés et d'interdits: feux rouges, feux verts, passages cloutés, défense de tourner à gauche, obligation de prendre à droite, attention: travaux, sortie d'école, interdiction de s'arrêter... stop! Labyrinthe qui mène au premier rendez-vous sous une porte cochère, qui conduit au bureau, à l'usine, qui débouche sur une place fleurie où s'égaillent enfants et pigeons, qui s'achève sur un quai sombre où tourne une grue dans un ciel qu'on a oublié de regarder. Labyrinthe qui me cache les nuages et les étoiles et me force à rêver la réalité. On te parcourt toujours trop vite, la rue! Les yeux rivés sur le trottoir et la voiture qui vient, on ne sait plus te vivre à la verticale. C'est en levant la tête, pourtant, qu'on te découvre le mieux: là-haut, ce linge pendu à une fenêtre, c'est sur toi qu'il goutte et jette ses éclats de lumière, c'est sur toi que les sculptures accrochées aux façades



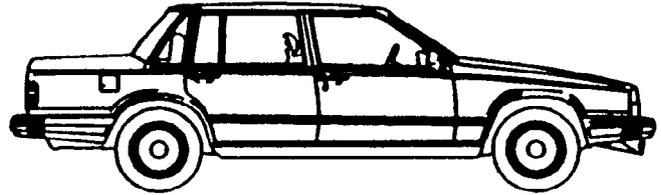
portent leurs regards, c'est sur toi que les volets claquent au matin. La rue, tu es reine d'un royaume hétéroclite, où l'immeuble du XVIII^e siècle louche sur un building futuriste, où le mendiant affronte le riche, où le vélocipède nargue l'automobile. Il n'y a pas de logique dans la rue! Tu n'as ni fin ni commencement, pas de sens défini, tu t'offres le luxe de contourner une place et d'ouvrir tes entrailles aux marteaux piqueurs: attention aux fouilles! Rue paisible ou animée, rectiligne ou sinueuse, large ou étroite, sombre ou lumineuse, tu n'as en réalité aucun sens des conventions et tout

t'est permis. Qui peut te définir et comment? Tu es une véritable courtisane, la rue; tu te donnes à tout le monde! Et c'est pour cela aussi que je t'aime: le racisme, quel qu'il soit, t'est inconnu. Courtisane, oui, et un peu entremetteuse aussi... Tu favorises les contacts, et ceux qui se croisent en te longeant échangent des regards, des mots parfois. Sans toi, la rue, ma vie n'aurait pas connu autant de rencontres. [...] Je t'aime, la rue! Parce que tout est en toi: les couleurs et les odeurs, les bruits et les silences, les rires et les larmes, les révolutions et les chants, les rencontres et les indifférences, les beautés et les horreurs, les amitiés et les haines, les joies et les douleurs, les violences et les espoirs, les aubes et les crépuscules. C'est comme la vie, la rue!» [111]

5. LES MOYENS DE DEPLACEMENTS URBAINS

5.1 LA VOITURE

«Depuis l'époque du livre de A. Sauvy "La fortune à quatre roues", à celle de l'émission de télévision "la roue de la fortune", que de chemin parcouru et que d'heures perdues



dans les embouteillages! Que l'on considère le phénomène de l'automobile sous ces trois aspects: possession, utilisation, opinion, un seul slogan suffit à résumer la tendance des années passées: "Toujours Plus". L'évolution de l'approche des techniciens illustre bien la tendance: d'un nombre de voiture par ménage, on considère maintenant le nombre de voiture par personne. Faudra-t-il bientôt parler de densité de voiture au km²? Ceci aurait au moins l'avantage de rapprocher deux données essentielles: la consommation d'espace par automobile et la limitation de l'espace (au moins d'une certaine qualité d'espace dans les centre villes).»[2]

«[...] quel que soit le pays, à l'intérieur du «monde industrialisé», la tendance est la même (environ 1 voiture de plus par 100 habitants et par an); il n'y a que des différences de niveau... et aucun signe pouvant laisser présager un changement de tendance dans les dix prochaines années. Le jugement de valeur que chacun peut avoir face à ce phénomène n'empêche pas sa réalité.» [2]

AVANTAGES



- Transport confortable, rapide.
- Durées des trajets souvent raccourcies.
- Indiqué aussi sur grandes distances.
- Idem sur terrains accidentés.
- Indépendant d'un horaire.
- Porte à port possible.
- Possibilité de transporter plusieurs passagers et bagages.
- Utilisable également de nuit.
- Plus sûr que les deux-roues.
- Non exposé aux intempéries.
- Idéal pour transport de handicapés et de personnes âgées.

INCONVENIENTS



- Consommation de carburant.
- Pollution atmosphérique.
- Bruit.
- Danger pour les autres.
- Risques d'accident.
- Problèmes de parage.
- Attentes fréquentes dans les bouchons.
- Peu indiqué pour de courtes distances.
- Assez cher.
- Grand besoin de place.
- Fabrication industrielle nécessaire.
- Coûts sociaux élevés.

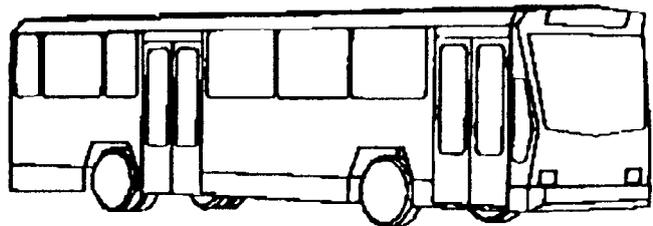
Et à Sion ?...



Les investissements en faveur du véhicule privé sont considérables. Le parking souterrain du Scex vaut à lui seul passé 20 millions de francs ! Un parking de 200 places est prévu dans le projet privé «Cour de Gare» qui en compte déjà plus de 800 !! Et la valse des parkings ne se terminera certainement pas là si nos responsables continuent à vouloir sans arrêt faire face à une pseudo-demande ! Par contre nous soutenons la plupart des investissements qui sont consentis pour l'aménagement de giratoires dans notre ville, ce genre d'aménagement favorisant une conduite plus calme et moins saccadée réduisant ainsi les nuisances.

5.2 LES TRANSPORTS PUBLICS (RAIL ET ROUTE)

«Les transports publics sont une bonne alternative à l'automobile. Ils sont aussi, en milieu urbain, le complément d'un usage raisonnable de la voiture. Ils sont, enfin, le complément indispensable d'une politique d'encouragement de la marche à pied et du vélo comme modes de déplacement. Dans les centres anciens ils contribuent à préserver la qualité de vie. Car ils polluent moins, font moins de bruit et occupent moins d'espace que l'automobile. Ils coûtent moins cher à la communauté puisqu'il y a un rapport de



3 à 10 entre le coût global du transport public et celui de la voiture. Pour changer la vie en ville, la promotion des transports publics doit accompagner le réaménagement de la rue et la modération de la circulation ... et réciproquement.

L'heure n'est plus systématiquement aux solutions lourdes. Sauf là où la densité de population et les difficultés de circulation le justifient. Pour les transports de surface, élus communaux, transporteurs et utilisateurs tentent de donner la priorité aux autobus par un meilleur partage de l'espace disponible. Plus en faveur des transports collectifs. Des municipalités aussi importantes que Bordeaux et Genève se rendent compte qu'il est inutile d'investir des sommes considérables dans le système de transport public, si cette politique ne s'accompagne pas de mesures de priorité (couloirs, feux...), d'une redistribution de l'espace et d'une modération du trafic automobile. Notamment pour des raisons d'environnement qui prennent de plus en plus d'importance.» [113]

AVANTAGES



- Assure la mobilité des personnes et des marchandises en cas de crise.
- A l'abri des intempéries.
- Sûr, avantageux en règle générale, accessible à tous.
- Indiqué aussi sur terrains accidentés.
- Pas de problèmes de parcage.
- Grande capacité pour passagers.
- Besoin de place relativement faible (compte tenu du nombre de passagers).
- Peu de gaz d'échappement.
- Possibilité de lire, tricoter, etc.
- Grande longévité (le matériel sert durant des décennies).

INCONVENIENTS

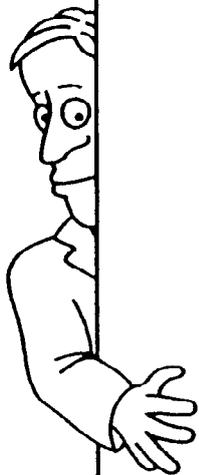


- Consommation de carburant et d'électricité.
- Lié à des horaires.
- Pas de service 24 heures sur 24.
- Bousculade aux heures de pointe.
- Risque de contagion en cas d'épidémie.
- Pas de porte à porte.
- Bagages limités.
- Souvent peu confortables (pas de garantie de places assises).
- Changements fréquents.
- Fabrication industrielle nécessaire.

Et à Sion ?...

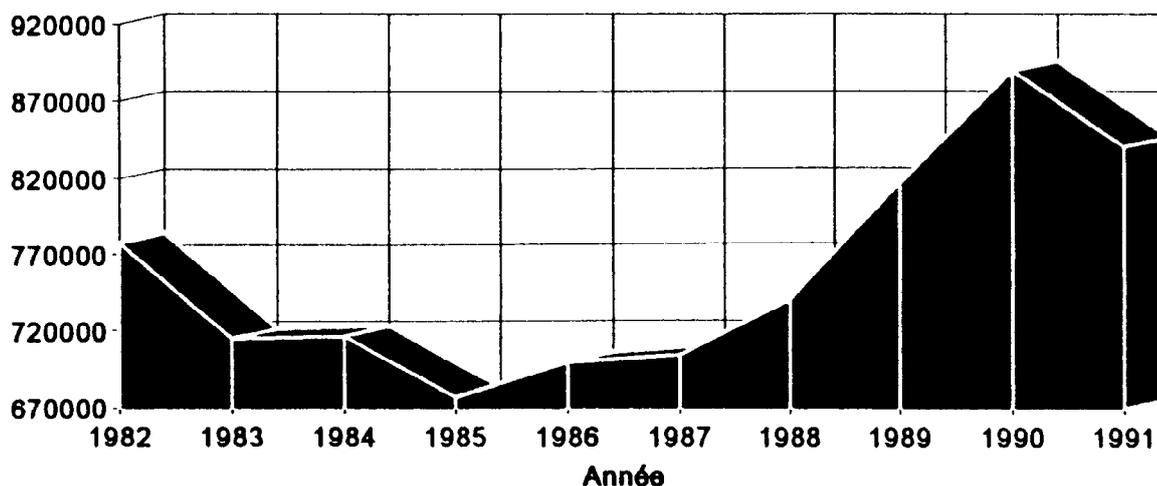


Dans la capitale valaisanne les augmentations de voyageurs espérées sur les bus sédunois n'ont pas vraiment atteint les objectifs et le potentiel de développement reste encore important.

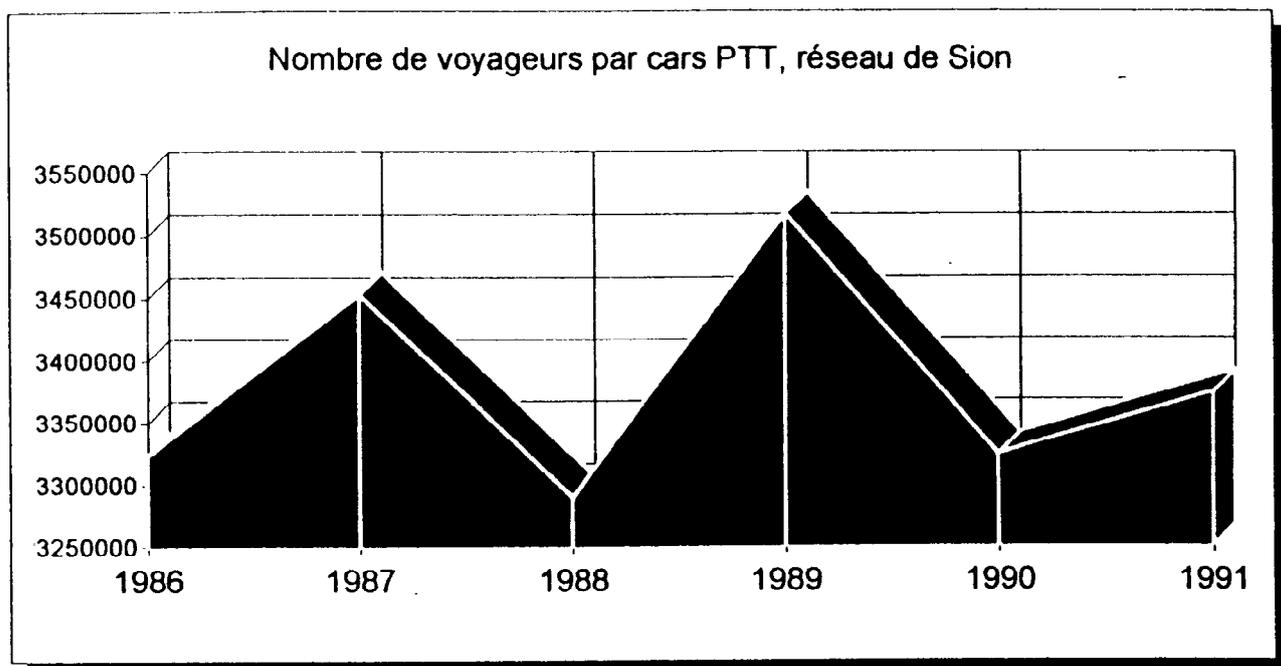


Nous pensons que les mesures incitatives (prix attractifs et horaires) ne sont pas encore assez développées pour espérer un changement radical des habitudes. La part belle faite encore aux véhicules privés (parkings toujours plus nombreux même au centre ville, peu de contraintes apportées physiquement, etc.) ne favorise pas un transfert modal suffisant et perceptible. Dans le cadre de la fermeture du trafic de transit dans le sens Est-Ouest sur la place du Midi nos responsables désirent favoriser les transports publics en permettant aux cars postaux de la rive gauche de décharger leurs passagers au centre ville avant le terminus de la gare, voilà une riche idée qui permettrait d'assurer l'accessibilité en améliorant l'image de marque des transports en commun. La création d'une bande bus à l'avenue de la gare améliorera certainement la fluidité des cars postaux à l'approche de la gare. **Mais il ne suffit pas de promouvoir les transports publics pour qu'une diminution du**

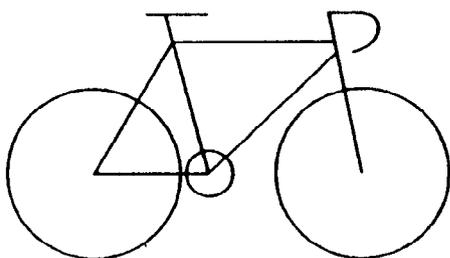
Nombre de voyageurs (sans les écoliers) BUS SEDUNOIS



trafic privé soit sensible. Des mesures d'accompagnement telles que citées ci-dessus doivent être SIMULTANEMENT appliquées. Ci-dessous l'évolution du nombre de voyageurs sur les cars PTT pour le réseau de Sion de 1986 à 1991.



5.3 LE VELO



«Le vélo, "ce petit mulet que l'on conduit par les oreilles et que l'on fait avancer en le bourrant de coups de pieds" (définition chinoise) pourrait, avec un peu de volonté politique, constituer un jocker appréciable en matière de déplacements urbains. Dans un rapport de la commission des transports du Parlement européen, on relève qu'un «grand nombre des déplacements effectués en Europe sont inférieurs à 7-8 km; cette distance peut parfaitement être parcourue en vélo et c'est donc ce qu'il conviendrait d'encourager pour alléger une circulation qui devient chaotique». Ce constat est parfaitement valable dans notre pays également puisque un trajet sur deux effectué en voiture mesure moins de cinq km et un trajet sur cinq moins de deux km !

A l'évidence, un usage accru de la bicyclette permettrait de réduire les déplacements automobiles et leurs nuisances. Un exemple, à Genève, le rapport concernant l'assainissement de l'air prévoit un triplement des déplacements à bicyclette d'ici à l'an 2002 alors que le trafic automobile devrait, lui, régresser de 25% dans