

# COURRIER DES CONSEILLERS

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

## No 3

### SOMMAIRE

	Pages
1. EDITORIAL	2
2. L'ASSOCIATION DES HABITANTS DU PETIT-CHASSEUR S'EXPRIME	3-5
3. LA MODERATION DE LA CIRCULATION	6-29
4. BIBLIOGRAPHIE, REFERENCES ET ADRESSES + ANNEXE	30-34
5. LA COMMUNE DE SION NE MODIFIE PAS SA POLITIQUE DU "TOUT-A-L'AUTO"	35

## NOVEMBRE 1989

## **COURRIER DES CONSEILLERS**

No 3, 1ère année, Novembre 1989

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

Paraît 3 à 4 fois l'an.

Publié seulement en français

### **Tirage :**

330 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.**

### **Responsables et auteurs de publication :**

REICHENBACH Didier  
ZANOLI Fabienne, 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 Madame Lydia BONANOMI, Institut de Recherche sur l'Environnement Construit (IREC) de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, pour nous avoir autorisé à reproduire l'intégral de son article intitulé "De la rue résidentielle à la modération de la circulation".

A Monsieur Daniel MUHLEMANN, ingénieur diplômé EPFZ, collaborateur de la division de prévention routière et de protection de l'environnement du Touring Club Suisse pour nous avoir remis gratuitement 350 brochures "Sécurité dans le quartier".

A l'"Association Suisse des Transport" (AST), Delémont, pour nous avoir autorisé à reproduire les dessins et graphiques de leurs livres "Ecomobile" et "Piéton ça marche".

A Monsieur Bernard DETIENNE, Président de l'"Association des Habitants du Petit-Chasseur"

Aux services techniques (division bureau d'études d'aménagements urbains, Mairie de Chambéry) pour nous avoir aimablement remis un dossier complet sur les mesures de modération de trafic appliquées à leur ville ainsi que l'envoi de plans d'aménagements de l'avenue Daniel Rops (CD 991)

## EDITORIAL

Comme vous pouvez le constater notre périodique comporte un nombre de pages beaucoup plus important que les précédentes éditions. La modération de la circulation mérite un tel développement.

Nous sommes réellement optimistes et, plus que jamais, décidés à faire comprendre à la population et aux élus locaux l'importance d'un nouveau concept d'environnement dans le cadre de notre ville. La grandeur de celle-ci permet en effet beaucoup plus facilement de prendre des mesures rapides et efficaces, par exemple en matière de circulation, que dans une grande métropole.

Le 5 août dernier nous avons pu lire dans le journal local (le NF pour ne pas le citer), sous le titre "Un quart de siècle de circulation" que «Depuis ce temps -(1963)- de nombreux progrès ont été réalisés tant au niveau de la configuration du réseau qu'à celui de son équipement. A signaler pour les plus importantes réalisations: l'ouverture du transit sud, de la rue du Sex; l'élargissement de nombreuses rues; les transformations géométriques des carrefours.» L'article se termine ainsi :«L'amélioration du réseau urbain se poursuit. De nouveaux projets sont à l'étude, telle la construction de deux giratoires: l'un au sommet du Grand-Pont, l'autre au carrefour route de Bramois-transversale Hérens-Platta. Espérons que les autorités et la récente commission de la circulation aient le dynamisme nécessaire au prompt perfectionnement du réseau.»

Les intentions de nos élus paraissent dès lors très claires : rendre un réseau routier praticable pour le plus grand nombre de véhicules possible, fluidifier au maximum la circulation et faire face à la constante progression du parc automobile en continuant de pratiquer comme on le faisait dans les années 60. Ces théories éculées où le seul souci de nos responsables était de donner le maximum de facilités aux automobilistes en laissant de côté les autres usagers ne devraient pourtant plus être de mise à l'heure actuelle.

Saisissons donc la chance que les nouvelles techniques en matière d'urbanisme nous offrent afin de répartir plus équitablement la chaussée entre tous les utilisateurs. Il est grand temps que nos "têtes pensantes" se modernisent et évoluent vers un concept plus large de l'espace urbain.

Il ne faut donc pas rechercher à obtenir seulement un air plus pur ou une sécurité accrue mais aussi redéfinir l'espace-rue en l'améliorant esthétiquement et en le rendant convivial.

C'est ce que nous allons essayer de faire passer comme message dans ce volumineux dossier. Message difficile à faire comprendre parfois à ceux pour qui les mesures d'ordre purement technique priment au détriment d'une concertation interdisciplinaire et d'un dialogue établi entre tous les partenaires de notre environnement bâti.

## L'ASSOCIATION DES HABITANTS DU PETIT-CHASSEUR S'EXPRIME

Les pages 3,4 et 5 font l'objet d'un tiré à part pour le compte des membres de l'Association des Habitants du Petit-Chasseur.

Grâce aux contacts que nous avons liés avec l'"Association des Habitants du Petit-Chasseur", nous sommes, dès aujourd'hui, en mesure de céder quelques pages, dans chacune de nos éditions, à ses responsables afin qu'ils puissent encore mieux faire connaître leurs problèmes et la démarche qu'ils ont décidé de suivre.

Elargir le débat et démontrer des actes concrets pour que chacun puisse "juger sur pièces" nous paraît être le meilleur moyen de persuasion face à un pouvoir politique quelque peu réticent à la prise de mesures concrètes et novatrices.

Nous souhaitons plein succès à l'Association des Habitants du Petit-Chasseur et remercions ses membres pour leur participation active à l'amélioration des conditions de vie de ce quartier.

COURRIER DES CONSEILLERS

*José Reichenbach*

\*\*\*\*\*

### PETIT-CHASSEUR : une rue, des dangers, des accidents, une association, des projets, ...

L'axe routier du Petit-Chasseur a été créé au début des années soixante en vue de donner à la ville de Sion une route de transit au Nord de l'agglomération. Cette route était, à l'époque, à la limite entre le quartier de St-Guérin d'une part, et les vignes du coteau d'autre part. Le développement urbain et la construction d'un important centre scolaire ont sensiblement modifié les données. La route est devenue une rue, bordée de chaque côté par un trottoir et des bâtiments. Les deux côtés de la rue sont liés par des relations piétonnes effectives, du fait de la continuité de la zone d'habitations. Zone qui cependant ne définit pas physiquement un espace : pour une route de 8 à 10 mètres de large, il existe un vide entre les bâtiments de 25 à 30 mètres, ce qui donne l'impression à l'automobiliste de rouler dans un secteur suburbain.

Depuis de trop nombreuses années cette rue n'offre plus la sécurité voulue à ses riverains et usagers. Les véhicules (voitures, motos et camions) ne respectent pas la signalisation en place. Plusieurs panneaux ont été installés pour limiter la vitesse à 50 km/h., interdire les dépassements et interdire la circulation des camions. Or que constatons-nous? Les excès de vitesse sont permanents. Ils prennent parfois

des proportions criminelles et déboucheront, un jour ou l'autre, sur un drame. Ces excès de vitesse se produisent durant toute la semaine, mais plus particulièrement pendant les week-ends, avec des pointes ahurissantes les vendredis, samedis et dimanches soir. La rue est dangereuse non seulement durant les heures de pointe, mais encore et surtout en-dehors de celles-ci. Cette situation est intolérable et donne à penser que les "spécialistes" à qui l'on confie nos problèmes de circulation ne raisonnent qu'en fonction du sacro-saint principe de fluidité selon lequel il faut faire circuler, en un minimum de temps, un maximum de véhicules, d'un lieu à un autre. C'est au contraire le principe de sécurité, ou de vie, qui devrait prévaloir, quel qu'en soit le prix. Les dépassements de véhicules eux non plus ne se comptent plus. Ceux-ci, toujours l'oeuvre d'irresponsables, sont d'autant plus dangereux que plusieurs sorties de bâtiments, garages et places ainsi que plusieurs rues transversales débouchent sur la rue du Petit-Chasseur. Dans certains cas, les automobilistes circulant sur la rue du Petit-Chasseur et ceux voulant s'y rendre sont encore gênés par les véhicules parkés le long de la rue. Il existe ainsi un manque total de visibilité à bien des endroits. Toute manoeuvre de dépassement, acte fréquent, devient dangereuse pour les riverains qui tentent de s'introduire dans la circulation, sans parler des piétons, véritables quilles en danger de mort. Depuis l'introduction des récentes mesures d'évitement de la ville, les camions sont moins nombreux à rouler dans la rue du Petit-Chasseur. Restent encore quelques irréductibles qui, non contents d'emprunter la rue sans droit, accélèrent, comme s'ils avaient peur d'être pris !

L'aspect de la rue incite nombre d'automobilistes à commettre ces infractions et les riverains, automobilistes ou piétons, encourent des dangers très graves. Il est par exemple très rare que les véhicules s'arrêtent spontanément aux divers passages (dits de sécurité) pour piétons; ces derniers doivent donc faire preuve de patience, d'une bonne capacité à évaluer la vitesse et la distance des véhicules et surtout d'une grande célérité de mouvement. Enfants et personnes âgées ont donc bien des difficultés à traverser la rue.



Ce constat alarmant est corroboré par les multiples accidents que connaît cette rue. Le plus spectaculaire d'entre eux eut certainement lieu le 12 septembre 1988 à 11 heures. En opérant un dépassement pourtant interdit, une voiture roulant en direction de Martigny a en effet embouti plusieurs véhicules à l'arrêt, dont l'un s'est retrouvé sur le trottoir, manquant de très peu d'écraser trois petits écoliers qui rentraient à la maison. Les photographies ci-reproduites, prises sur place vers 11h15 le jour de l'accident, sont une preuve irréfutable des dangers qu'encourent tout piéton qui ose s'aventurer sur un trottoir de la rue du Petit-Chasseur.



Estimant à juste titre qu'il est urgent de réaliser, une fois pour toutes, la rue à modération de trafic promise par la Municipalité de Sion, un groupe de personnes décida de réagir et de créer une association de défense des riverains du Petit-Chasseur, ce qui fut fait moins d'une semaine plus tard, le 19 septembre 1988.

Nous examinerons, dans une prochaine édition du "Courrier des Conseillers" l'activité déployée par notre association, ses contacts avec nos autorités ainsi que les projets de rue à modération de trafic mis au point par la Municipalité de Sion et par l'Association des Habitants du Petit-Chasseur.

Association des Habitants  
du Petit-Chasseur:

Bernard Détiennie  
Président

## MODERATION DE LA CIRCULATION

«Les habitants d'un quartier, en ville ou à la campagne, ont droit au calme, à de l'air non pollué et à la sécurité. Si l'on veut pouvoir remplir ces exigences, il faut que la circulation dans les quartiers soit aussi faible que possible. Dès le moment où une rue sert de voie de transit, il y a alors trop de bruit, les gaz sont pénibles à supporter et les habitants - surtout les enfants et les vieux - courent des risques disproportionnés.» (22)



### 1. INTRODUCTION

Afin d'éviter les pièges traditionnels d'explications lourdes et indigestes nous avons pensé adopter une solution de compromis entre une description faite par des spécialistes ... de la route (TCS) - brochure ci-annexée intitulée "Sécurité dans le quartier" -, des points de vues d'urbanistes professionnels et nos critiques personnelles face au réseau routier sédunois.

Nous espérons donc pouvoir rendre ce dossier moins rébarbatif et plus vivant grâce à l'adjonction de différentes illustrations représentant des situations limites, délicates ou franchement inadmissibles.

\* \* \* \* \*

«La modération de la circulation est un ensemble de mesures légales et techniques, et à long terme de planification urbaine, qui vise à pénaliser le trafic motorisé privé au profit des transports publics, des piétons et des cyclistes. Elle vise ainsi à combattre la dégradation de l'environnement et l'exode urbain ainsi qu'à rétablir et assurer la qualité de vie en ville, surtout dans les quartiers proche du centre. Bref, une tentative de rendre supportable les conséquences d'une motorisation croissante.» (3)

\*

«La modération du trafic est une forme particulière de gestion de la circulation automobile dans les zones habitées.

Il s'agit d'AMELIORER LA QUALITE DE VIE DES RIVERAINS grâce à :

- une augmentation de la sécurité des usagers les plus vulnérables: piétons et deux-roues;
- une diminution des nuisances - bruit et pollution - provoquées par la circulation automobile;
- un réaménagement de l'espace public,

tout en assurant les liaisons routières et piétonnières ainsi que les accès des riverains.

Mais, la modération de trafic ne peut pas ou ne doit pas :

- éliminer complètement la circulation automobile;
- garantir le même niveau de qualité de vie à tous les riverains des voies de communication;
- contenter tous les usagers de la route;
- remédier à toutes les lacunes découlant d'une mauvaise gestion du territoire urbain ou d'une conception urbanistique erronée.» (9)

\*

«Prise dans son sens large, la "modération de la circulation" vise à:

- Diminuer considérablement la vitesse de circulation à l'intérieur des localités afin de réduire le danger, le bruit et la pollution tout en maintenant une bonne capacité d'écoulement du trafic automobile. Une telle adaptation de la vitesse est obtenue notamment par une image de la rue qui exprime clairement sa vocation polyvalente.
- Réduire au minimum nécessaire les surfaces réservées à la circulation automobile au profit des autres usagers.
- Améliorer la qualité esthétique des rues.
- Encourager le choix des moyens de transport non polluants, par la création de réseaux continus et à mailles serrées pour piétons et cyclistes (réseaux qui se superposent la plupart du temps à des rues "tranquillisées"), par des mesures donnant la priorité aux transports publics et par la réorganisation du stationnement.» (17).

\* \* \* \* \*

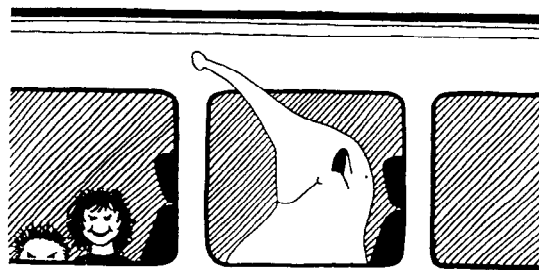
**La modération de la circulation n'est donc pas "une histoire d'écolos"**. Chacun doit se sentir pleinement concerné.

On peut aussi lire dans le "Rapport - Stratégie de lutte contre la pollution de l'air" du 10 septembre 1986 (présenté par le Conseil Fédéral, mandat du parlement) - mesure B6 - le texte suivant :  
«Bien que les transports publics aient la priorité, il convient de tendre à une complémentarité entre ceux-ci et le trafic privé, ce dernier devant pouvoir se dérouler parallèlement et utilement. La gestion des places de stationnement, **la modération du trafic**, les interdictions de circuler à certains endroits, les restrictions de circulation sont autant de mesures à prendre dans le domaine du trafic à l'intérieur des agglomérations pour encourager l'utilisation des transports en commun.»

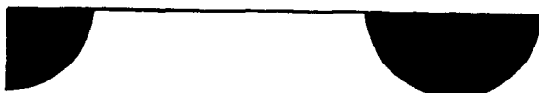


Dans la plaquette "Options cantonales en matière de protection de l'environnement" éditée par le canton du Valais en 1988 il est mentionné, en page 88, dans le chapitre des Transports :

«Encouragement des communes de plaine (grandes agglomérations à réaliser des rues résidentielles, zones piétonnes, parkings périphériques avec bus-navette (crédits LIM ?)»



TRANSPORTS PUBLICS



**Il n'y a pas UNE façon de modérer mais PLUSIEURS.**

Chaque cas est différent méritant une étude approfondie. Nous n'allons donc pas faire ici des propositions d'aménagement précises. Notre but est de susciter l'engouement de nos élus et de la population face à cette nouvelle conception d'urbanisme.

«Assez parlé; passons donc à l'action» serait-on tenté de crier à nos politiciens qui tergiversent sans cesse sur des solutions aux problèmes de circulation actuels.

L'action, nous l'exigeons fermement. Une action qui fait passer avant tout l'intérêt des sédunois - habitants et contribuables -; ceux-ci ont le droit de sentir que leurs autorités les épaulent et pensent parfois .... à eux !!!

## 2. GENERALITES

Texte tiré du bulletin "Rue de l'Avenir" 1/85

«La rue résidentielle et la modération de la circulation ont d'ores et déjà une histoire. Au moment où en Suisse romande le sujet commence à être d'actualité, il peut être intéressant de jeter un regard sur l'évolution dans les Pays-Bas, en Allemagne fédérale et en Suisse alémanique, et d'en tirer certains enseignements.

**Il était une fois en Hollande ...**

Tout a commencé au début des années septante, aux Pays-Bas. La population néerlandaise manifestait la volonté de reconquérir la rue, de la rendre moins dangereuse, de lui rendre ses fonctions de promenade, de rencontre et de jeu, de la rendre aussi plus agréable à l'oeil. A noter que la concrétisation de cette volonté a été facilitée dans ce pays au sol artificiel, car les rues doivent être repavées tous les trois à quatre ans; l'aménagement de rues résidentielles n'entraîne ainsi pas de coûts supplémentaires. Le gouvernement de ce pays est toutefois allé plus loin; dès 1975, il a défini une nouvelle conception d'ensemble des transports en adoptant un plan quinquennal pour une nouvelle répartition de l'espace urbain, trop envahi par la circulation automobile.

En Suisse, la première rue de type résidentiel a été réalisée à Bâle, en 1977, (la Bärenfelsenstrasse). Ses habitants l'avaient réclamée. Leur demande faisait partie d'une volonté de réappropriation de la ville : la ville doit aussi servir à l'habitation, la rue est le prolongement le plus important des logements. A partir de là, tout un mouvement s'est mis en marche pour la promotion des rues résidentielles dans les grandes villes de Suisse alémanique. Cette approche était par définition restrictive et ponctuelle. Elle était aussi extrémiste : afin d'obliger les automobilistes à réduire drastiquement la vitesse, la rue était changée de fond en comble au point que sa fonction d'espace de liaison ne se lisait plus.

Il a fallu passer par cette expérience. Elle a mis en évidence la nécessité de repenser les transports urbains et l'espace libre public dans sa globalité. En effet, certains constats s'imposaient : l'aménagement d'une rue résidentielle risquait de reporter le problème sur les rues avoisinantes et sur les rues collectrices aussi; le coût parfois élevé de l'aménagement de la rue résidentielle en interdisait souvent la généralisation. Bref, il fallait s'attaquer aux causes du mal.

### **Des transports attrayants**

Des villes comme Zürich, Berne, St-Gall ont élaboré une nouvelle politique des transports : rendre plus attrayants les transports collectifs, rendre pénibles les déplacements et le stationnement des voitures des pendulaires, infléchir aussi le développement urbain, rechercher une plus grande mixité des activités, dans les zones centrales des agglomérations urbaines comme dans les zones suburbaines, tendre à un regroupement des nouvelles zones de construction autour des transports collectifs. La ville de Berne va plus loin encore : elle a supprimé dix mille places de parc au centre et elle renonce à tout aménagement routier visant à améliorer la fluidité du trafic. De l'aménagement dispersé de quelques rues résidentielles, ces villes passent à la modération de la circulation d'îlots entiers, le but étant de "tranquilliser" progressivement la quasi-totalité des quartiers de la ville.

L'Allemagne fédérale se trouve à un stade plus avancé encore. On y assiste notamment aux développements suivants :

- La modération de la circulation ne se fait plus filot par filot, mais d'emblée sur de très larges secteurs des villes (à Esslingen près de Stuttgart, par exemple, le dernier projet porte sur un secteur de onze mille habitants).
- Après avoir appliqué des mesures plutôt "dures" (barrages interdisant le transit, etc.), on tend vers des mesures plus "douces".
- L'introduction de la vitesse de 30 km/h est une mesure qui n'étonne plus. A Hamburg et à Buxtehude, de très grandes parties de la ville y sont soumises. La modération de la vitesse par le réaménagement des rues est la mesure la plus efficace, mais le 30 km/h peut être introduit rapidement et ne coûte pas cher.

Bref, en Allemagne fédérale on compte peu à peu sur un changement d'attitude des automobilistes, qui devraient adopter presque naturellement un comportement respectueux des autres utilisateurs de la rue.

- De plus en plus, les axes collecteurs sont à leur tour inclus dans la modération : les routes à quatre voies sont réduites à deux voies; on en profite pour aménager des pistes cyclables, pour

élargir les trottoirs, ajouter des places de parc, pour planter des allées d'arbres. Des recherches montrent que de telles mesures ne réduisent pas la vitesse moyenne des déplacements en voiture.

- L'aménagement des rues prend aussi de l'importance du point de vue de l'aspect architectural (nous pensons plus particulièrement à la région de Munich).



- Enfin, et cela est important, la modération de la circulation s'étend très largement aux communes périurbaines et rurales, aux villages et aux quartiers résidentiels nouveaux. Il existe bien sûr une forte opposition à cette politique de modération généralisée de la circulation, mais ceci seulement de la part de certains milieux. En effet, un sondage a montré que 75% des citoyens de la RFA pensent qu'en zone urbaine, la voiture n'est pas, de façon générale, un bon moyen de se déplacer, qu'il en existe de plus adéquats : les transports collectifs, la marche à pied et la bicyclette.

### Et en Suisse romande ?

Sommes-nous obligés de passer à notre tour par tous les stades qui ont été évoqués ci-dessus, ou est-il possible de sauter les étapes en profitant des expériences des autres ?

Force est de constater que tout, ou presque, reste à faire. La population est très peu sensibilisée, très peu informée sur la question. Les politiciens sont convaincus que la modération de la circulation n'est pas un bon thème électoral, à tort probablement. Les professionnels ne sont pas préparés à cette nouvelle tâche. Pour eux, aménager le domaine public revient à aménager les transports, et, à cette fin, ils privilégient la circulation automobile.

Or, la rue doit être autre chose qu'un couloir de circulation bordé d'un trottoir : elle doit être un espace architectural au même titre que l'espace fermé. Les façades des immeubles qui le bordent, les mille variétés d'espaces de transition entre l'intérieur et l'extérieur (les jardins de devant, les escaliers d'entrée, etc.), les murs et murets, les petites places, le gazon, les arbres, les bancs, la chaussée et son revêtement, le trottoir selon les cas, sont parmi bien d'autres, les éléments constitutifs de cet espace, de liaison d'abord (liaison optique et liaison pratique, pour les piétons, les cyclistes et pour les véhicules à moteur), espace de détente et de rencontre ensuite.

Le changement doit ainsi se faire sur deux plans : d'une part il faut redéfinir les transports urbains. D'autre part, il faut repenser et réaménager la rue; l'espace libre public doit être considéré comme un espace architectural plutôt que comme un pur espace de circulation. Cette réorganisation n'est pas un sujet que l'on peut aborder du bout des lèvres, elle doit être considérée et maîtrisée comme une tâche de politique urbaine de première importance.

### Les temps changent

Dans les pays où cette politique est en train de changer, y compris en Suisse alémanique, l'initiative n'est venue ni de la part des administrations publiques, ni de la part des responsables politiques; ce sont des habitants, des parents qui voulaient que leurs enfants puissent sortir sans être en danger de mort, qui ont été à l'origine du changement.

La Suisse romande n'échappera pas à cette règle. Habitants, à vous de jouer, de vous réunir, de demander à votre commune de modérer la circulation dans votre rue et dans votre quartier.»

**Lydia Bonanomi, Urs Zuppinger. Groupe «La Rue» de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.**

### 3. DIFFERENTS TYPE DE MODERATION DE LA CIRCULATION

Nous abordons dans ce chapitre certains aspects non mentionnés ou relevés trop superficiellement dans la brochure du TCS et les agrémenterons d'exemples spécifiques à notre cité. Il faut donc considérer ce chapitre comme un complément aux mesures déjà décrites.

Champ d'application des mesures

<b>Accès</b> Les accès jouent un rôle important comme délimitation des zones dont le trafic doit être modéré; en effet, les usagers de la route doivent percevoir qu'ils quittent le réseau routier principal et accèdent à une zone de trafic modéré, condition nécessaire pour adapter leur comportement.
<b>Carrefours</b> Les carrefours doivent être soigneusement étudiés et aménagés, car ce sont des endroits dangereux.
<b>Tronçons intermédiaires</b> Dans la zone à trafic modéré, l'espace routier doit être structuré. Les mesures adoptées doivent mettre en évidence les endroits dangereux et permettre une utilisation variée de la route.

L'Union des professionnels suisses de la route (UPSR) a établi, en 1985, une série de normes au sujet de la modulation du trafic. Dans son feuillet SN 640280 (principes généraux) figurent, entre autres, le champ d'application des mesures et les dispositions constructives.

Cette norme s'applique aux routes collectrices utilitaires ainsi qu'aux routes de desserte et aux rues résidentielles.

Dorénavant les axes principaux font aussi partie du concept de modulation. La France agit de la sorte : l'exemple le plus significatif est celui de Chambéry.

Dispositions constructives pour la modération du trafic

Dispositions ayant pour but la réduction du volume de la circulation	Dispositions ayant pour but la réduction de la vitesse
<p><b>Obstacles transversaux</b></p> <p>Rupture du tracé routier, en tenant compte éventuellement du passage nécessaire aux véhicules des services communaux ou aux deux-roues légers</p>	<p><b>Rétrécissement</b></p> <p>Structuration de l'espace routier par des îlots centraux, des obstacles situés au centre de la chaussée ou par le rétrécissement de la chaussée</p> <p>On favorise ainsi le passage des piétons.</p>
<p><b>Obstacles dans les carrefours</b></p> <p>Suppression d'une ou plusieurs liaisons dans les carrefours</p>	<p><b>Décrochement horizontal</b></p> <p>Subdivision voulue de l'espace routier, diverses possibilités d'aménagement</p>
	<p><b>Décrochement vertical</b></p> <p>Exhaussement de la chaussée sur certains tronçons; interruption de l'aspect usuel de la chaussée</p> <p>Amélioration des passages piétons</p>

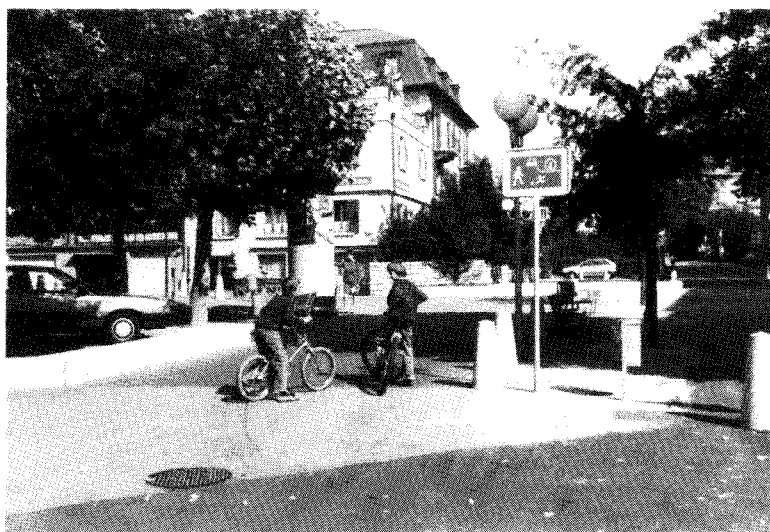
Le document "Vivre bien SA ville" mentionne que «l'expérience de Chambéry montre qu'il est possible de réconcilier les usagers en combinant la volonté et la concertation». De 1980 à 1986 le nombre d'accidents a passé de 391 à 282 et le nombre total des victimes a diminué de 168 pour se situer à 359. Ceci grâce aux mesures de modération appliquées comme les "oreilles", les passages surélevés, l'amélioration des points d'échanges avec les transports publics, le ralentissement du trafic aux sorties d'écoles, la réalisation de chemins adaptés aux personnes à mobilité réduite, le réaménagement de carrefours en faveur des piétons, la diminution des largeurs excessives de la chaussée, la création de giratoires, l'aménagement de rues résidentielles.

3.1 Rue résidentielle

Une seule rue de notre ville correspond à ce terme : celle des **Amandiers** située entre la rue de Lausanne et l'avenue des Petits-Chasseurs.

La position de rue transversale favorise le trafic de transit. D'autre part elle se situe dans une zone d'écoles où se concentrent plusieurs milliers d'élèves.

En son temps, nos autorités ont cru qu'en transformant cette rue en rue résidentielle le trafic de transit allait être écarté. Il y passe encore actuellement environ 2500 à 3000 véhicules par jour.



A ce sujet il est intéressant de lire, page 34, sous point 2.3. "Volume du trafic" dans la brochure "Sécurité dans le quartier", les explications des instructions du département fédéral de justice et

police : il semblerait en effet que dans le cas des Amandiers l'on soit très loin des 500 véhicules maximum par "porte" ! Dans le dernier paragraphe il est dit : «Toutefois, dans les rues à fort trafic de contournement, il est souvent nécessaire de prendre des mesures complémentaires de régulation du trafic, telles que, par exemple, une interdiction d'obliquer, un sens interdit, etc. pour que les conditions relatives au volume du trafic soient réalisées. C'est ce que la Commune a désiré établir dernièrement avec une mise à l'enquête qui a débouché sur des oppositions. Mais pourquoi donc a-t-il fallu attendre si longtemps pour prendre une telle décision ? D'autre part il semblerait que les usagers de la route n'aient pas compris la philosophie d'un tel aménagement. A en juger par les dégâts causés au mobilier urbain mis en place les vitesses pratiquées dans cette rue doivent être bien supérieures aux 20 km/h prescrits. Des contrôles ne seraient pas superflus.

### 3.2 Les giratoires (1) partiel

Nous abordons ici un type d'aménagement pouvant modérer la circulation de façon très efficace en milieu urbain à condition que les études y relatives aient été menées correctement.

La création de giratoires est très récente dans notre ville. On en voit "fleurir" dans différents quartiers (Vissigen, Ronquoz, Aéroport, et bientôt au sommet du Grand-Pont).

Des études sont en cours afin d'en créer un à l'Est de la place du Midi et au carrefour route d'Hérens-route de Bramois.

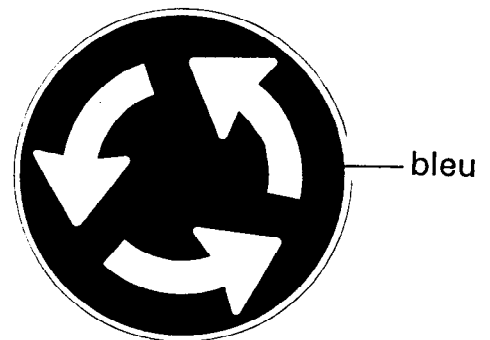
Chez nos voisins les Français le giratoire est l'objet d'un engouement important. Les bureaux d'étude, les services techniques des villes et de l'Etat, les élus et les décideurs font de plus en plus souvent appel à lui pour gérer la circulation routière. Le giratoire, notamment en milieu urbain, présente de nombreux aspects intéressants :

- le niveau de sécurité offert aux automobilistes y est, relativement aux autres types de carrefours, important;
- il permet de souligner une discontinuité des caractéristiques d'un axe, et de réduire les vitesses (par exemple entrée de ville);
- il permet de raccorder un nombre élevé de voies;
- il gère des mouvements tournants importants;
- il peut éviter une dénivellation coûteuse, ou bien la présence de feux pénalisant aux heures creuses;
- sa surveillance et sa maintenance sont faibles;
- il permet les mouvements de retournement et les erreurs;
- il autorise un traitement monumental, et sa forme simple et structurée s'inscrit facilement dans un lieu architectural.

Toutefois, SES LIMITES existent bien sûr. On les trouve en constatant que le giratoire, par la perte de priorité occasionnée à toutes les voies raccordées, ne privilégie aucun trafic. La présence de piétons et deux-roues mérite un examen attentif. Sa capacité doit également faire l'objet d'une étude sur les trafics, sérieuse.

Dans tous les cas, l'étude d'un carrefour giratoire doit faire l'objet d'une approche globale pluridisciplinaire prenant en compte:

- les trafics;



- l'espace dans lequel il s'inscrit;
- le type et les fonctions des voies qu'il relie;
- les différents usagers et leur comportement

Un espace bien conçu parlera de lui-même, induisant mieux les comportements qu'un excès de signalisation ou de répression.

Le choix d'aménagement d'un carrefour en giratoire dépend, entre autres données, de sa fréquentation par les piétons; en effet, la géométrie d'un giratoire est plutôt défavorable aux piétons par plusieurs aspects : détour imposé, insécurité à la sortie des véhicules, espace central neutralisé. Si les piétons sont très nombreux, ils peuvent réduire notablement la capacité du carrefour pour les automobilistes. Ainsi un carrefour à feux peut être préférable à un giratoire quand il y a beaucoup de piétons. Sur les carrefours giratoires de faibles dimensions, que l'on rencontre en site fortement urbanisé, l'allongement de parcours pour les piétons est faible et peu sensible. La prise en compte des piétons doit se traduire par une réflexion sur l'ensemble de l'aménagement du carrefour et notamment sa taille et sur les paramètres qui déterminent la vitesse des véhicules entrant et sortant du giratoire.

La protection des deux-roues légers dans la traversée des giratoires, que ce soit en péri-urbain ou en milieu urbain dense, s'avérera en général meilleure en agissant sur les vitesses des véhicules et la simplification du trafic dans l'approche et le franchissement d'un giratoire par le biais de la conception de la voirie et de l'environnement, plutôt que par l'implantation d'aménagements spécifiques (pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles de contournement).



Un carrefour giratoire marque de façon perceptible une discontinuité. En ce sens, il joue très souvent un rôle de repère que vient renforcer le caractère rayonnant des voies raccordées. Ceci le fait apparaître comme un lieu de convergence, d'autant plus fort qu'il réunira des éléments très homogènes, ou comme un lieu de diffusion vers les différentes parties du quartier ou de l'agglomération.

La modification du carrefour du Nord paraît être une intéressante intervention. **Cette nouvelle oeuvre ponctuelle apportera-t-elle tous les effets escomptés ?** Soulignons d'entrée qu'à 100 mètres de là le carrefour des Marronniers est réglé par feux tricolores et, entre ses deux points soit en face de la poste du Nord, se situe un parking commercial (nouveau) de 250 places (bâtiment Ritz, actuellement en construction) venant compléter l'offre en places de stationnement (203) du parking de la Cible.. Sans vouloir à tout prix "peindre le diable sur la muraille" nous pensons que cet axe

subira dans l'année à venir une importante augmentation de trafic. Les problèmes rencontrés actuellement dans cette région persisteront vraisemblablement voire s'amplifieront !

### 3.3 Réglementation par zones

«Des mesures ayant trait à la limitation de vitesse à 30 km/h ont été effectués en Allemagne fédérale; elles démontrent sans équivoque que les émissions polluantes et le bruit des véhicules s'en trouvent notablement réduits.

La manière de conduire se trouve fondamentalement modifiée lorsque la vitesse maximale prescrite passe de 50 à 30 km/h. Il ne s'agit pas là de réflexions purement théoriques mais bien de mesures concrètes effectuées **dans les zones d'habitations adaptées constructivement au régime des 30 km/h** et où la façon de conduire effective a pu être observée très précisément.

Dans les zones connaissant le régime des 30 km/h, les essais réalisés jusqu'à ce jour ont donné les résultats suivants :

Pollution : -17% en moyenne pour le monoxyde de carbone  
-10% en moyenne pour les hydrocarbures  
-32% en moyenne pour les oxydes d'azote

**Les hypothèses selon lesquelles le régime des 30 km/h conduirait à une augmentation des émissions polluantes sont ainsi démenties scientifiquement.**

Bruit : -3 à -4 db(A)

**L'exposition au bruit est également plus faible, abaissement qui autrement nécessiterait une réduction du volume de trafic de 50 à 60%.**

Sécurité : améliorée

Cela est particulièrement perceptible si l'on analyse les suites d'accidents (**le nombre des accidents avec blessés graves s'est réduit de 45%**). Les piétons et les cyclistes en sont les premiers bénéficiaires.

Grâce à la façon de conduire plus circonspecte et plus douce qui résulte du régime des 30 km/h (les expériences allemandes en apportent la preuve), **l'exposition au bruit et les émissions polluantes du trafic peuvent être réduites notablement et rapidement dans les agglomérations.»** (21)

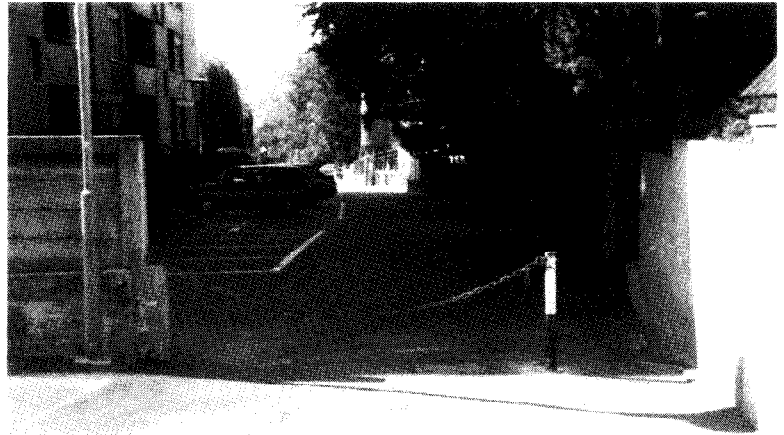
En date du 4 avril 1989 le Conseil fédéral a édicté ses instructions sur les "zones de circulation" où la vitesse peut être limitée à 30 ou 40 km/h. Il faut que ces zones forment des entités homogènes (par exemple un quartier). Leur superficie ne dépassera par 0,4 km<sup>2</sup> (0,7 km<sup>2</sup> dans des situations exceptionnelles). D'autre part la signalisation par zones n'est autorisée que pour des routes possédant des caractéristiques similaires dans une zone déterminée à l'intérieur d'une localité.

La décision de créer de telles zones incombe aux cantons ou aux communes.



### 3.4 Accès limité et barrages sélectifs

Ils empêchent que les véhicules à moteurs étrangers au quartier transitent. Seuls certains usagers peuvent passer (piétons, cyclistes). Ces barrages sont formés de poteaux, de bornes, de mobilier urbain et leur but est de modifier le réseau routier du quartier en créant des impasses. Tous les accès des immeubles doivent être préservés pour que les véhicules de secours et les livreurs puissent y accéder normalement.



### 3.5 Routes de contournement

Nos ingénieurs prétendent qu'avec l'ouverture de la tangente Nord un délestage important de la capitale s'établira. S'il est indiscutable que ce nouveau tronçon de route soulagera notre ville à court terme, d'ici à ce que l'on coupe le ruban d'inauguration les sédunois continueront pendant plus de 5 ou 10 ans à subir le trafic pendulaire et de transit en provenance de Savièse, d'Ayent et de Montana !

Sion va bénéficier, en 1992, du contournement sud par l'autoroute N9. Il est certain que cet axe terminé, le trafic de transit diminuera très sensiblement sur les rues de Tourbillon, de France et de Lausanne. Néanmoins il ne faut pas se leurrer. **La diminution des nuisances ne sera ressentie qu'à court terme si nos autorités "ne prennent pas le taureau par les cornes" et n'établissent pas une modération généralisée de la circulation dans la zone urbaine et les quartiers périphériques car les effets délestateurs de routes de contournement sont en général bien en-dessous des effets escomptés.** L'une des raisons de cela réside dans le fait que l'amélioration des conditions de circulation à l'intérieur de la localité, amélioration créée par la route de contournement (moins de files d'attente, plus de places de stationnement, etc.), induit une augmentation du trafic interne. Il serait donc très utile d'agir également où le trafic prend sa source. Cette source étant :

- pour le trafic endogène, la rue près du logement et près des hôtels; cette rue doit être attractive pour la marche.
- pour le trafic venant de l'extérieur (trafic de transit et de destination), l'entrée de la localité. Dès cette entrée, le cheminement vers le centre doit être agréable.

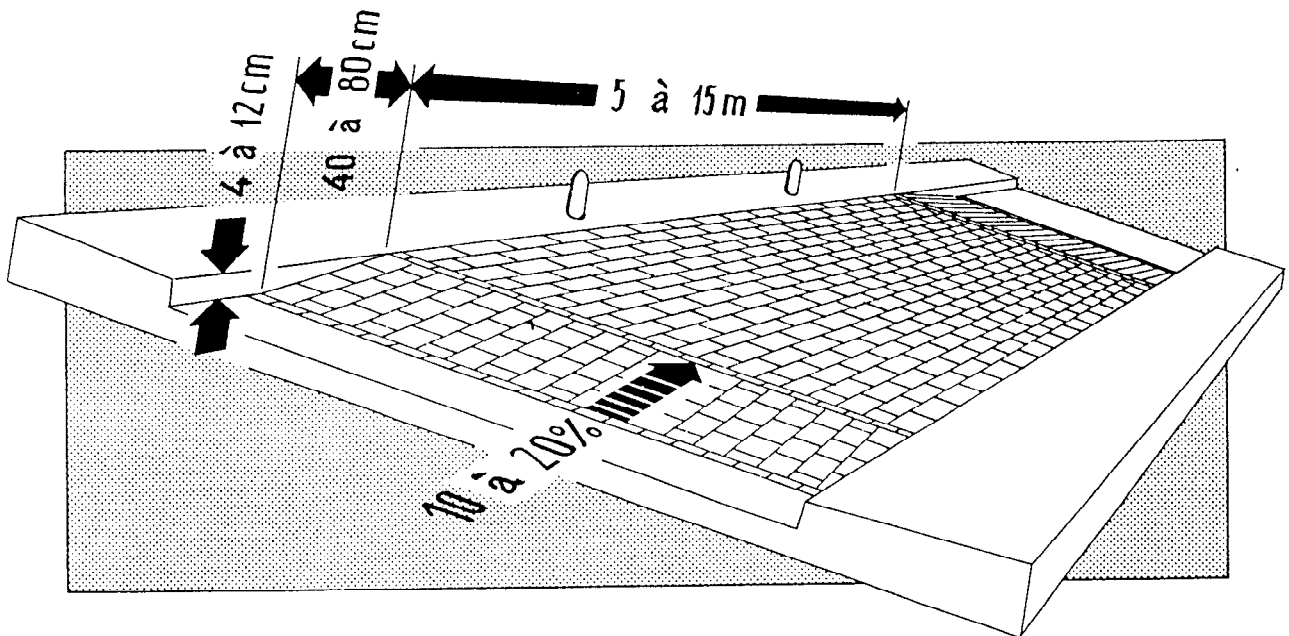
C'est à dire que le choix entre rouler et marcher doit être influencé par des offres attrayantes, dès la source et non pas seulement par des chicanes au but.

### 3.6 Rehaussement de la chaussée

Ce terme générique regroupe :

- le seuil de ralentissement
- le trottoir traversant
- le carrefour rehaussé.

Parmi les nombreuses mesures destinées à protéger les piétons celle-ci a le mérite supplémentaire d'avantager aussi toutes les personnes à mobilité réduite.



Une seule de ces infrastructures existe en ville de Sion (**rue de Lausanne**). Pourtant de nombreuses zones pourraient en bénéficier : les abords de centres scolaires, les quartiers d'habitation, les passages de fort trafic piétonnier, etc.. Très localement ces types d'aménagement urbain sont efficaces mais, afin que les effets soient ressentis tout au long d'un axe sensible, il est indispensable qu'ils soient accompagnés par

d'autres mesures de modération. On évitera, dans la mesure du possible, de les implanter sur des artères desservies par les transports publics et sur celles conduisant à des hôpitaux !

### 3.7 Rue piétonne

«Les rues piétonnes dites "de la première génération" ont eu pour objectif de revitaliser un centre urbain déserté.

Ces rues piétonnes "classiques" ont été implantées sans grand risque dans les centres historiques ou dans des rues commerçantes déjà prospères et fréquentées.

Elles sont une source de satisfaction certaine pour ceux qui les fréquentent et pour ceux qui ont pu y conserver ou y installer leur commerce.

**Dans la pratique, les rues piétonnes ont souvent pour résultat d'aggraver les ségrégations et même d'en créer de nouvelles.**

Elles sont de type "supermarché" : des commerces de grande fréquentation se concentrent sur quelques centaines de mètres. Les activités commerciales appartiennent à un secteur très homogène (textiles, chaussures, produits de luxe...). L'affluence fait qu'on s'y bouscule pendant les heures d'ouverture des magasins. Les piétons marchent en files, ils se gênent mutuellement; dès la fermeture, la rue devient une zone morte.»(7) Cela s'explique par la vocation trop monofonctionnelle de commerce d'une part, mais aussi par les habitudes sédentaires de la population qui ne sort pas facilement.

«Parfois, elles sont liées à des activités commerciales de type "nocturne" (restaurants, boîtes de nuit, cinémas...) attirant une foule bruyante, marginale par rapport aux habitants.

Ou bien elles sont réappropriées par les classes supérieures. On assiste souvent à une accélération de la croissance des prix et de la spéculation. Quand ces rues possèdent un certain cachet, les taudis se transforment en logement de standing, les petits commerçants s'effacent devant les antiquaires, l'alimentation de luxe, les boutiques d'objets ou de mode d'avant-garde.

Seule une politique volontariste de maintien des habitants modestes dans les quartiers historiques peut enrayer ce phénomène.» (7)

«L'ambiance qui règne dans de telles rues est totalement fonctionnelle et mercantile : on côtoie mais on ne se rencontre pas. Ce qui frappe dans la rue piétonne c'est son aspect micro-sociétal de lieu rare et précieux (le bon air institutionnalisé associé au qualificatif marchand). Et c'est pourquoi **elle peut représenter un danger pour les municipalité car elle tend à occulter les problèmes afférents au reste de la ville** : d'un côté on admet et gère les tensions de la vie urbaine, de l'autre on espère compenser ces troubles par la constitution d'une zone productrice de calme et de bien-être qui ne pose pas trop de problèmes. La rue piétonne illustre parfaitement l'organisation parcellisée de l'urbanisme moderne où la rentabilité économique conduit à distribuer des morceaux de ville à chacun, ainsi des morceaux de rue et des fonctions ont atterri un peu partout : la verdure dans les parcs et les squares, la culture et le commerce dans les centres spécialisés, les enfants dans des aires de jeux...» (6)

«Pour ne pas rejeter les nuisances du trafic sur les rues adjacentes, la rue piétonne doit faire partie d'un plan général de circulation visant à limiter le volume du trafic automobile dans l'ensemble du centre urbain et être assurée d'une desserte convenable par les transports en commun.

La rue piétonne n'est pas une panacée. C'est un outil dangereux à manier.

**La conception de la rue piétonne "classique"**

(quelques centaines de mètres dans une ou deux rues commerçantes du coeur urbain) **doit 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.» (7)



La création d'une zone piétonne au centre permet de préserver le tissu architectural historique de la cité : les gaz d'échappement et les vibrations attaquent les bâtiments. D'autre part les centres historiques, une fois rendus aux piétons, retrouvent leur unité traditionnelle, améliorant de ce fait l'image touristique de la ville. En effet, la perception des touristes est influencée par l'activité de la rue, de la rue piétonne en particulier où ils se sentent spécialement accueillis et en sécurité. La zone piétonne peut devenir un haut-lieu touristique et la ville en retire une meilleure image de marque. Libérer certaines rues du trafic, c'est sauvegarder, voire mettre en valeur l'héritage esthétique et historique de la ville, et restituer les centres à leur vocation originelle.

Notre ville a effectué un essai de rues piétonnes entre le 18 et le 26 août dernier sur proposition et pression du GICS (Groupement des Intérêts du Coeur de Sion).

Selon les articles parus dans la presse locale et aux dires de la majorité des commerçants du centre cette expérience est riche d'enseignement et de succès. La majorité d'entre eux s'avèrent très satisfaits et aimeraient que ces rues soient rendues aux piétons.

Il est vrai qu'il faisait bon flâner dans le centre de la capitale libre de pollution et de trafic dangereux. Nous ne pouvons que soutenir une telle action en espérant que nos autorités sauront tirer les conclusions nécessaires.

Que dire de plus si ce n'est d'essayer de dissiper les méfiances, parfois pas si infondées - (voir les remarques faites ci-dessus) - de certains commerçants (disons-le rares) par les extraits suivants:

### Concernant la création de la zone piétonne de Neuchâtel (une des plus grande de Suisse !)

«La création de la zone piétonne a soudé les commerçants entre eux. De réticents et hostiles qu'ils étaient à cette mesure avant sa réalisation, ils se sont "convertis". Un grand magasin était allé jusqu'à brandir par voie de communiqué dans la presse la menace de mise au chômage d'une vendeuse par deux places de parc perdues ! Mais l'"après 79" montre qu'ils n'y ont rien perdu et que la solution à leurs craintes réside dans la volonté d'animer et d'occuper cet espace. C'est ainsi que l'on rencontre des animations ponctuelles imaginées et soutenues par les commerçants, comme par exemple, la bulle pour les enfants ou la quinzaine commerciale. A côté de cela, la foule déambule en masse lors de la fête des vendanges ou lors d'Ozone-jazz.» (4)

### Les activités de commerce et de service

«L'augmentation de l'attractivité des rues piétonnes entraîne le plus souvent une forte augmentation du chiffre d'affaires et du volume des ventes, de l'ordre de 30% en moyenne. Il faut cependant différencier selon le secteur commercial et le type de commerce: dans les rues traditionnellement très commerçantes où les affaires ont toujours été prospères, l'augmentation du chiffre d'affaires est moins sensible que dans les nouveaux secteurs commerciaux créés à l'occasion de la piétonnisation. De même, certains commerces liés à la fréquentation automobile ou nécessitant beaucoup de manutention par exemple, ont connu des difficultés d'adaptation.» (19)

### Conséquences économiques de la piétonnisation sur les commerces

«L'accroissement des chiffres d'affaires a lieu généralement sitôt après la piétonnisation et varie évidemment suivant la nature du commerce. Ceux à qui la piétonnisation a le plus profité sont les cafés dont les chiffres ont été multiplié de 2 à 10 et dont les terrasses empiètent de plus en plus sur la rue. Les autres commerces n'enregistrent pas de telles hausses : l'augmentation se situe en moyenne entre 30 et 40%. Ceux qui n'ont pas de livraisons à faire, spécialisés dans les achats d'impulsion ou à consommer sur place sont ceux dont le C.A. augmente dans une plus grande proportion. Les branches d'activités les moins satisfaites sont les marchandises lourdes à cause des difficultés de livraisons, spécialistes du demi-gros, les antiquaires à moins qu'ils ne se soient recyclés dans la petite brocante. Les commerces les plus menacés sont les alimentaires à moins qu'ils se spécialisent dans l'épicerie de luxe, ce que font parfois ceux qui rachètent un tel commerce abandonné.» (6)

### 3.8 Plantations, verdure en ville

Les arbres ne constituent pas seulement un embellissement dans nos villes mais agissent aussi comme régulateurs de la pollution atmosphérique, augmentent la qualité de la vie, peuvent masquer des erreurs architecturales ou mettre en valeur certains édifices, etc.

Ce chapitre fera l'objet d'un développement plus important dans une de nos prochaines éditions.

#### 4. QUELQUES "BAVURES" SEDUNOISES EN MATIERE D'URBANISME

Afin de démontrer à l'aide de différents documents photos la pauvreté des aménagements routiers de notre ville nous avons pris sept exemples de rues. Cette liste n'est pas exhaustive.

##### **Rue des Creusets inférieure, Rue Oscar-Bider**

Du carrefour de l'Etoile (café du Grillon) jusqu'au centre professionnel c'est la rue des Creusets, bordée d'un trottoir insignifiant, pas suffisamment large pour laisser passer convenablement une chaise roulante.

Autour du centre professionnel, au début de la rue Oscar-Bider, un terrible fléau sévit depuis quelques années : le parcage sauvage. Les apprentis des cours, plus fortunés qu'autrefois, garent leur voiture à qui mieux mieux sur le trottoir et le long des bâtiments ne respectant pas en cela les signaux mis en place.

A une centaine de mètres de là, direction Martigny, se situe une entrée donnant sur le terrain de sport de l'Ancien Stand avec un petit jardin public muni de différents éléments propices au jeu (balançoires, bac à sable, tourniquet, etc.)

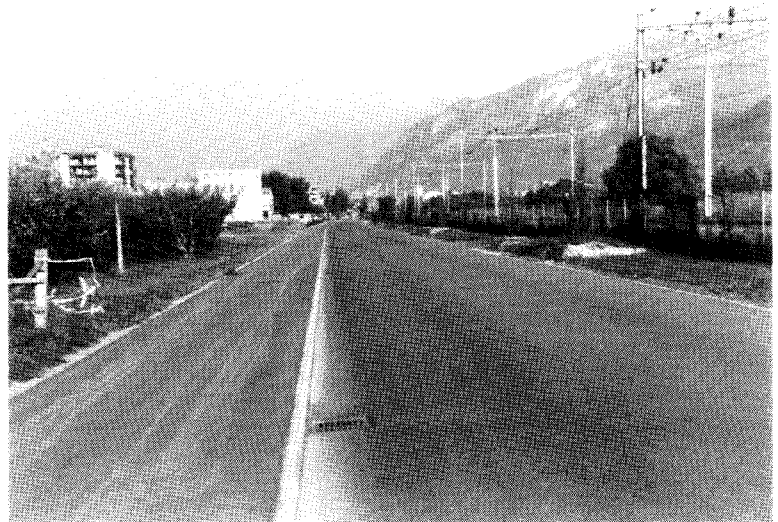
Plus loin c'est l'accès au collège et au parc à vélos, par conséquent, un afflux important de jeunes gens à pied venant des transports publics (PTT-Gare CFF). En continuant direction Martigny on trouve un centre pour handicapés et différents immeubles.

Cette rue fonctionne donc comme un axe pédestre et cycliste indiscutable en relation avec les différents points d'activités cités ci-dessus.

L'aspect de cette rue a été dernièrement agrémenté de plantations d'arbres à intervalles réguliers. Malgré cela la **rectiligne de plus d'un kilomètre huit cents persiste irrémédiablement** et il n'est pas rare d'y voir passer des véhicules dépassant très largement la vitesse obligatoire en ville, soit 50 km/h !!.

Nous assistons ici à l'exemple type de ce qu'il ne faut pas faire en matière d'urbanisme.

D'autre part, cet axe sert depuis quelques temps, d'évitement des carrefours de l'ouest (Rue de l'Avenir, de l'Envol et carrefour de la Mort, munis de trois feux sur à peine 250 mètres). Par l'amélioration du passage sous-voie des Creusets (forcé par le flux d'automobiles grandissant!) l'augmentation du trafic sera encore plus importante d'ici quelques mois.



Nous constatons avec amertume que le prolongement de la rue Oscar-Bider dans le secteur de l'Aéroport n'est pas plus réfléchi! N'est-ce pas ici la démonstration d'un manque d'innovation au niveau du réseau routier sédunois !

Même si cette rue n'a pas comme fonction uniquement l'habitat nous pensons que la modération de la circulation aurait ici sa place. La création de bandes ou pistes cyclables serait la bienvenue. Il serait bon de couper la vision rectiligne de cette rue par des aménagements rompant cette monotonie.

N'aurait-il pas été plus judicieux d'ériger, à la place du prolongement de cette rue à la hauteur de l'aéroport, une sorte de colline artificielle pour atténuer le bruit des avions au sol et du passage des trains ? Ce type d'aménagement aurait été préférable à l'édification d'horribles murs anti-bruit !

### **Avenue des Petits-Chasseurs**

Voir sous le chapitre "L'Association du Petit-Chasseur s'exprime".

### **Place du Midi**

Cette place est certainement la plus connue de notre ville avec celle de la Planta. Elle agit comme un pôle d'attraction très important autour de laquelle se concentre une bonne partie du secteur tertiaire sédunois et la plus grande partie des lignes des transports publics sédunois.



La circulation y est chaotique (on y enregistre jusqu'à 1800 véhicules/heure) et la quarantaine de places de stationnement sont constamment occupées même en double ou triple file. Le fait de pouvoir faire demi-tour sur son flan Est crée des problèmes de circulation très importants. Un projet de giratoire est actuellement à l'étude dans les bureaux de l'Etat. Une restructuration de la place est envisagée.

Nous pensons qu'il serait peut-être bon de rendre cette place au trafic "transports publics-piétons" et d'y interdire définitivement le transit des véhicules privés. Dans cette zone sensible les études doivent être menées très sérieusement. C'est pourquoi, en l'état actuel des choses, nous ne prenons pas encore position sur les projets en cours. Toutefois la modification de cette place ne peut

se faire qu'en tenant compte des répercussions sur tout le réseau routier du centre et, dès lors, rejoint notre demande d'une étude globale des circulations.

### Rue de l'Avenir

"Plus droit tu meurs !". Il est certain que cette rue porte mal son nom. Très large (la route **uniquement fait plus de 11 mètres !!!**), rectiligne, elle n'invite pas les automobilistes à lever le pied ni aux habitants à s'y promener. Pourtant la fonction "habitat" y est prépondérante ! Que penser de ce genre d'aménagement ? Se moquera-t-on encore longtemps ainsi des citoyens ? Et pourtant, elle vient d'être créée!!



### Avenue de Tourbillon

Cette avenue est très certainement celle ayant subi le plus de nuisances depuis la percée du transit sud sous Valère.

Chaque jour ce sont des dizaines de milliers de véhicules qui traversent cette artère fortement habitée. Les logements y sont de prix assez modérés (comparativement à certains autres quartiers de notre ville) mais, en compensation, le trafic automobile apporte son flot de nuisances : bruit, pollution, poussière, danger.



S'agit-il vraiment d'une avenue? Les **places de parc ont fait table rase de la végétation et l'élargissement de la route s'est établi au détriment des riverains et autres usagers.** Faut-il donc s'attendre à ce que nos autorités transforment complètement cette rue en espace beaucoup plus agréable (merci pour les habitants) lorsque l'autoroute N9 sera ouverte jusqu'à l'Est de notre ville ?



## Route du Rawyl

Certainement une des plus dangereuse. Débouchant d'un passage étroit et sinueux (Champlan-La Sionne) une route large, en descente, invite assurément à la vitesse.

Cette conception est aberrante. On a même couvert la Sionne pour élargir la route! Quelle maigre compensation pour ses riverains!

Dans les conceptions de modération de circulation modernes l'entrée des villes doit se présenter clairement aux automobilistes comme une sorte de porte (rétrécissement, rupture du tracé longitudinal, etc.) derrière laquelle les conditions de circulation changent fortement.



C'est tout le contraire qui s'opère sur la route du Rawyl. La fluidité du trafic a toujours primé au détriment de toutes les autres formes d'urbanisme.

## La rue du Scex



Comme le dit si bien l'étude d'impact - (EIE) - du parking souterrain de la place du Scex : «La rue du Scex est l'une des artères **les plus chargées de la ville** et où l'accroissement du trafic automobile depuis 1980 a été le plus important dans la ville de Sion.»

«La rue du Scex (=10000 v/j) vient en cinquième position dans le classement des routes en fonction de l'importance de leur charge

(valeurs 1985), directement après la T9 (=20000 v/j), la place du Midi (=18000 v/j), l'avenue Ritz (=17000 v/j) et l'avenue de la Gare (=15000 v/j).» (25)

**La création du parking souterrain amènera une augmentation importante du flux de véhicules si les mesures de réduction des nuisances citées dans l'EIE ne sont pas prises. Rien jusqu'à ce jour nous permet de penser que nos autorités adopteront ces mesures.**

On peut aussi certifier que **la rue du Scex est dangereuse et ressentie comme telle par les piétons.** Les véhicules - souvent en transit - la traverse rapidement (rue en pente) et, de nuit, les courses poursuites ne sont pas rares entre quelques "Fangio" du volant. Le trottoir, parfois très étroit (au niveau de la Spaghetteria des Sports par exemple), est souvent occupé par des véhicules en parage sauvage !

Ce quartier est fortement habité (zone 9, 1973 habitants en 1988). Une école pour les petits y est construite (Aubépinès). Les habitants souffrent donc assurément du trafic automobile et des conditions de vie précaires qui y règnent.

Quand donc nos autorités prendront des décisions pour modérer le trafic sur cet axe ? Peut-être le jour où les habitants se regrouperont en association afin de défendre leurs intérêts comme le font ceux des Petits-Chasseurs et, récemment, ceux de Champsec-Vissigen !

### **La route de Vissigen**

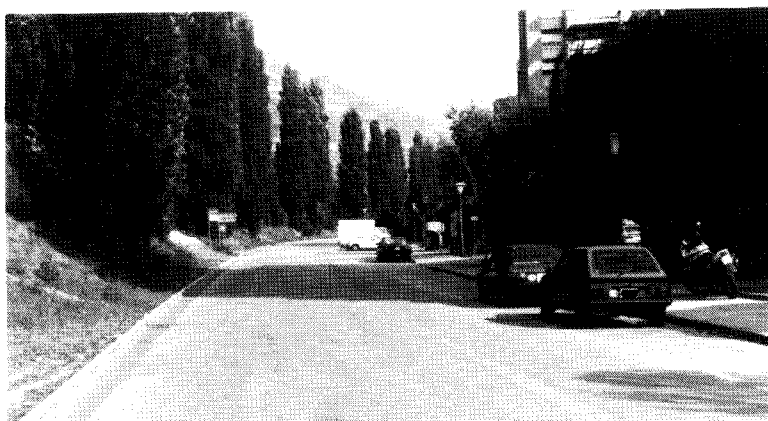
La population du quartier de Vissigen a pratiquement doublé de 1983 à 1988 passant de 662 à 1155 âmes. Ce secteur concentre le 4,9% de la population sédunoise. L'expansion de cette zone n'est pas terminée puisque de nombreux terrains sont encore constructifs et que dans la région de l'ancienne ferme hôpital-asile il est prévu un très important complexe immobilier.

La route de Vissigen part du pont du Rhône et se prolonge en parallèle avec la berge jusqu'au bout du quartier soit la transversale Hérens-Platta. De nombreux promeneurs sillonnent régulièrement cet endroit.

**Les vitesses des véhicules sur cette route sont assez élevées et les habitants trouvent qu'elle est génératrice d'insécurité et de bruit.**

Une modération serait ici la bienvenue mais,

comme l'on bien relevé les responsables de la nouvelle "association Vissigen-Champsec", il serait bon que l'on puisse établir un plan de modération pour toute la zone incriminée ! Dans ce cas les données sont claires. Nos autorités devront donc établir le dialogue avec cette association et remédier à ces problèmes dans des délais acceptables. Du pain sur la planche en perspective !



## 5. LA VOLONTE POLITIQUE

Y-a-t-il, dans notre ville, une volonté politique tendant vers une modification de la situation actuelle ?

Aux vues de ce qu'il se passe effectivement sur le terrain nous pouvons prétendre que **NON** !

Aucune décision importante n'a été prise pour donner un souffle nouveau et apporter un élément de plus en faveur d'une amélioration significative des conditions de vie des résidents. Toutes les études établies tendent uniquement à fluidifier le trafic et à avantager les pendulaires. Si dans un premier temps ces mesures soulageront partiellement la capitale de ses problèmes de circulation elles amèneront inéluctablement aussi une augmentation du trafic. Le cercle vicieux recommence. **Agir ainsi c'est donc penser seulement à court terme.**

Que doivent donc entreprendre nos autorités pour concilier l'accessibilité, la mobilité, des conditions de vie agréables et le respect des normes fédérales en matière de protection de l'environnement (bruit, pollution, etc.) ?

En théorie, nous l'admettons, la réponse est facile : réduction de la vitesse et du volume du trafic automobile privé, redistribution équitable de la chaussée entre tous les usagers en favorisant le développement des transports publics et les déplacements piétonniers ou par cycles. La pratique est un peu plus complexe : en effet il n'est pas toujours facile de réparer les erreurs déjà commises, de prendre des décisions qui, pour certains, paraîtront au premier abord impopulaires et de plancher sur une forme d'urbanisme moderne et relativement récente. Il faut néanmoins se rendre à l'évidence : la situation dans laquelle nous nous trouvons ne peut pas perdurer.

**Le fait que les services techniques communaux et cantonaux se bornent encore à concevoir des rues et avenues comme des rectilignes et des champs de course nous paraît affligeant** (exemples dans notre chapitre "Quelques "bavures" sédunoises en matière d'urbanisme"). On est donc en droit de s'interroger sur le décalage énorme qui apparaît entre le discours politique et la réalité sur le terrain !

De toute façon peu de réalisations concrètes viennent appuyer les théories de la commission de circulation, si ce n'est la création de giratoires à différents endroits de la ville. Malheureusement ceux-ci n'étant pas accompagnés d'autres mesures de modération ils ne s'avéreront pas très efficaces !

En parcourant attentivement le document "Lignes directrices et planification financière, 1989-1992" on peut lire, en page 33, sous le chapitre "Travaux publics" : «Pour réduire le trafic dans les quartiers d'habitation, des mesures de modération de trafic seront encore (sic!) proposées.» Si l'on se réfère ensuite au tableau des investissements on constate que ces mesures ne représenteraient que Fr. 325'000.-- par an, montant dérisoire à côté des dépenses totales prévues pour la voirie ! (en moyenne plus de Fr. 4'800'000.-- pour une même période; les places de parc, elles, pèseraient - en investissement toujours - pour près de Fr. 4'500'000.-- par an !!!)

On assiste assurément à un **double langage** : d'un côté nos autorités semblent officiellement sensibilisées au phénomène de la modération de la circulation (malheureusement seulement de façon ponctuelle!), au développement des transports collectifs et de l'autre elles prétendent qu'il existe un important déficit de places de parc(étude faite à ce sujet en 1986) qu'il faut combler en favorisant l'accès du centre à tous les véhicules privés par la construction de places de stationnement supplémentaires ! Incapables de "trancher dans le vif" et de choisir une fois pour toute la voie de l'avenir, à force de vouloir plaire à tout le monde et de s'attirer maladroitement la sympathie de toutes les tendances, nos élus ne font que des mécon- tentes. Il est donc temps que cela change. Récemment un rapport d'expert dans le canton de Berne spécifiait que pour diminuer efficacement les atteintes à notre environnement il fallait réduire le trafic privé au profit des transports publics. A Sion voudrait-on faire le contraire ?

## **6. MODERATION DE LA CIRCULATION DANS VOTRE QUARTIER : COMMENT VOUS Y PRENDRE ?**

Avant de se lancer dans une telle aventure il faut être en possession d'un maximum de documents, de brochures et de livres. Pour cela vous pouvez contacter des associations s'occupant de ces problèmes (adresses en page 31), obtenir par vous-même des livres auprès de votre librairie préférée ou nous contacter.

Nous pouvons également vous indiquer comment vous y prendre afin d'arriver à pouvoir présenter un dossier complet aux autorités communales. Cette procédure demande une forte motivation, un travail assidu et beaucoup de temps.

## **7. RESOLUTION ADOPTEE LORS DES ETATS GENERAUX ROMANDS**

Vous trouverez, en annexe le texte intégral de la résolution adoptée lors des Etats Généraux Romands de la modération de la circulation qui a eu lieu les 6,7 et 8 avril 1989 à Genève.

**Il va de soi que nous y souscrivons totalement. Notre Municipalité en ferait-elle autant officiellement ?**

## **8. EFFORT PERSONNEL**

Afin que toutes les formes d'aménagement urbain en faveur d'une modération de la circulation atteignent leurs véritables effets il est indispensable qu'une volonté populaire soit présente et que celle-ci se traduise par **un changement des habitudes et des mentalités.**

Il suffit parfois d'un petit rien, d'un effort infime pour que, dans l'ensemble, chacun y trouve son compte. La participation active des citoyens à la politique urbaine de notre ville aiderait probablement les élus à trouver des solutions satisfaisantes pour l'ensemble de

la population. **Etre plus responsable face à nos propres agissements**, voilà la clef du système; néanmoins «le changement de mentalité doit d'abord s'exprimer lors de la création ou du réaménagement de nos rues» (17).

Nous lançons également un appel à **tous les conseillers généraux** (de toutes les tendances politiques, s'entend) pour qu'ils agissent plus énergiquement en défendant les intérêts des habitants par d'intelligentes interventions en commissions et en séances plénières, par le dépôt de motions, postulats, interpellations et questions sur les sujets que nous relatons dans nos différentes éditions du "Courrier des Conseillers". Rappelez-vous, Mesdames, Messieurs, que c'est votre droit (Art. 26, 27, 28, 29 du règlement du Conseil général) et votre devoir (l'intérêt que vous avez manifesté pour la marche des affaires de notre communauté en vous portant sur les listes électorales). Vos intérêts personnels doivent donc céder la place aux intérêts de la communauté toute entière.

«[...] avant d'être un homme de pouvoir, le responsable politique est un homme de devoir :

- devoir de représenter
  - devoir d'informer et de faire participer
  - devoir de dialoguer devant le pouvoir de décider
- [...].» (23)

Faire part d'un sens plus critique face aux problèmes de notre ville accompagné d'ébauches de solutions discutées préalablement avec les habitants amènerait notre exécutif à revoir parfois des options en contradiction avec notre environnement. Les sédunois ne pourrions que vous soutenir dans ce sens et apprécier à leur juste valeur toute action débouchant sur des résultats concrets.

## 9. CONCLUSION

La pose de "gendarmes couchés" (rehaussements de chaussée) et la création de giratoires ça et là sans une vision d'ensemble cohérente ne résoudront pas les problèmes de circulation actuels et n'apporteront pas les effets désirés. **Agir ainsi à brûle-pourpoint c'est vouloir calmer très localement l'ardeur d'habitants exaspérés par les nuisances qu'ils doivent subir sans toutefois apporter une solution adéquate à ces problèmes.**

«Tant que les habitants ne défendent que les intérêts de leur quartier, il suffit d'éliminer de ce quartier toute circulation indésirable et d'en écarter les voitures des personnes qui n'y habitent pas mais viennent y garer leur véhicule. Or, chaque fois qu'il s'agit d'éliminer d'un quartier la circulation indésirable, des conflits surgissent vu que différents intérêts s'opposent, aussi légitimes les uns que les autres; il faut aussi tenir compte, par exemple, des intérêts des riverains des rues de transit qui souffrent déjà davantage des nuisances dues à la circulation des véhicules à moteur. C'est pourquoi il ne faut pas limiter la modération de la circulation aux quartiers et les considérer comme des "îles" séparées mais faire en sorte qu'elle s'étende à l'ensemble de la ville.» (15)

La revalorisation d'une localité doit donc être assurée par une conception englobant la ville dans sa totalité.

Ce n'est donc que par la recherche d'un partage pacifique de la route entre les différents usagers que des solutions durables seront trouvées. **On devrait dorénavant considérer les rues à l'intérieur de notre ville comme des espaces permettant les utilisations les plus diverses.** On préférera des mesures simples, adaptées aux changements de la structure du trafic - pouvant être réalisées à court terme -, à des ouvrages de prestige.

«Le passé - et le présent - nous apprennent que la ville idéale n'existe pas. Elle ne peut être idéale pour tout le monde et toutes les choses. Mais il est possible de la rendre vivante et agréable à vivre pour une majorité de gens (c'est pour ça qu'il faut une participation à la base, même si on revient un peu de cette idée) en repensant son aménagement et en réduisant l'échelle de sa planification à une dimension humaine, en prenant en considération les besoins réels de l'homme individuel. C'est-à-dire ne pas le condamner à vivre dans un espace où tout changement est réalisé par des forces sur lesquelles il est sans influence, où les normes prévalent, où l'initiative et la fantaisie sont inhibées et où tout est arrangé en fonction de la voiture en oubliant l'homme en tant qu'être vivant et complexe!» (3).

Une politique d'information objective et neutre sur le thème de la modération de la circulation devrait être entreprise immédiatement afin d'apporter à la population sédunoise des solutions concrètes face aux nuisances (bruit, pollution, insécurité, inesthétisme) causées par le trafic automobile urbain. **Nous proposons même que la Commune de Sion crée un poste de "spécialiste en urbanisme-modération de circulation".**

«Sans doute faut-il que les responsables politiques locaux s'impliquent eux aussi et fassent prévaloir les conséquences positives, humaines et sociales pour la communauté, d'une nouvelle approche fondée sur la sécurité des déplacements, la modération de la circulation, le partage de la rue, le développement de la vie de quartier.» (18)

La participation active des habitants, des commerçants et des artisans, dès la phase d'analyse des projets, permet une meilleure compréhension du concept d'ensemble et améliore l'acceptation des mesures particulières (moins d'oppositions !), dégage aussi une attitude positive à la base en entraînant les propriétaires privés à entreprendre de leur côté des rénovations et des embellissements.

**La modération de la circulation c'est aussi une affaire de communication.**

## BIBLIOGRAPHIE et REFERENCES

- (1) "Conception des carrefours à sens giratoire implantés en milieu urbain", CETUR, F-Bagneux
- (2) "Ecomobile, sortir de l'impasse des transports", J.-C. Hennet, AST
- (3) "La rue résidentielle - une solution pour améliorer la qualité de la vie en ville ?", mémoire de licence de Mme Doris Angst, Lausanne.
- (4) "Les conditions d'émergence des zones piétonnes", mémoire de licence par Mme Tinetta Maystre, Lausanne
- (5) "Les livraisons dans le centre des villes", propositions pour la prise en compte des livraisons de marchandises dans l'aménagement de la voirie et des espaces publics, CETUR, F-Bagneux
- (6) "Le piéton, le cycliste dans la ville", Correspondance municipale, numéro 184, ADELS, Paris
- (7) "Les piétons dans la ville", Villes - villages 80, Fondation Roi Baudoin, B-Bruxelles
- (8) "Mesures de protection de l'habitat", traduction partielle du rapport No 79/1 "Wohnschutz-Massnahmen" de l'IVT par M. Robert-Grandpierre.
- (9) "Modération du trafic, principes généraux et directives techniques", Travaux Publics du canton de Neuchâtel, Neuchâtel
- (10) "Normes suisses SN 640280 à 640285", Union des professionnels suisses de la route, Zürich
- (11) "Options cantonales en matière de protection de l'environnement" Etat du Valais, 1988
- (12) "Prudence ! Priorité aux enfants", numéro spécial du Journal AST no 7/83
- (13) "Rapport - Stratégie de lutte contre la pollution de l'air"
- (14) "Rue de l'Avenir", bulletin du GCR, no 1/85
- (15) "Rue résidentielle, rue de l'avenir", Editions Pro Juventute
- (16) "Routes, Urbanisme + Paysage", Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, Berne
- (17) "Vers un nouvel aménagement de l'espace rue", IREC, Lausanne
- (18) "Ville plus sûre, quartiers sans accidents", CETUR, F-Bagneux
- (19) "Zone piétonne, effets induits", CETUR, F-Bagneux
- (20) "Réflexions générales sur les problèmes de circulation, Transportplan, Sion, 1989

(21)"30 km/h dans les quartiers d'habitations : réduction des atteintes à l'environnement démontrée.", Office Fédéral de la Protection de l'Environnement, 15 mai 1987, Berne.

(22) Bulletin de l'OPFE, No 2/85

(23)"Plus proches des citoyens", Bulletin CONTACT, organe d'information, Municipalité de Sion, No 1 - Mars 1989

(24)"Réconcilier la ville et le trafic motorisé - Une nouvelle approche de la modération de la circulation", bulletin No3/89 du GCR

(25)"Commune de Sion - Garage souterrain du Scex, étude de l'impact sur l'environnement - Rapport final - Septembre 1987"

=====

### ADRESSES UTILES

ASSOCIATION DES HABITANTS DU PETIT-CHASSEUR, Case postale 2322, 1952 SION 2

ASSOCIATION SUISSE DES TRANSPORTS, Case postale 324, 2800 DELEMONT 1  
CETUR, Av. Aristide-Briand 8, F-92220 BAGNEUX

FONDATION DU ROI BAUDOIN, Rue Bréderode 21, B-1000 BRUXELLES

GROUPE-CONSEIL ROMAND POUR LA MODERATION DE LA CIRCULATION (GCR),  
p.a. Marc Houvet, Boulevard Helvétique 26, 1207 GENEVE

GROUPE "LA RUE"/EPFL, Av. de l'Eglise-Anglaise 14, 1006 LAUSANNE

IREC, Av. de l'Eglise-Anglaise 14, 1006 LAUSANNE

RUE DE L'AVENIR c/o Pro Juventute, Bd Helvétique 26, 1207 GENEVE

OFFICE FEDERAL DE L'ENVIRONNEMENT, DES FORETS ET DU PAYSAGE (OFEPF),  
Halwylstrasse 4, 3003 BERNE

OFFICE CENTRAL FEDERAL DES IMPRIMES ET DU MATERIEL, 3003 BERNE



# ÉTATS GÉNÉRAUX ROMANDS DE LA MODÉRATION DE LA CIRCULATION

Genève

6, 7, 8 avril 1989

## R E S O L U T I O N

- \* Considérant qu'à pied, à vélo, en transports publics ou en voiture, notre mobilité en ville s'est fortement réduite ;
- \* Préoccupés des dangers croissants et des accidents dramatiques rencontrés quotidiennement dans nos rues ;
- \* Constatant les menaces particulières qui pèsent sur les enfants, les personnes âgées, les piétons et les cyclistes ;
- \* Alarmés des niveaux intolérables atteints par le bruit et la pollution en milieux urbains ;
- \* Découragés par la dégradation sensible de la qualité de vie et de la convivialité en milieu urbain ;
- \* Ecoeurés de la laideur des surfaces grandissantes qui sont dévorées par les voitures en marche, immobilisées ou stationnées et par les espaces goudronnés à cet effet ;

Les participant(e)s aux Etats généraux de la modération, qu'ils soient automobilistes, cyclistes, usagers des transports publics ou piétons, s'engagent à agir :

- \* pour rendre la ville et ses rues à ses habitants
- \* pour une véritable vie de quartier avec des rues sans danger, en particulier pour les plus faibles
- \* pour une mobilité raisonnée à pied et à vélo
- \* pour des transports publics efficaces, ponctuels et non polluants
- \* pour des rues embellies et calmes, favorisant les contacts, les jeux et les activités humaines non motorisées
- \* pour que chacun adopte, en tant qu'usager individuel de la rue, une attitude responsable et non agressive, respectueuse de l'environnement et de la vie, en particulier de celle des enfants.

Afin de favoriser la réalisation de ces objectifs, les participants adressent un **APPEL URGENT AUX AUTORITÉS** afin qu'elles prennent au sérieux leurs responsabilités et fassent preuve de courage politique:

1. Par la mise en oeuvre de la modération de la circulation à grande échelle sur l'ensemble du réseau routier, urbain, suburbain et villageois ;

2. Par la création systématique de zones à 30 km/h et de rues à circulation modérée dans les quartiers et la mise en oeuvre de mesures adaptées sur les grands axes ;
3. Par la promotion d'une réelle complémentarité entre tous les modes de transport, en inversant la priorité actuelle accordée à l'automobile en milieu urbain, suburbain et villageois ;
4. Par l'adoption de plans précis et efficaces visant à réduire le volume de la circulation motorisée en milieu urbain, suburbain et villageois, afin d'atteindre d'ici à 1994 les normes de l'ordonnance fédérale de protection de l'air (OPAIR)
5. Par l'étude et, si possible, l'adoption de mesures particulières telles que
  - A. Instauration d'un moratoire sur l'extension du réseau routier et la réduction progressive de la surface de voirie réservée à la circulation motorisée en milieu urbain, suburbain et villageois ;
  - B. La diminution des places de stationnement destinées au trafic pendulaire et une meilleure gestion des places disponibles pour les visiteurs
  - C. Amélioration des possibilités de stationnement pour les habitants, notamment par l'instauration d'une vignette assurant le droit au stationnement des habitants dans leur quartier
  - D. Création de parkings de délestage en périphérie de l'agglomération urbaine ;
  - E. Augmentation des surfaces de voirie affectées aux transports publics, aux pistes cyclables et aux piétons.
6. Par la promotion systématique de la concertation avec les habitants en vue d'améliorer, par des mesures de modération et d'aménagement, la convivialité et la qualité de la vie dans les rues ;
7. Par l'intégration des questions de pollution et de protection de l'environnement dans l'enseignement à tous les niveaux ;
8. Par le bon exemple en favorisant les déplacements professionnels en transports publics ou à bicyclettes et en utilisant des véhicules de service non polluants (solaires, vélos) ;
9. Par une amélioration qualitative et quantitative de l'information publique en faveur de la modération de la circulation motorisée, des transports publics et des vélos.

Genève, le samedi 8 avril 1989

# DERNIERE MINUTE

## LA COMMUNE DE SION NE MODIFIE PAS SA POLITIQUE DU "TOUT-A-L'AUTO".

---

Nous reproduisons, ci-dessous, la publication parue dans le bulletin officiel No 44 du 27 octobre 1989 :

### Commune de Sion

#### Attribution de mandat

L'administration communale de Sion porte à la connaissance des bureaux spécialisés qu'elle attribuera un mandat pour l'étude de l'impact sur l'environnement du **garage souterrain des Mayennets**, 1<sup>e</sup> enquête préliminaire, 2<sup>e</sup> étude d'impact, et englobant également les prochaines constructions du quartier compris entre la place du Midi, la rue de la Dixence, l'avenue de Tourbillon et l'avenue des Mayennets.

Les bureaux spécialisés peuvent s'annoncer par écrit avec la mention: «Mandat, garage souterrain des Mayennets», auprès de l'administration communale de Sion, service des travaux publics, jusqu'au 24 novembre 1989, en indiquant leur spécialisation et leur expérience dans le domaine en cause, de même que leur disponibilité en personnel.

Le cahier des charges relatif à la présente étude peut être consulté auprès du service concerné, pendant les heures d'ouverture des bureaux.

Sion, le 23 octobre 1989.

L'Administration communale

Nos autorités désirent donc faire avancer rapidement la construction du **parking souterrain des Mayennets** (celui du Scex faisant encore l'objet de plus de 10 oppositions.)

Nous sommes persuadés que **cette nouvelle construction** (585 places de parc) **portera des atteintes irrémédiables à la qualité de vie dans cette partie de la ville par la destruction d'une surface verte pleine terre, par l'augmentation du trafic automobile, du bruit et de la pollution atmosphérique.**

Si les habitants le veulent bien nous utiliserons tous les moyens démocratiques à disposition afin de dissuader nos autorités à persévérer dans une politique résolument tournée vers le trafic privé, les pendulaires et le bétonnage de notre sol.

Les citoyens auront cette fois leur mot à dire !!!!

PETITION VILLE DE SION

*Jean-Louis Reichenbach*