

le même délai. En favorisant le trafic cycliste, les autorités ne feraient d'ailleurs que se conformer à la législation en vigueur. En effet, la loi fédérale du 1er avril 1984 sur l'aménagement du territoire prévoit à l'article 3 qu'il convient notamment «de maintenir ou de créer des voies cyclables.» [96]

AVANTAGES

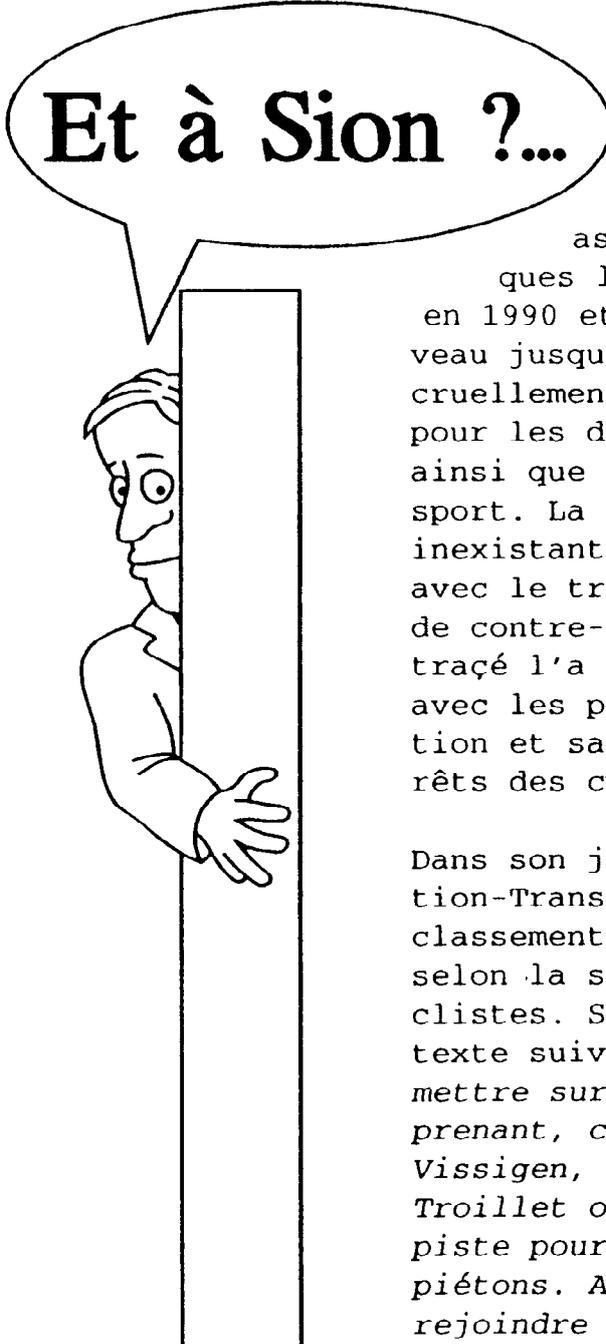


- Liberté d'esprit, autonomie.
- Souplesse d'utilisation.
- Rapidité de déplacement en zone urbaine.
- Déplacement sans bruit.
- Pas de pollution de l'air.
- Ne consomme pas de carburant.
- Indiqué sur de courtes distances.
- Relativement rapide.
- Besoin de peu de place.
- Indépendant de l'heure et de l'horaire.
- Avantageux.
- Bon exercice physique, sain.
- Contacts humains faciles.
- Respecte le cadre de vie urbain.
- Égalité, démocratie.
- Diminue les dépenses publiques (infrastructures légères).
- Peu de problèmes de parcage.
- Possibilité de faire du porte à porte.
- Faible besoin de matières premières pour la fabrication.
- Très grande longévité.

INCONVENIENTS



- Exposé aux intempéries.
- Faible rayon d'action (6-8 km au maximum pour des déplacements quotidiens).
- Très vulnérable en cas d'accident.
- Problèmes avec les véhicules plus rapides.
- Difficile à reconnaître de nuit.
- Transport de marchandises limité.
- Moins indiqué sur les terrains accidentés.
- Production industrielle nécessaire.



Et à Sion ?...



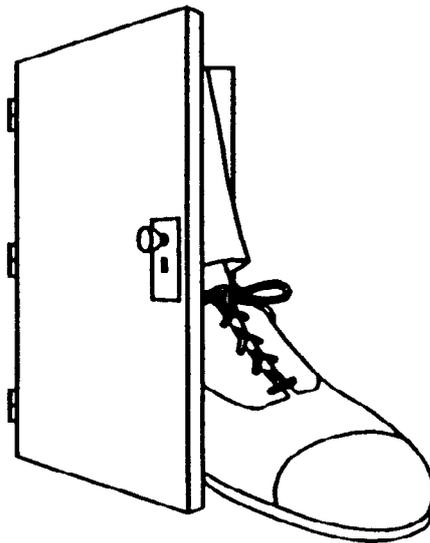
C'est théoriquement Fr. 100'000.-- que la Municipalité est sensée allouer par année aux aménagements cyclables. Ce chiffre n'est

assurément pas atteint et, si quelques légers aménagements ont vu le jour en 1990 et 1991 rien ne s'est passé de nouveau jusqu'à ce jour pour 1992. Il manque cruellement d'emplacements de stationnement pour les deux-roues dans le secteur de la gare ainsi que proche des centres d'achat et de sport. La signalisation d'itinéraires est inexistante et de nombreux conflits existent avec le trafic automobile. Aucun aménagement de contre-sens n'a été planifié. Le réseau tracé l'a été à la légère sans coordination avec les projets de modification de circulation et sans tenir vraiment compte des intérêts des cyclistes existants ou futurs.

Dans son journal de Juin 1992 l'ATE (Association-Transport-Environnement) a procédé à un classement de douze villes de Suisse romande selon la situation qu'elles offrent aux cyclistes. Sion figure au septième rang avec le texte suivant: *«Un ensemble est en train de se mettre sur pied. Agréable, mais parfois surprenant, comme cette luxueuse piste à Vissigen, ou ces giratoires de l'Avenue Troillet où les cyclistes devront quitter leur piste pour emprunter l'étroit trottoir des piétons. A quand un itinéraire complet pour rejoindre la zone de détente des Iles? Stationnement à la gare: une misère.»*

5.4 LA MARCHÉ A PIED

«De tous les déplacements que nous effectuons en ville, 30 à 40% se font à pied. Si l'on y ajoute le chemin parcouru avant et après avoir pris le bus ou même la voiture, on peut presque doubler ce chiffre. Tout le monde est piéton à un moment ou un autre de la journée. Plus ou moins selon que l'on habite



une grande ville ou un village. Selon l'âge que l'on a et suivant que l'on dispose d'une voiture ou non.

Pour aller à pied de nos jours, il vaut mieux être jeune (mais pas trop) et bien portant. Ou ne pas pouvoir faire autrement. Les trottoirs sont trop étroits. Les voitures en stationnement obstruent le passage et la vue. Ce qui est source d'accidents, surtout pour les enfants. Traverser est périlleux. Les automobiles ont priorité partout. Ou elles la prennent si elles ne l'ont pas. Même sur les passages pour piétons dits «protégés». Et puis il y a la saleté, le bruit, le manque d'espaces verts.

Aujourd'hui seuls les automobilistes disposent d'un véritable réseau. Pour rendre la marche à pied plus agréable et éviter les petits trajets en voiture, il est nécessaire d'organiser un réseau analogue pour les piétons. Des itinéraires continus pour relier les zones d'habitat à l'école, par exemple. Ou aux zones d'emploi, à la mairie, la maison communale et autres points forts de l'agglomération. Dans un environnement réaménagé, ce devrait être à l'automobile de «traverser» les cheminements piétons et non plus l'inverse.» [113]

AVANTAGES



- Déplacements presque sans bruit.
- Pas de pollution de l'air.
- Ne consomme ni diesel, ni essence, ni électricité.
- Idéal sur les courtes distances.
- Faible besoin de place.
- Indépendant de l'heure et des horaires.
- Peut aussi circuler hors des routes.
- Bon marché.
- Aussi utile en terrain accidenté.
- Bon exercice physique.
- Pas de problèmes de parcage.
- Possibilité de faire du porte à porte.
- Ne nécessite aucune fabrication industrielle (!).

INCONVENIENTS



- Rayon d'action réduit.
- Exposé aux intempéries.
- Très exposé en cas d'accident.
- Transport de marchandises fortement limité.
- Difficile à reconnaître de nuit.
- Relativement lent.

Et à Sion ?...

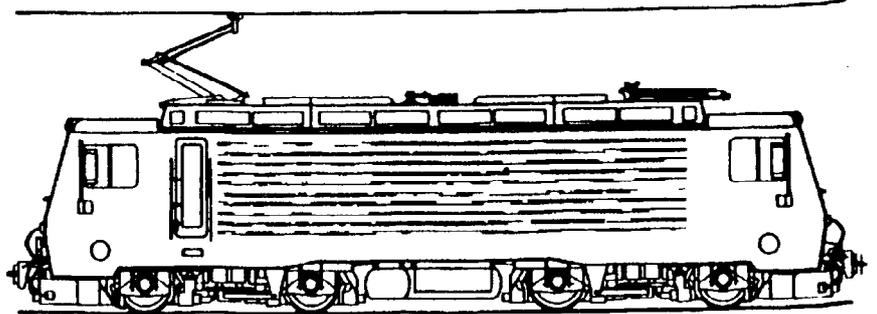


Des améliorations ponctuelles ont été portées dans notre ville pour la sécurité des piétons: réaménagement de la rue des Tonneliers, de l'avenue des Petits-Chasseurs, quartier de Champsec (création d'une «oreille»), pose de signalisations lumineuses «école» à différents endroits stratégiques, implantation de bornes anti-stationnement sauvage, bastions, extension de la zone piétonne, etc... L'intensification de ces mesures dans les quartiers d'habitation provoquerait à coup sûr une nette amélioration des conditions de vie.

6. LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORT

6.1 LE TRAIN

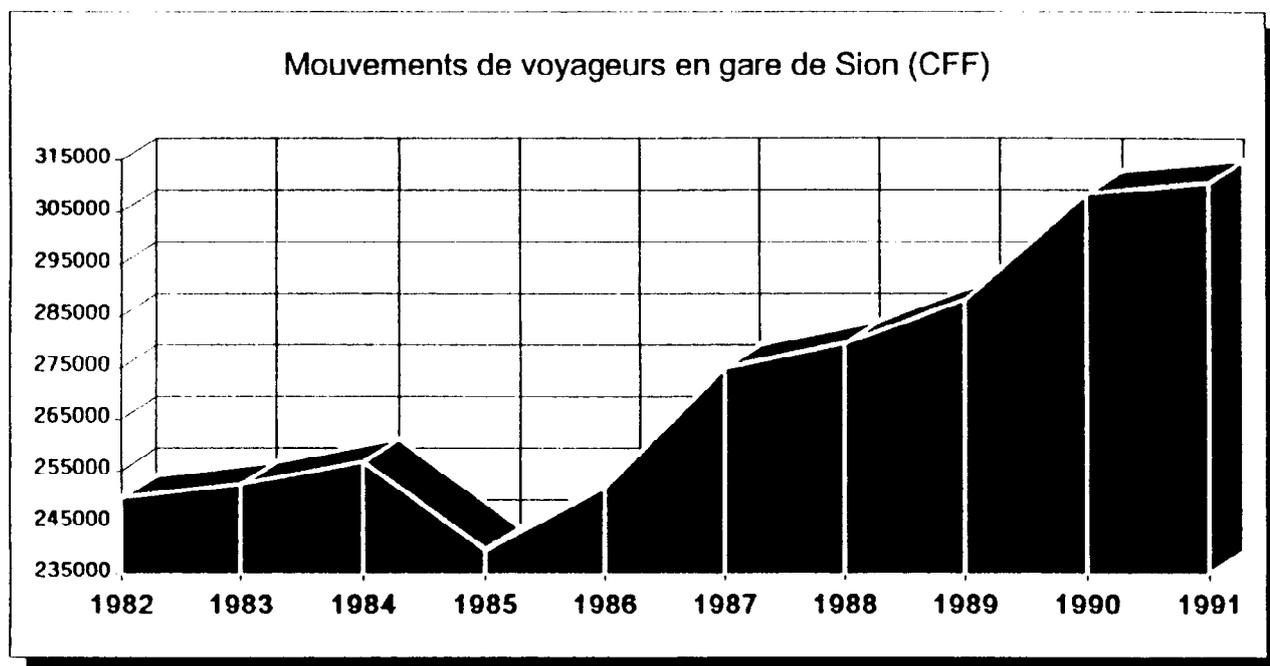
Le train est un moyen de transport interurbain agréable, confortable et rapide. Certains trains de montagne rendent de précieux services aux habitants (pour leurs déplacements pendulaires) et forment une structure de transport touristique appréciable.



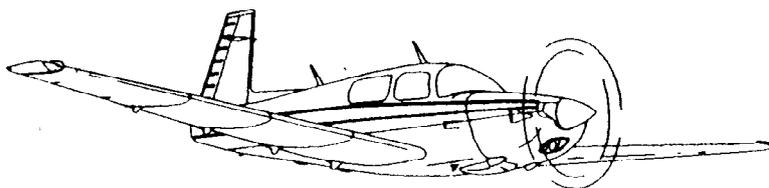
Sion possède la plus grande gare du Valais et ses mouvements de voyageurs dépassent les 310000 pour 1991. Le graphique sur la page suivante démontre qu'il est grand temps que les infrastructures d'accueil soient nettement améliorées.

Toujours pas de rampe d'accès, d'affichage électronique des horaires, de quais surélevés. En 1991 nous avons formulé quelques demandes à l'entreprise des CFF pour une amélioration des structures d'accueil. Messieurs Pierre Blattner et Marcel Beney nous avait promis quelques changements. Depuis lors ces derniers sont devenus

effectifs: construction d'une salle d'attente sur le quai central, pose de consignes automatiques et d'un distributeur de billets. Néanmoins une pression plus importante de la part des autorités communales sédunoises pourrait peut-être faire avancer quelques projets mis de côté par manque d'argent aux CFF. Sierre a su rajeunir substantiellement sa gare. Sion serait-elle allergique aux changements?



6.2 L'AVION

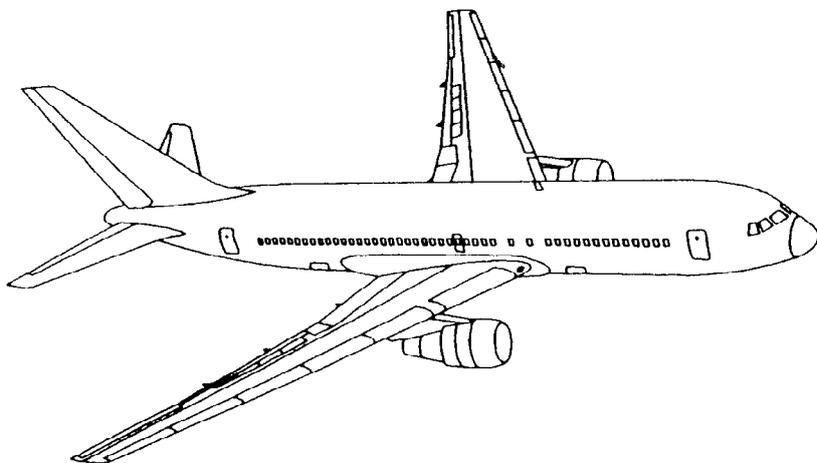


Si l'avion est le moyen de transport idéal pour les longues distances il est dès lors pratiquement sûr qu'à moyen terme il sera détrôné par les trains à haute vitesse sur les distances moyennes (continentales).

Sion possède un aéroport local (début de la construction en 1935) où le trafic civil (78000 mouvements en 1991) cotoie le militaire (env. 15000 mouvements déclarés). Dernièrement les autorités sédunoises, voulant moderniser les infrastructures en place (un restaurant désué, des baraquements provisoires faisant office de bureau des différentes compagnies aériennes représentées) a décidé d'investir près de 20 millions. Côté chiffres signalons également que c'est 1,16 million de francs qu'a coûté l'aéroport en 1991. Signalons toutefois que jusqu'à présent la Confédération assume l'engagement et les salaires de 12 contrôleurs aériens supplémentaires pour 1,2 million par année!!! «Le développement futur de

l'aéroport de Sion se fera au sud et au sud-est (proche du centre de détente des Iles !!!) et les aménagements en devenir représentent un investissement d'environ 84 millions de francs soit environ 60 millions à la charge des particuliers.» (NF du 7 mai 1992) La Municipalité sédunoise et les autorités cantonales font le forcing auprès des autorités fédérales pour que ces dernières leur accordent l'autorisation des vols de nuit (de 6h à 22heures pour le moins!). D'autre part elles ont inauguré une liaison Sion-Zürich avec l'entreprise Crossair.

En premier lieu nous pensons que la ligne inaugurée à grand fracas entre Sion et Zürich n'est de loin pas rentable (pour l'instant c'est en tous les cas un véritable flop!). Nous nous demandons si de sérieuses études de marketing ont été entreprises afin de déterminer les véritables besoins en mobilité des entreprises valaisannes. Il est clair que le "parcours" touristique est si cher qu'il n'est même pas envisageable!



D'autre part le fait de vouloir faire venir toujours plus de gros porteurs sur Sion (Boeing 737, super-Caravelle, etc.) apportera des nuisances de plus en plus insupportables aux habitants et touristes de notre canton. Favoriser un tel type de transport avec des investissements si importants est une er-

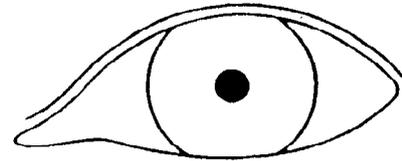
reur grave dans un canton qui désire une amélioration de la qualité d'accueil et la préservation de son environnement. Le potentiel de clientèle valaisanne est faible. Dernièrement nous avons pu lire dans la presse (NF du 14 juillet 1992) qu'une entreprise sédunoise désire «utiliser l'aéroport de Sion pour toutes les destinations aériennes qu'elle propose...». Pour cela il faudra donc probablement transporter toute la clientèle de suisse romande via Sion pour un transit pur et simple sur l'avion au départ de leur destination de rêve. Que peut donc bien rapporter ce genre de «tourisme» au Valais sinon des nuisances gratuites!!

Si nous considérons qu'une activité aérienne peut se faire sur la place de Sion nous pensons également que notre aéroport doit rester une infrastructure régionale particulièrement destinée au secours en montagne.

7. NOTRE POINT DE VUE

Notre politique d'environnement urbain a toujours été identique depuis le début de notre action en 1988, puis en 1989 avec la création du périodique «Courrier des Conseillers».

Elle se base sur des principes simples, efficaces et redoutables:

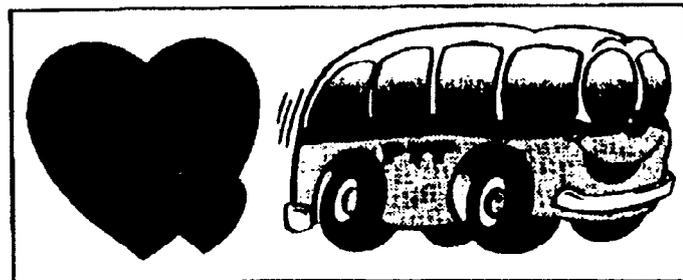


Une meilleure qualité de vie ne peut s'obtenir que:

- par une politique claire, précise et volontaire d'améliorer très nettement la qualité de vie et l'esthétique des quartiers par un habitat agréable (plantations d'arbres, moins de transit et de circulation en général, etc.)

- par une vision (étude!) globale pluridisciplinaire et cohérente des problèmes urbains - circulation, vie, habitat, déplacements, etc.- doublée d'une application systémique des solutions. «Dans le domaine de la modération de la circulation, ce qui touche au trafic a une répercussion sur l'urbanisme, les transports publics, le ramassage des ordures ménagères et toute la vie économique locale. Ce qui touche à l'urbanisme concerne également les ingénieurs trafic, les commerçants, la police et les services d'entretien des espaces verts. Pour que la rue «fonctionne», pour que les aménagements soient acceptés, une démarche interdisciplinaire est donc une nécessité. Pour des raisons techniques et économiques. Toute erreur coûte cher et peut être dangereuse.» [113]

- en augmentant l'attrait des transports publics par une amélioration substantielle des prestations (fréquences -au moins chaque 15 minutes-, relations, rapidité, confort, image dans la population, prix attractif, etc.)



et par une politique de développement du réseau (nouvelles dessertes -zone industrielle, zone des Iles, navettes via des zones de stationnement périphériques);

Pour une meilleure qualité de vie choisissez GRIMISUAT

Tranquillité, verdure, commodités.
Nous louons dans petit immeuble confortable à des prix EXCEPTIONNELS

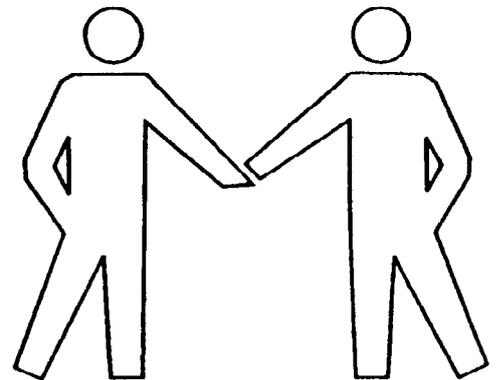
★ **APPARTEMENTS NEUFS**
4½ pièces dès Fr. 200 + charges

Libres tout de suite ou à convenir.
Garage individuel à disposition.

Pour renseignements: 01 45 77 00 00
Cours de la République 1951 Sion

Certaines publicités vantent les mérites des zones périphériques

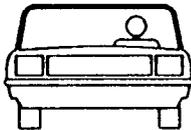
- en apportant des restrictions plus ou moins importantes au trafic automobile privé par :
 - la diminution des vitesses (modération de trafic);
 - la diminution du nombre de véhicules (restrictions sur le stationnement, contrôle d'accès (réglementation par feux lumineux les entrées de ville) etc.);
 - la mise en place d'un schéma de circulation de type sectoriel plutôt que de type radio-concentrique. Dans le schéma de circulation actuellement mis en oeuvre par les autorités communales sédunoises le passage d'un secteur de la ville à un autre se fait aisément par une artère de liaison, alors que dans le schéma de circulation sectoriel le transit de deux secteurs ne peut se faire que par une artère située à l'extérieur. Cette dernière solution permet une bonne accessibilité de chaque secteur tout en repoussant le trafic de transit le plus à l'extérieur possible. Cela signifie l'exploitation d'un réseau de ceintures discontinues en tant que schéma global de circulation (autoroute, tangente nord - tunnel et nouvelle route de Savièse);
- en favorisant les moyens de transport les plus écologiques, soit la marche à pied et le vélo, en aménageant harmonieusement des parcours agréables, en tenant compte des habitudes de déplacement par la création d'infrastructures légères et peu onéreuses;
- en respectant les normes édictées par le Conseil Fédéral dans les différentes ordonnances qui régissent la protection de notre environnement;
- en développant au sein de la population sédunoise une envie de participer plus activement à la construction de la cité par l'apport d'idées et de suggestions grâce à un dialogue franc, cordial et ouvert (avec des associations de quartier ou même avec tout un chacun par la mise sur pied de différentes soirées d'information et de participation - sans connotation politique particulière).



8. UNE MEILLEURE POLITIQUE DE CIRCULATION URBAIN (SOLUTIONS ET AMELIORATIONS)

Nous avons rassemblé ci-dessous la majeure partie des solutions et améliorations proposées dans les neufs "Courrier des Conseillers" précédents.

8.1 LES PARKINGS



- Abandonner la construction de parkings publics dans la zone urbaine.
- Diminuer le nombre de places de stationnement publiques.
- Tenir compte du dénombrement des places privées dans la politique de stationnement.
- Transformer les zones blanches en zones bleues avec vignettes préférentielles pour habitants dans de larges périmètres.
- Dans la zone urbaine centrale restreindre au minimum les demandes de places issues du RCC (Règlement Communal de Construction), surtout en ce qui concerne la clientèle des commerces.
- «Créer des zones de Park and Ride (P&R) à chaque accès important dans la ville (Ecole d'infirmière, Les Potences, Ronquoz (Provins), Les Fournaises, Roches-Brunes, Stade de Tourbillon, Stand de tir de Champsec» [187].

8.2 LES PIETONS



- Assurer le maximum de sécurité dans les déplacements piétonniers via les écoles et centres d'intérêts.
- Abaisser la vitesse des véhicules afin de «calmer» l'ardeur de certains usagers au niveau des zones scolaires et dans les quartiers d'habitation (modération généralisée de la circulation avec tout ce que cela implique comme mesures simples et plus lourdes).
- Verbaliser plus énergiquement (mise en fourrière) les automobilistes obstruant les trottoirs par du parcage sauvage.

- Créer quelques zones piétonnes supplémentaires, décentralisées ou, mieux, favoriser des itinéraires agréables dans toute la ville.

- Créer de nouveaux espaces verts partout où cela est possible.

- Arboriser les rues et avenues afin de rendre le bâti plus convivial et moins minéralisé.



Les véhicules sur les trottoirs, dans les rues piétonnes et espaces de détente sont un véritable fléau dans notre ville

- Mettre en pratique la modification de l'OCR (1er juillet 1989) concernant l'élimination des cases de stationnement sur les trottoirs (partiellement ou totalement).
- Aménager l'espace public avec un mobilier urbain adéquat sans surcharge (ex. panneaux publicitaires !).
- Porter un soin particulier au type d'éclairage des rues (zones d'habitat, zone mixte, zone industrielle)

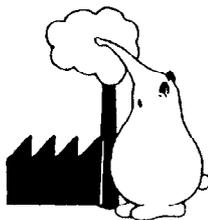
8.3 LA MODERATION DE LA CIRCULATION



- Création sporadique et dans des cas particuliers de rues résidentielles (limitation de la vitesse à 20km/h).
- Implantation de giratoires (fluidification de la vitesse, modulation du trafic, sécurité accrue des usagers).
- Réglementation par zone 30 km/h avec aménagements spéciaux si cela doit être effectué.
- Accès limités, impasse et cul-de-sac, giratoires de rebroussement.

- Route de contournement.
- Rehaussement de la chaussée (seuil).
- Rue piétonne.
- Marquage des entrées de ville par des «portails d'entrée» (verdure, rétrécissement de la chaussée, etc.).
- Diminution de la largeur effective de la chaussée.
- Accorder la priorité aux piétons et deux-roues.
- Supprimer les flux de transit.
- Cloisonnement des quartiers sans interaction totale par le moyen de transport individuel (plan sectoriel).

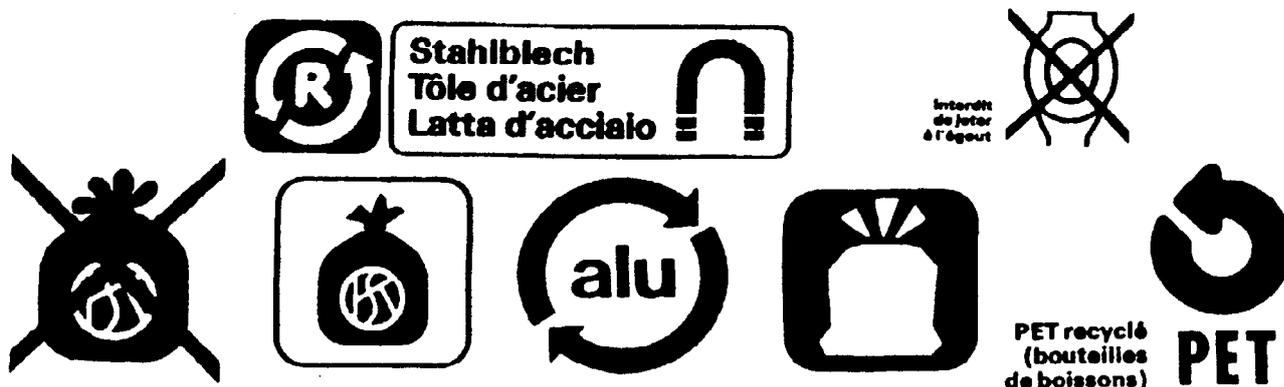
8.4 LA POLLUTION DE L'AIR



- Inciter et faire pression sur les entreprises publiques afin que celles-ci développent au sein de leur personnel une conscience écologique par des comportements rationnels (effet «boule de neige»).
- L'utilisation généralisée du catalyseur.
- Renoncer à l'automobile quand cela n'est pas nécessaire.
- Emprunter les transports publics, rouler à bicyclette et se déplacer à pied.
- Inciter à couper le moteur aux feux rouges.
- Utiliser des énergies propres comme le gaz, le soleil, les éoliennes, les pompes à chaleur, etc.
- Ne pas «pousser» inutilement le chauffage.
- Renoncer à une tondeuse à gazon à moteur et utiliser plutôt une tondeuse manuelle.
- Ne pas brûler les talus car ils sont l'espace vital d'un grand nombre de petits animaux utiles. Il est préférable de couper l'herbe et de la composter.



- Ne plus brûler aucun déchet sans que cela soit fait dans une installation ad hoc (la loi l'interdit maintenant).
- En cas d'utilisation de son véhicule privé essayer de se regrouper pour se rendre au travail, par exemple en s'arrangeant avec des habitants d'un même endroit.



Des pictogrammes de plus en plus courant et connus concernant le recyclage ou une manière écologique d'agir.

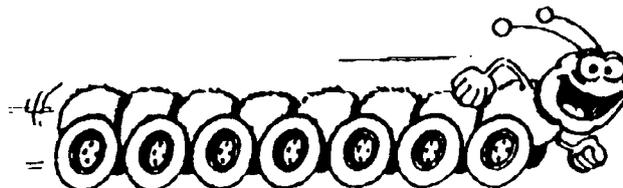
- Composter les déchets organiques, boycotter les produits suremballés.
- Refuser la publicité de masse pour lutter contre le gaspillage (apposer un autocollant de refus sur sa boîte aux lettres)



- Séparer les déchets, les recycler, encourager le compostage.
- Renforcer les mesures de contrôle des émissions des foyers industriels.

- Imposer des délais d'assainissement des transformations industrielles aussi brefs que possible.
- Imposer des exigences concrètes en matière d'isolation thermique des bâtiments si les investissements ne sont pas proportionnés avec les moyens financiers des propriétaires.
- Encourager l'utilisation des énergies de remplacement.
- Canaliser le trafic automobile de transit sur seulement quelques axes principaux.
- Réduire la capacité des routes urbaines.
- Ralentir la circulation en ville (30 km/h).
- Gérer strictement le stationnement.
- Abandonner la création de parkings dans les centre-ville.
- Créer des communautés tarifaires élargies à des régions, voire des cantons entiers.
- Introduire des cours de formation continue sur l'environnement et l'écologie destinés aux fonctionnaires cantonaux et communaux.

8.5 LES TRANSPORTS PUBLICS



- Créer des couloirs bus plus nombreux.
- Donner la priorité aux transports publics en ville avec l'introduction de système de déclenchement des feux lumineux.
- Etablir des prix intéressants et attractifs (abonnement écologique).
- Améliorer les zones d'arrêt et d'attente. Affichage impeccable des horaires, faciles à consulter.
- Séparer totalement les transports scolaires des courses de lignes ordinaires.
- Augmenter la fréquence des bus aux heures de pointes (minimum 15 minutes pour la ville de Sion).

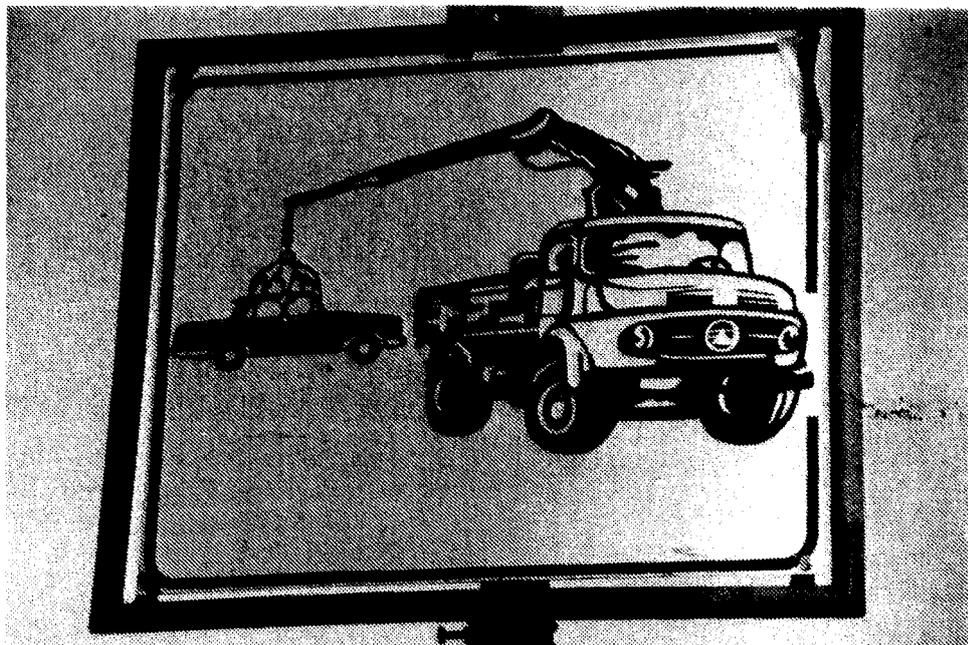
- Créer une ligne supplémentaire pour le sud de la ville (piscine, zone industrielle en pleine expansion et aire de repos des Iles).
- Restructurer temporairement la place de la Gare dans l'attente de la construction de la nouvelle poste (1996-2000).
- Coordonner les efforts entrepris pour les transports publics avec une réduction simultanée du nombre de places de stationnement en ville et l'abandon des parkings souterrains communaux projetés.
- Lors de l'achat de nouveaux matériels penser à acquérir des bus «écologiques» avec planchers surbaissés et d'un confort accru.



Une signalisation plus que douteuse. Sion est une des rares ville à autoriser le parcage sur les zones réservées aux transports publics.

8.6 LE PARCAGE SAUVAGE

- Faire respecter l'ordonnance sur la circulation routière (article 41 alinéa 1, 1bis et 3) ainsi que l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (articles 18 et 19).
- Utilisation du système de fourrière, meilleur contrôle policier avec verbalisation accrue.
- Adapter le mobilier urbain au mieux afin de



dissuader les automobilistes de «monter» sur les trottoirs.

- Augmenter la différence de niveau entre la route et le trottoir (haute bordure).
- Poser des bornes, chaînes, barrières, arbres d'alignements, haies, massifs, bermes.
- Définir des cheminements piétonniers sûrs (concept global).

8.7 LE VELO

- Effectuer une étude globale des aménagements cyclables possibles dans notre ville.
- Avantager les déplacements à vélo par des aménagements simples, peu coûteux et pratiques pour les utilisateurs.
- Créer, partout où cela est possible, des bandes cyclables.
- Créer des lieux de stationnement en les intégrant au mieux avec le bâti. Coordonner les efforts avec les entreprises des CFF et PTT. Faire participer les commerçants au développement de ce moyen de transport par des facilités d'accès.



- Introduire des contre sens partout où cela est possible dans le centre ville afin d'éviter aux cyclistes des détours inutiles.
- Permettre aux cyclistes de traverser lentement les zones piétonnes.



Ici, rue des Cèdres, un contresens cyclable serait facilement envisageable: le gabarit de la route le permet très facilement.

- Analyser les

possibilités pouvant être offertes aux pendulaires d'utiliser de façon complémentaire les transports publics ou leur véhicule personnel avec le vélo (parkings, cheminements, etc.).

- Signaler les itinéraires cyclables de façon claire et précise (parcours jusqu'aux Iles, relation avec l'itinéraire cyclotouristique valaisan, etc.).
- Permettre aux cyclistes d'emprunter les couloirs bus.

8.8 LA VEGETATION



- Laisser pousser l'herbe sous les arbres en ne la fauchant que deux ou trois fois par an (pour les plantations d'avenues et d'alignement).
- Aux endroits où le public n'a pas accès (centres de carrefours par exemple) laisser prairie sèche si un massif floral n'est pas prévu.

- Poser des «barrières physiques» autour des arbres afin que les véhicules ne puissent pas endommager les troncs, creuser une rigole, apposer des grilles ou pavés de béton à interstices, recouvrir le sol sous l'arbre de paille, pose d'une tarrière.



- Laisser de larges bandes de terre entre les arbres sans goudronner, dégager le plus possible la végétation existante sous la couronne.
- Ne plus répandre de sel en hiver mais plutôt du petit gravier.
- Etancher les joints des canalisations, remplacer les conduites, éloigner celles-ci autant que possible des racines, évi-

ter d'effectuer une nouvelle plantation immédiatement après un dégât dû au gaz, utiliser des espèces moins sensibles au gaz: les conifères, les Peupliers, Saules, Platanes.

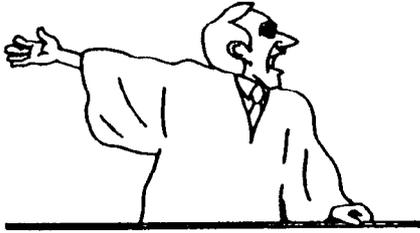
- Protéger au maximum les arbres des engins de chantier en obligeant à chaque travaux entrepris de poser des barrières de protection (comme cela se fait à Bâle par exemple!).
- Planifier les constructions d'une façon plus respectueuse du végétal.
- Donner un volume de terre en suffisance (9 à 12 m³ de terre par arbre).
- Définir un concept global de gaines techniques ou d'alignements souterrains dans tous les nouveaux axes ainsi que la mise sur pied progressive de ce même concept pour toute la ville.
- Revaloriser l'arbre en tant qu'être vivant.
- Eviter l'élagage (choix judicieux des espèces selon le bâti et les emplacements).
- Définir un concept global de sauvetage des arbres en zone urbaine avec priorités à appliquer dans les deux ans au plus tard.
- Acquérir des terrains en ville et les mettre à disposition du public (création de jardins, etc.).
- Agrandir le jardin des Mayennets sur son flanc Est et enlever une partie du béton beaucoup trop omniprésent dans ce lieu de détente (à remplacer par un gravier fin).
- Elargir la zone tampon de verdure le long de la berge du Rhône.
- Revitaliser le bois de la Borgne en y interdisant le trafic automobile (inutile).
- Pose de drains, arrosage automatique ou manuel, choix des variétés plus résistantes.



8.9 LE BRUIT

- Détermination de l'affectation du sol (aménagement du territoire).
- Mesures architecturales (emplacement des pièces sensibles, architecture et position du bâtiment, etc.).
- Mesures de construction (isolation des murs, fenêtres, etc.).
- Réduire le volume et la vitesse du trafic automobile (modération de la circulation à grande échelle).
- Inciter financièrement pour la production et l'utilisation de véhicules peu bruyants.
- Favoriser les moyens alternatifs de déplacement: la marche à pied, le vélo, les transports publics.
- Adopter un plan de circulation cohérent.
- Limiter le stationnement et gestion rigoureuse de celui-ci.
- Ne plus construire de parkings en ville (sauf pour des besoins d'habitat (privés)).
- Création de parkings de dissuasion.
- Aménager des buttes anti-bruit ou des écrans forestiers (lorsque la place le permet).
- Recherche de revêtements routiers plus silencieux.
- Moins utiliser son véhicule privé.
- Imposer un règlement d'exploitation pour l'aéroport dans lequel figure des restrictions de vols pour les fins de semaine (en particulier le dimanche).
- Réduction du bruit à la source pour tous les modes de transport.
- Interdire les avions bruyants.
- Former les techniciens et les élus sur les problèmes d'environnement.





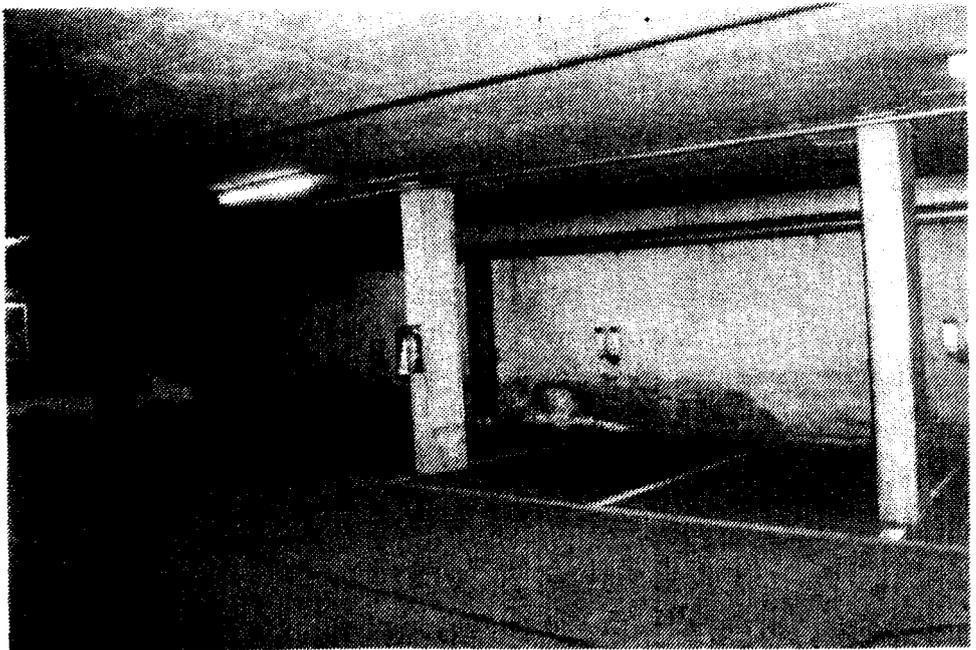
9. ARGUMENTAIRE

9.1 «LA COMMUNE DE SION POSSEDE UN CONCEPT GLOBAL»

C'est du moins ce que prétendent nos autorités. A plusieurs reprises nous avons prouvé le contraire. Si un tel concept existait vraiment nous ne serions pas en train de remettre en question constamment le déplorable «réseau cyclable» concocté à la hâte en 1989 suite au postulat de Monsieur Raboud, conseiller général. D'autre part il semblerait qu'à chaque intervention ponctuelle une levée de boucliers vienne perturber les vues de nos politiciens. Au point 7 de notre dossier nous décrivons l'ensemble (non exhaustif) des solutions pouvant être traduites comme «concept global».

9.2 «IL MANQUE ENTRE 1000 ET 1200 PLACES DE PARC» ET «LA CREATION DU PARKING DU SCEX EST UNE NECESSITE».

C'est ce que prétendait notre Municipalité il y a cinq ans lorsqu'il a fallu faire voter le Conseil Général sur le crédit d'engagement pour la construction du parking du Scex. Depuis lors les données ont complètement changé. De nombreux parkings privés et semi-publics ont vu le jour en plein centre de la capitale: Galeries séduinoises, Cap de Ville, Le Ritz, La Placette, etc. Les places soit-disant déficitaires ont été très largement dépassées. Nous osons à peine vous informer également que ce nombre va toujours croissant avec la construction de nouveaux bâtiments: La Gillière I et II (+ 120 places) à l'avenue du Midi, le projet Cour de Gare (1080 places) à l'avenue de Tourbillon et d'autres encore à l'étude (Pratifori 500 places, etc.).



Prétendre à un manque de places de stationnement est faux. La visite de certains parkings du centre-

Des parkings pas toujours aussi pleins que les autorités et commerçants le prétendent...

ville (Galeries sédunoises, Ritz, Cap de Ville, Planta, La Cible et même Coop City) le prouve. Pourquoi donc nos autorités s'obstinent-elles dans cette voie? En 1987, lorsqu'il a fallu «faire passer» le vote du crédit d'engagement du parking du Scex la raison essentielle de cette construction était prise dans un rapport sur le stationnement de 1986 et qui prétendait le manque de 900 à 1200 places de stationnement en ville. Depuis lors autant de places privées et semi-publiques ont vu le jour dans la zone urbaine. Nos autorités ont-elles peur d'admettre que les données ont changé et qu'il est encore temps de remettre sérieusement en question une décision de construction (parking du Scex) prise à la hâte le 16 juin 1987 (aucun conseiller général n'avait pris connaissance du rapport d'impact avant la votation du crédit d'engagement puisque ce document n'a été publié qu'en septembre 1987!!!! - aberrant!!!!), ceci d'autant plus que ce projet englobait la construction d'un hôtel (un quatre étoiles bien connu a fermé ses portes dans notre ville peu après son ouverture!) et une salle de congrès (peu de chance de voir aboutir ce projet après la réfection prévue et décidée de la salle de la Matze).

Dans les études d'impact des parkings du Scex, de Gillière I et II et de Cour de Gare (soit au total quelques 1920 places (!) il est à chaque fois mentionné que les mesures de pollution de l'air et du bruit sont largement dépassées et que des solutions devront être étudiées afin d'abaisser ces charges. Néanmoins l'on continue gaiement à autoriser la construction des parkings prévus, générant ces nuisances. Pourtant, dans son article 40, le Règlement de Construction et de Zones mentionne: «Pour chaque nouvelle construction, de même que pour chaque transformation importante ou changement d'affectation important, le Conseil municipal exigera un nombre suffisant de places de parc, couvertes ou non, sur domaines privé, sauf si l'intérêt général s'y oppose (sécurité, pollution, trafic...)» Faut-il donc en déduire que l'intérêt général semble être celui des agents immobiliers plutôt que des habitants puisque les normes de nuisances dépassent déjà très largement les limites imposées!!!

Vu l'ampleur des charges futures sur l'avenue de Tourbillon (à peu près identique à l'état 1991 sans N9), des mesures d'assainissement devront être prises pour que les nuisances induites par cet axe principal respectent les prescriptions en matière d'environnement. Ce contrôle de l'évolution des charges de trafic sur les différents axes routiers urbains passe toutefois par des mesures coordonnées au niveau de l'ensemble de la ville. Ces mesures doivent être discutées avec les divers partenaires concernés, à savoir la Commune (Edilité, Travaux Publics, Transports en commun, Police) et le Canton (Ponts et Chaussées, Aménagement du Territoire, Protection de l'Environnement, Commission Cantonale des Constructions).

Texte de l'étude d'impact du projet "Cour de Gare". On retrouvera ainsi la densité de trafic détourné par l'ouverture de l'autoroute.
Les autorités se moquent-elles des citoyens?

3.4.1 Bruit routier

En ce qui concerne le bruit du trafic routier, le nouveau projet va entraîner des modifications des niveaux d'immissions au droit des récepteurs retenus dans le cadre de la présente étude (cf. figure 3.3). Le tableau 3.8 donne les valeurs ainsi obtenues.

Sur l'ensemble du réseau analysé, l'accroissement des niveaux d'immissions est lié à l'augmentation du trafic induit par le projet. Localement, des écarts plus marqués sont toutefois relevés, provenant de la réflexion des émissions sur l'enveloppe du nouveau bâtiment lui-même.

Un premier bilan montre cependant que, dans les deux situations (avec et sans projet), les valeurs limites d'immission (VLI) fixées par l'OPB, voire même les valeurs d'alarme (VA), sont largement dépassées, ce qui signifie la nécessité d'assainir l'avenue de Tourbillon du point de vue des nuisances sonores.

Dans le cas présent, deux articles de l'OPB sont particulièrement importants pour l'évaluation des effets du projet.

La même étude d'impact (Cour de Gare) admet le fort dépassement des normes de bruit déjà actuellement. On lit entre les lignes que l'avenue de Tourbillon est de toute façon considérée comme une "zone sinistrée"!

Dans son «plan des mesures pour la protection de l'air», le canton de Fribourg mentionne:

«-l'Etat et les communes doivent réviser leurs dispositions sur le stationnement dans leurs règlements afin de mieux tenir compte des exigences de la protection de l'air;

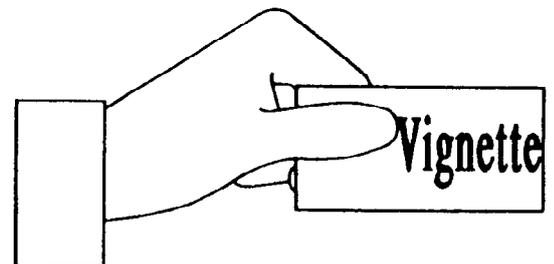
- la ville de Fribourg doit adapter le nombre de places de stationnement situées sur le domaine public sur la base d'une politique globale en la matière; une partie des places doit être réservée aux transports individuels non polluants. Dans le centre ville, le nombre de places doit être réduit dans une proportion qui compense les mouvements supplémentaires engendrés par les nouvelles places en propriété privée. [...]

- les instances compétente de l'Etat et des communes sont tenues de procéder aux adaptations nécessaires des routes afin de promouvoir les transports publics et les transports non polluants. [...]

La politique de stationnement constitue l'élément clé des mesures complémentaires pour modifier la répartition modale. Il s'agit d'adapter le nombre de places de parc à l'augmentation de l'offre des transports publics afin d'éviter que les places libérées par les personnes qui ont adopté les transports publics n'induisent un nouveau trafic.

Pour être efficace, la politique de stationnement doit se baser sur un concept global:

- maîtrise de places de parcs en propriété privée: les règlements d'urbanisme des communes ne tiennent pas compte de manière suffisamment précise, voire par du tout, des exigences de la protection de l'environnement. Le nombre de places exigées et autorisées doit être fixé en fonction de la desserte en transports publics, de la charge polluante ainsi que de la capacité du réseau routier. Dans la mesure où une contribution de remplacement reste prévue, elle doit être affectée à la création de parkings d'échange ou à la desserte en transports publics,
- adaptation de l'offre de places de parc situées sur le domaine public: il s'agit d'une mesure destinée à limiter le trafic «origine-destination» dans un secteur bien desservi par les transports publics. Elle comporte plusieurs éléments:
 - réduction du nombre de places de stationnement sur la voie publique au centre ville (pour compenser le trafic et les émissions engendrées par les nouvelles places créées en propriété privée, il faut supprimer un certain nombre de places sur la voie publique);
 - création de parkings d'échange en périphérie de la ville;
 - intensification des mesures contre le parage illégal;
 - introduction de l'aspect de la protection de l'air dans la politique tarifaire (parcomètre, P & R);
 - généralisation de la vignette permettant le stationnement illimité pour les habitants autour du centre ville (cette mesure est actuellement à l'essai en ville de Sion, n.d.l.r.), liée si nécessaire, pour ne pas provoquer l'augmentation des mouvements, à une réduction de l'offre de places de stationnement.



L'autre élément des mesures complémentaires concerne la réduction de la capacité de certaines routes. L'objectif de cette mesure est d'une part le même que celui de la politique de stationnement, à savoir éviter que les capacités libérées par le passage aux transports publics soient compensées par un nouveau trafic, et d'autre part attribuer des voies réservées aux transports publics aux endroits névralgiques.» [188]

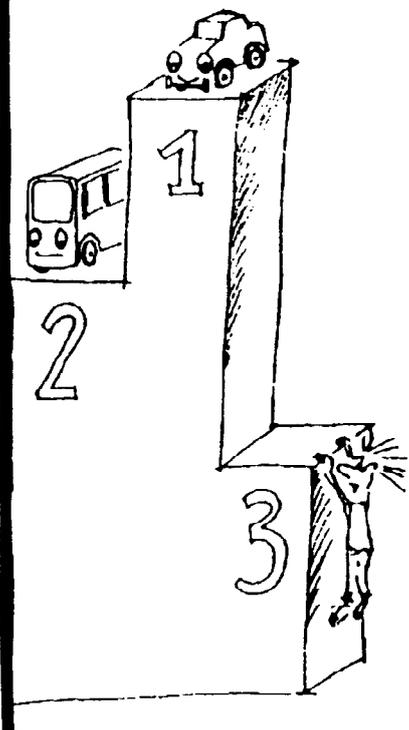
Toujours sur le même sujet nous avons découvert un article très intéressant dans le bulletin d'information de l'Aménagement du territoire 2/1988 de l'Office fédéral de Berne que nous reproduisons ci-dessous:

«LA VOIE PUBLIQUE NE PEUT ETRE UTILISEE POUR LE STATIONNEMENT

L'obligation, assez répandue en Suisse, d'aménager des places de stationnement s'explique par son origine. La motorisation croissante à partir du milieu de ce siècle engendra des problèmes de stationnement dans les centres des villes et des villages. La voie publique ne suffit plus à répondre aux besoins de places de stationnement sans qu'il n'en résulte d'entrave à la circulation.

Avec le temps, l'idée commença à s'instaurer dans de nombreux cantons qu'il fallait prévoir dans la législation l'obligation de créer un nombre suffisant de places de stationnement lors de nouvelles constructions ou de transformations ou agrandissements importants de constructions. Cette exigence reposait, pour l'essentiel, sur une idée de justice. Celui qui souhaitait construire ou transformer un bâtiment à une époque de motorisation élevée devait également créer des aménagements pour répondre au besoin de places de stationnement engendré. Voilà qui est simple.

Dans les années soixante, l'introduction de l'obligation d'aménager des places de stationnement était une préoccupation progressiste qui correspondait aux besoins de l'époque. Son exécution était, selon le Tribunal fédéral, en règle générale compatible avec la garantie de la propriété inscrite dans la constitution.



L'AMENAGEMENT DE PLACES DE STATIONNEMENT ENGENDRE DES PROBLEMES

Durant ces deux dernières décennies, la motorisation a continué d'augmenter dans notre pays. La densité du trafic a atteint des valeurs très élevées. Malgré l'amélioration constante du réseau de routes, des problèmes ont surgi dans de nombreux endroits, notamment dans les agglomérations urbaines. Ces problèmes concernent d'une part, le flot de circulation et la sécurité routière et, d'autre part, les émissions de bruit ainsi que la pollution

de l'air, fortes dans certains endroits.

Les nouvelles dispositions juridiques en matière de protection de l'environnement sont l'expression du souci de réduire le plus possible les émissions de bruit et la pollution de l'air. Leur exécution révèle, dans certains cas, les difficultés engendrées à l'heure actuelle dans les endroits de trafic intense par l'obligation de créer des places de stationnement. Du point de vue de l'aménagement du territoire également, des questions apparaissent. La création de nouvelles surfaces de stationnement de grande étendue, avec les nuisances supplémentaires qui en résultent, ne peut plus guère être considérée comme une utilisation judicieuse du sol au sens de la Constitution fédérale.

TRANSPORTS PUBLICS: UNE SOLUTION DE RECHANGE

A l'ère des travailleurs pendulaires, plus l'équipement en transports est bon, plus l'attractivité des lieux d'habitation ou de travail est estimée élevée. Par équipement en transports, on entend en règle générale l'accessibilité en véhicule particulier, c'est-à-dire l'existence d'un nombre suffisant de places de stationnement. Il n'est pas rare que la garantie de bénéficier d'une place de stationnement réservée soit un critère déterminant dans l'attractivité d'un emploi.

Cette manière de voir les choses, contraignante pour de nombreux employeurs, peut paraître justifiée dans certains cas. Cependant, dans les zones urbaines avec des conditions de circulation difficiles, l'augmentation de l'offre de places de stationnement ne contribue guère à rehausser l'attractivité des lieux d'habitation et de travail. Au contraire. Lorsque la limite de la capacité des voies de circulation actuelles est atteinte, il convient de trouver des solutions de rechange à l'exécution de l'obligation de créer des places de stationnement.

Dans les centres urbains où sont concentrées les utilisations, d'étroites limites sont fixées à l'extension du réseau de routes. Dans de nombreux cas, l'augmentation de l'attractivité des transports publics se révèle la seule solution de rechange possible. Un moyen de transport collectif performant privilégié par rapport au transport individuel présente en fin de compte plus d'avantages aux yeux de tous les intéressés, que ce soient des employeurs ou des employés, des habitants du quartier ou la collectivité.

Progressivement, l'opinion se répand selon laquelle l'obligation de créer des places de stationnement lors de constructions ou de rénovation peut souvent être avantageusement remplacée

par le versement par le maître d'ouvrage de contributions correspondantes en vue de l'aménagement de transports publics et - si cela est judicieux - de parkings de dissuasion à la périphérie. Quelques villes ont déjà entrepris certaines démarches aux fins d'adapter aux nouvelles circonstances les prescriptions cantonales applicables en la matière.

Cela a par exemple été fait avec succès dans le canton de Zurich dont la loi sur la planification et les constructions habilite, depuis 1987, les communes à limiter le nombre de places de stationnement autorisées dans certaines circonstances - par exemple dans l'intérêt de la qualité de l'habitat, de la lutte contre la pollution de l'air ou de la sécurité routière. Les cantons de Berne et Lucerne bénéficient depuis peu de réglementations similaires; dans ces deux cas, le versement de contribution de remplacement destinées à la réalisation de solutions de rechange, notamment à la promotion des transports publics, est prévu.

MARGE DE MANOEUVRE DES CANTONS

Tous les cantons qui ont prévu l'obligation d'aménager des places de stationnement devront tôt ou tard réexaminer leur législation en la matière. Leur marge de manoeuvre législative est grande. Néanmoins, quelles que soient les circonstances particulières et quels que soient leurs besoins propres, les cantons ne pourront éviter d'assouplir, dans certains cas clairement définis, leurs dispositions sur l'obligation de créer des places de stationnement et seront amenés à encourager la recherche de solutions de rechange, notamment l'extension des transports publics, par le biais de contributions de remplacement.»

[MARTIN PFISTERER, Dr en droit, Berne - traduction - BULLETIN 2/88 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE]

9.3 «IL FAUT CONTINUER A ETENDRE LA ZONE PIETONNE».

Oui et non. A notre avis la zone piétonne définie actuellement de vrait être encore légèrement étendue (place du Midi, rue des Remparts inférieure). La politique de pure zone piétonne devrait céder le pas à l'idée d'armature piétonne dans la ville prise comme un tout. Dans cette armature, les rues piétonnes ont leur place dans de nombreux quartiers, sans rupture avec le tissu piéton qui les irrigue. Comme nous l'avons relevé dans notre dossier No 3 «La modération de la circulation»: «la zone piétonne peut représenter un danger pour les municipalités car elle tend à occulter les problèmes afférents au reste de la ville: d'un côté on admet