

COURRIER DES CONSEILLERS

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

No 5



SOMMAIRE

	Pages
Editorial	3
Les transports publics	4-34
Bibliographie et références	35-36
Annexes	37-38
Annonce	39

AOUT 1990

COURRIER DES CONSEILLERS

No 5, 2ème année, août 1990

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

Paraît 3 à 4 fois l'an.

Publié seulement en français

Tirage :
320 exemplaires

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

Auteurs et responsables de publication:

ZANOLI Fabienne, Sion
REICHENBACH Didier, Sion

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

Abonnement, rédaction et secrétariat :

COURRIER DES CONSEILLERS
Case postale 685
CH - 1951 SION 1
Tél. 027 - 22.09.83

Remerciements :

A l'entreprise des CFF pour nous avoir remis gratuitement 320 exemplaires de leur brochure "Nous préparons l'avenir Rail + Bus 2000" annexée à ce numéro.

A Monsieur Jean-Daniel PRAZ, inspecteur des finances et responsable des T.P. à la Municipalité de Sion qui nous a donné de nombreux renseignements sur les bus sédunois lors d'un entretien très cordial.

A Monsieur Nicolas Mayor, délégué aux transports de l'Etat du Valais qui nous a expliqué très aimablement les interrelations qui existent entre la politique cantonale et les communes en matière de transports en commun.

Aux responsables des transports publics de Belfort (France), de Genève et de Lausanne.

A tous ceux que nous aurions oublié ...

Editorial

Que de chemin parcouru depuis deux ans et demi. Lorsque nous avons décidé de créer le périodique "Courrier des Conseillers" nous voulions en faire un organe critique et constructif.

Depuis lors plusieurs rencontres avec la classe politique et différents responsables communaux et cantonaux nous ont permis de "sentir" l'impact que nous avons. Pour ne pas dire plus nous avons chahuté quelques esprits traditionnels et très conservateurs. Par nos critiques nous nous sommes attirés les foudres de certains.

Malgré ces réactions épidermiques, normales après tout puisque nous écrasions un peu les plates-bandes réservées à une certaine élite, nous avons persisté dans cette voie. Grâce à une grande détermination nous avons sans cesse progressé et sommes arrivés, parfois, à des résultats que nous qualifierions de satisfaisants.

Mais la route est encore longue. Et les embûches nombreuses. Changer les mentalités ne peut se faire en un jour et d'un seul coup de baguette magique.

L'information de la population sédunoise sur les problèmes d'environnement est primordiale. L'élaboration de nos mini-dossiers va donc dans ce sens. Si la critique est présente les solutions énumérées à chaque fois sont nombreuses et diversifiées.

Dans son article 6 la LPE fait obligation aux cantons d'informer la population sur la protection de l'environnement et l'état des nuisances qui le grèvent, de conseiller les autorités et les particuliers et de recommander l'adoption de mesures visant à réduire les nuisances. Le Conseil d'Etat vient, à ce sujet, de nommer Monsieur Marcel Kuonen, maître professionnel et correspondant du «Walliser Bote», au poste de «chargé de l'information en matière d'environnement». Sachant Monsieur Kuonen sensible et très intéressé à ces problèmes nous pensons qu'il saura faire passer le courant entre spécialistes et néophytes. Son entrée en fonction aura lieu le 1er septembre 1990. Nous lui souhaitons nos meilleurs vœux de réussite.

En annexe vous trouverez une brochure en couleurs, aimablement remise par l'entreprise des CFF intitulée "Nous préparons l'avenir Rail + Bus 2000". Ce document vous permettra de mieux cerner le vaste travail qu'il reste à accomplir afin de rendre nos transports publics encore plus performants. L'entreprise des CFF, grâce à son dynamisme, nous promet donc un avenir plus confortable. Sachons "faire le pas" et participer, nous aussi, à la protection de notre milieu vital.

LES TRANSPORTS PUBLICS



Introduction

Souvenez-vous, la pétition que nous avons déposée le 16 mars 1988 abordait trois thèmes précis dont un des points se rapportait aux transports publics. Nous demandions que la Municipalité porte «une amélioration substantielle de l'infrastructure des transports en commun sédunois (desserte, fréquence)».

En pages 6 et 7 vous trouverez la liste de toutes les propositions que nous avons faites et, en regard, les résultats obtenus jusqu'à ce jour. Le but que nous nous étions fixé n'est pas encore atteint. Il faudra que nos édiles fassent un effort supplémentaire faute de quoi les usagers ne seront guère plus nombreux qu'aujourd'hui. Comme nous le prétendons depuis le début de notre action ce n'est que par une politique coordonnée et cohérente basée sur une étude globale des problèmes de circulation en ville de Sion que l'on pourra trouver des solutions à long terme.

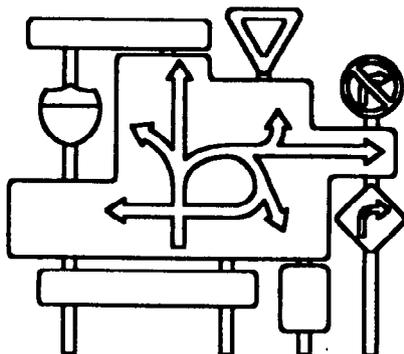
Nous nous efforcerons toujours de défendre cette thèse et appuyerons tout projet pouvant apporter une véritable amélioration des conditions de vie dans notre ville.

Généralités

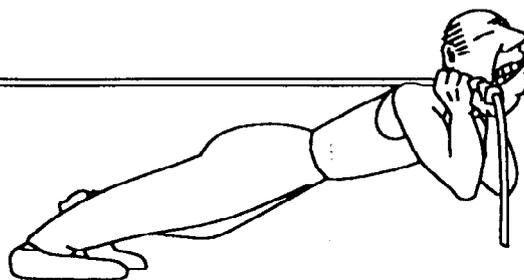
La majorité des spécialistes en circulation, des urbanistes et aménagistes constatent que le développement continu du trafic individuel va à l'encontre d'une qualité de vie décente, pose et continuera à poser de sérieux problèmes à la communauté. Les conséquences d'une société axée sur le développement quasi intégral en faveur du véhicule privé sont connues: une pollution de l'air excessive, de sérieux embouteillages, des paysages mutilés, une utilisation irraisonnée du sol et des énergies fossiles, un coût social exorbitant.

La loi sur l'aménagement du territoire (LAT), la loi sur la protection de l'environnement (LPE), les ordonnances sur la protection de l'air (OPAIR), contre le bruit (OPB), sur les études d'impact (EIE) et même les nouvelles ordonnances sur la circulation routière (LCR) vont toutes dans le même sens: protéger l'Homme des nuisances qu'il produit en lui garantissant les meilleures conditions de vie.

Le développement des transports publics va donc dans ce sens. Non pas de vouloir remplacer totalement la voiture mais jouer la complémentarité et, dans certains cas, être subsidiaire.



Nos propositions



Voici la liste des propositions que nous avons formulées dans le cadre du dépôt de notre pétition le 16 mars 1988.

Mettre en place immédiatement une ligne d'essai pour sensibiliser la population au phénomène "Transports publics".

Créer des lignes express sur la chaussée pour favoriser le passage des bus, cars, taxis et véhicules prioritaires.

Etablir des prix intéressants au mois ou à l'année (- de 20 francs par personne sur tout le réseau urbain).

Améliorer les zones d'arrêt des bus. Affichage impeccable des horaires, faciles à lire.

Séparer totalement le transport des enfants (écoles) des lignes de bus ordinaires.

Aucune décision de ce type n'a été prise par nos autorités.

Pour le moment, deux lignes express ont été créées (à l'avenue du Midi et à la route du Rawyl). D'autres sont à l'étude.

Les prix des abonnements ont subis une baisse. Ils correspondent maintenant grosso modo aux prix pratiqués dans les autres villes romandes. Le prix des billets isolés ont augmentés.

Des améliorations ont déjà été apportées. On pourrait faire plus c'est évident. Les horaires ont été remaniés et sont assurément plus clairs qu'auparavant.

Cette mesure n'a pas été prise. Elle doublerait le déficit des T.P. mais en contrepartie permettrait de satisfaire à la demande des travailleurs aux heures de pointe.

Créer une ligne supplémentaire pour le sud de la ville (quartier de la Bourgeoisie), piscine de plein air, zone industrielle des Ronquoz et aire de repos des Iles).

Intensifier les horaires. Etablir une fréquence de 10 à 15 minutes durant les heures de pointe.

Restructurer la place de la Gare (trafic privé séparé totalement) avec facilités d'accès aux transports publics en collaboration avec les CFF et les PTT.

Créer un abonnement général régional bon marché incluant des lignes suburbaines PTT et les bus sédunois.

Cette option n'a pas été étudiée par nos responsables. Pourtant nous pensons qu'il soit important de précéder les déplacements futurs. La Z.I. des Ronquoz est appelée à générer un trafic pendulaire important!

Les horaires ont été intensifiés, en principe, à la cadence de la demi-heure. Les lignes de Bramois et Pont-de-la-Morge ne sont pas desservies à ces fréquences. Il existe néanmoins une certaine complémentarité avec les lignes PTT. La fréquence que nous proposons aurait pour effet de porter le déficit des T.P. à environ 3 millions de francs par an en rendant les bus sédunois très performants et attractifs.

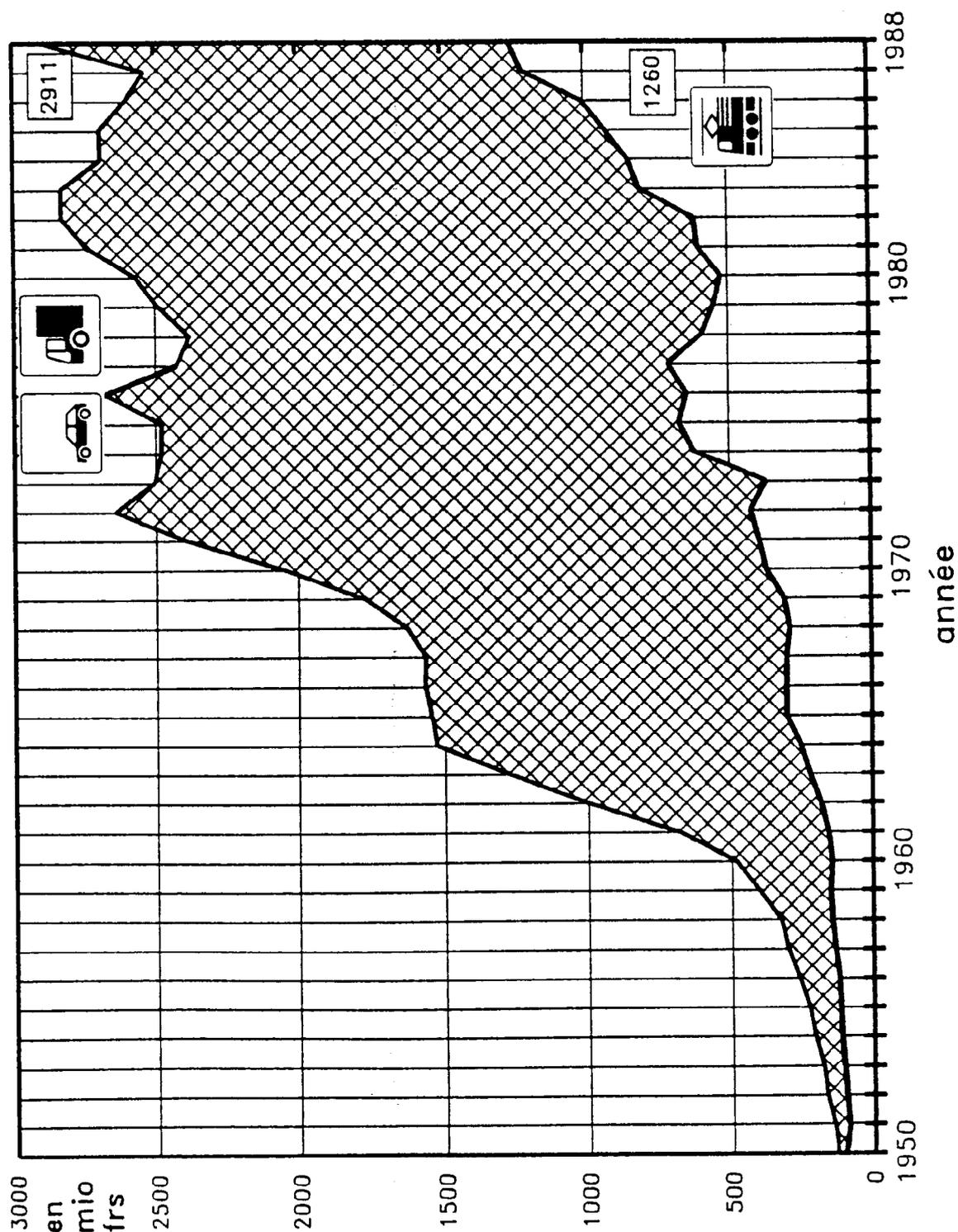
Cette restructuration s'opérera seulement lors de la construction du nouveau bâtiment postal. Nous pensons néanmoins qu'il faille apporter avant cette date une solution provisoire afin d'assurer la sécurité des déplacements piétonniers sur cette place.

Une convention tarifaire a été signée avec les PTT, les CFF et divers transporteurs privés. Ceci débouchera probablement à moyenne échéance vers une communauté tarifaire élargie. Nos autorités ont été très actives et nous ne pouvons que les en remercier.

Les transports publics en quelques chiffres

Nous ne voulons pas sombrer dans une mer de chiffres rébarbatifs. Néanmoins il nous a paru intéressant de relever quelques statistiques relatives aux transports publics:

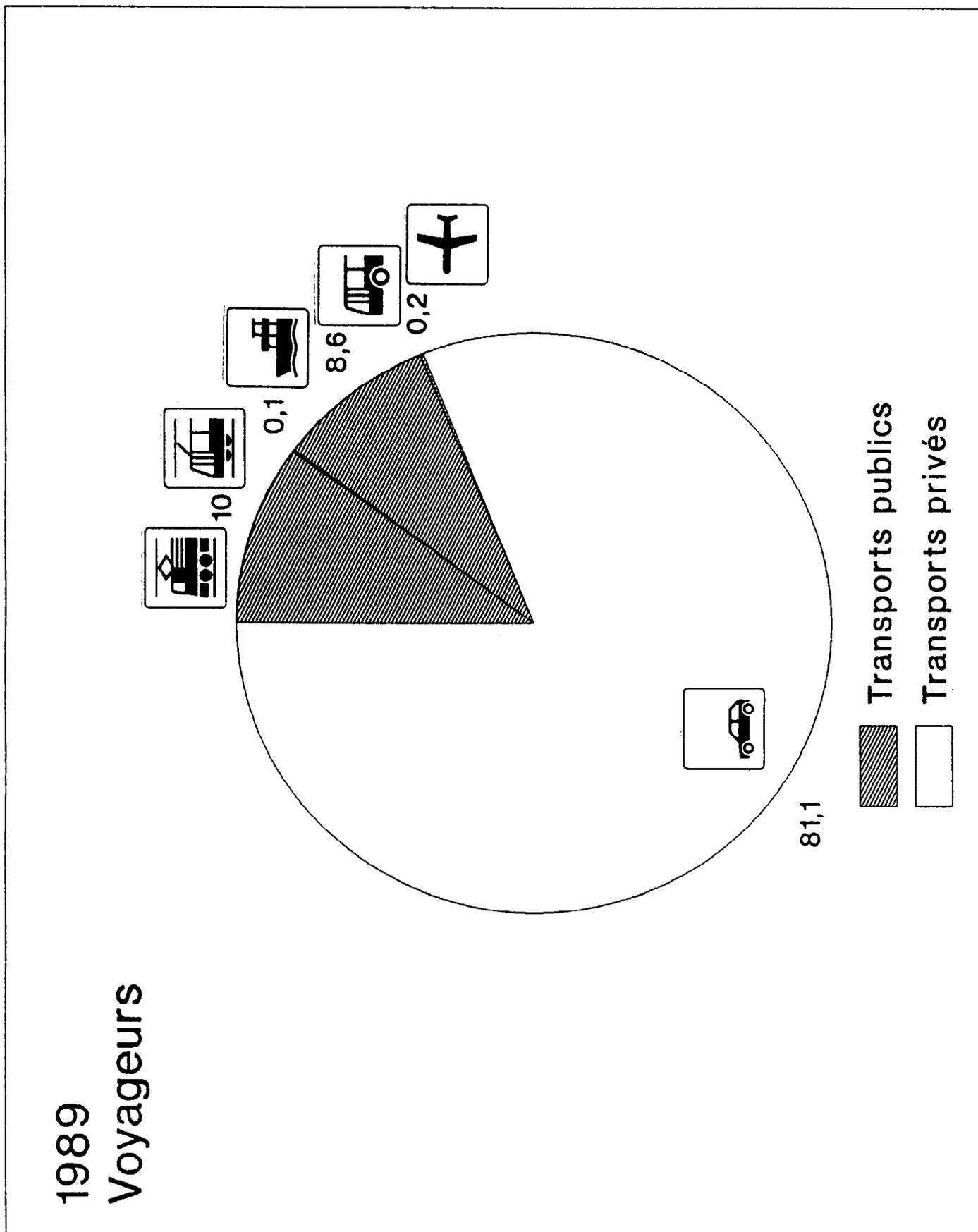
Depuis 1950 les investissements en faveur du rail ont toujours été très inférieurs à ceux de la route. Le graphique ci-dessous nous montre clairement la disparité importante survenue depuis cette date.



Source: LITRA, Spitalgasse 30, 3001 BERNE

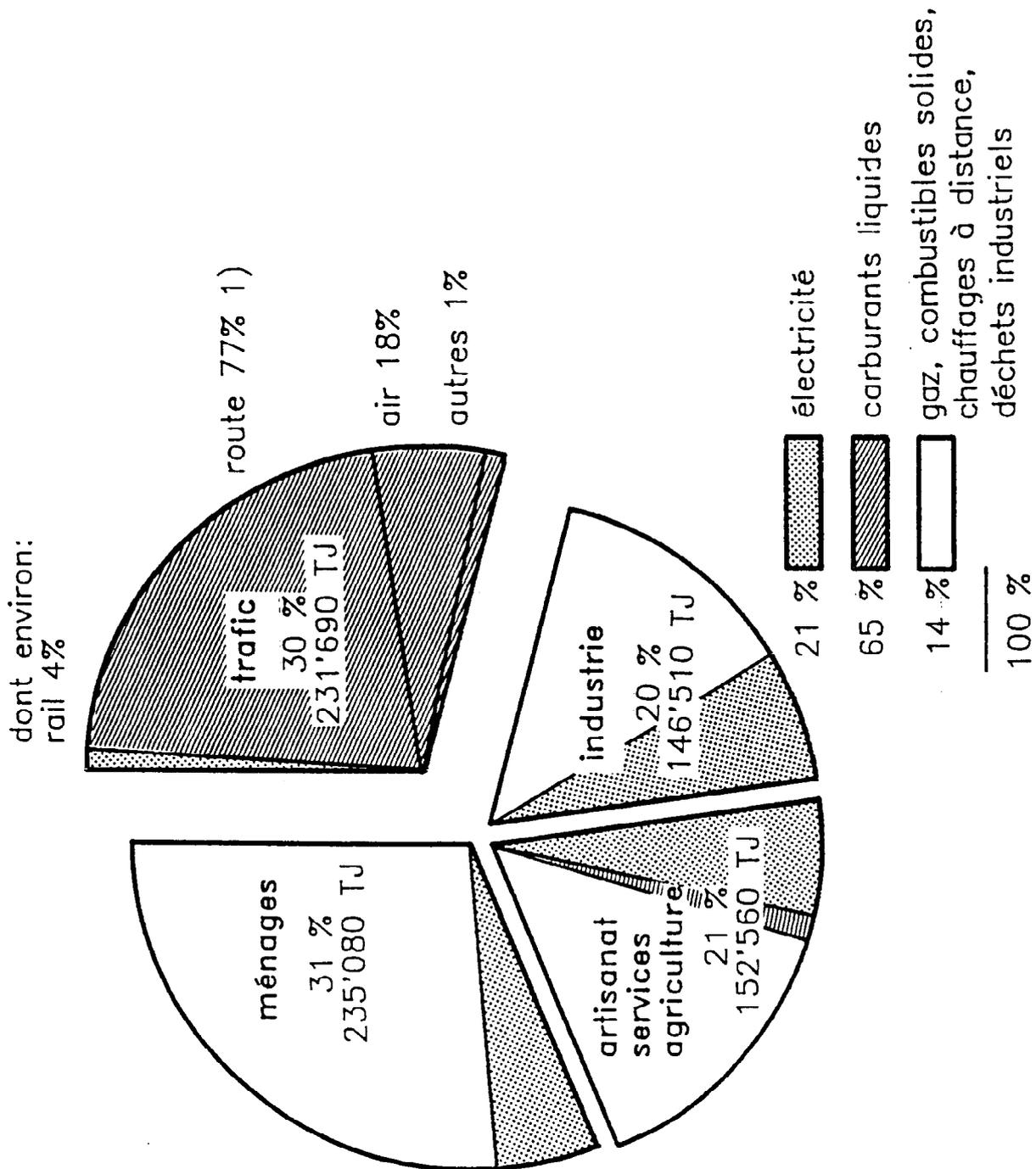
Le graphique "Estimation des quotes-parts des différentes entreprises de transport" nous démontre que plus de 81% du trafic est l'apanage des véhicules individuels!

Source: LITRA, Spitalgasse 30, 3001 BERNE



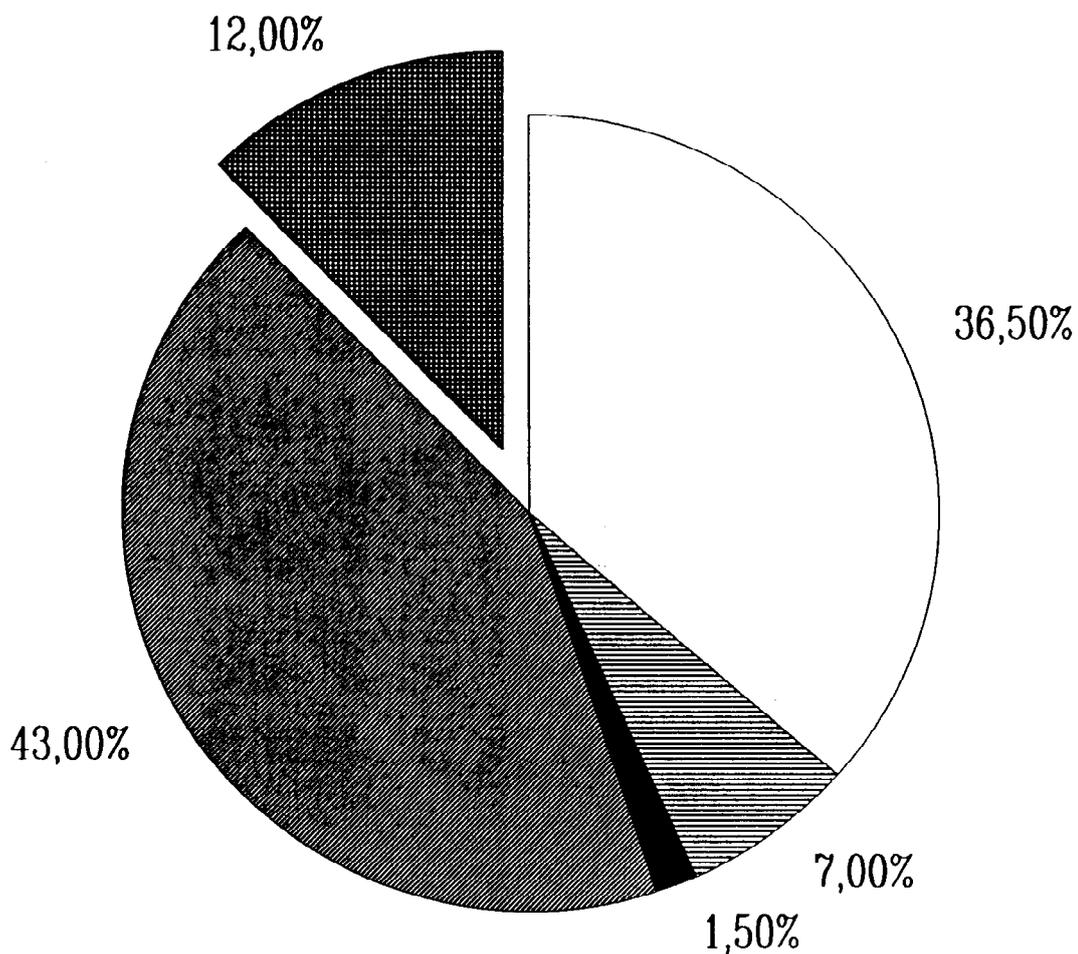
Enfin ci-dessous le graphique "Consommation d'énergie utile en Suisse en 1988" nous éclaire sur la part des transports dans ce secteur.

Source: LITRA, Spitalgasse 30, 3001 BERNE

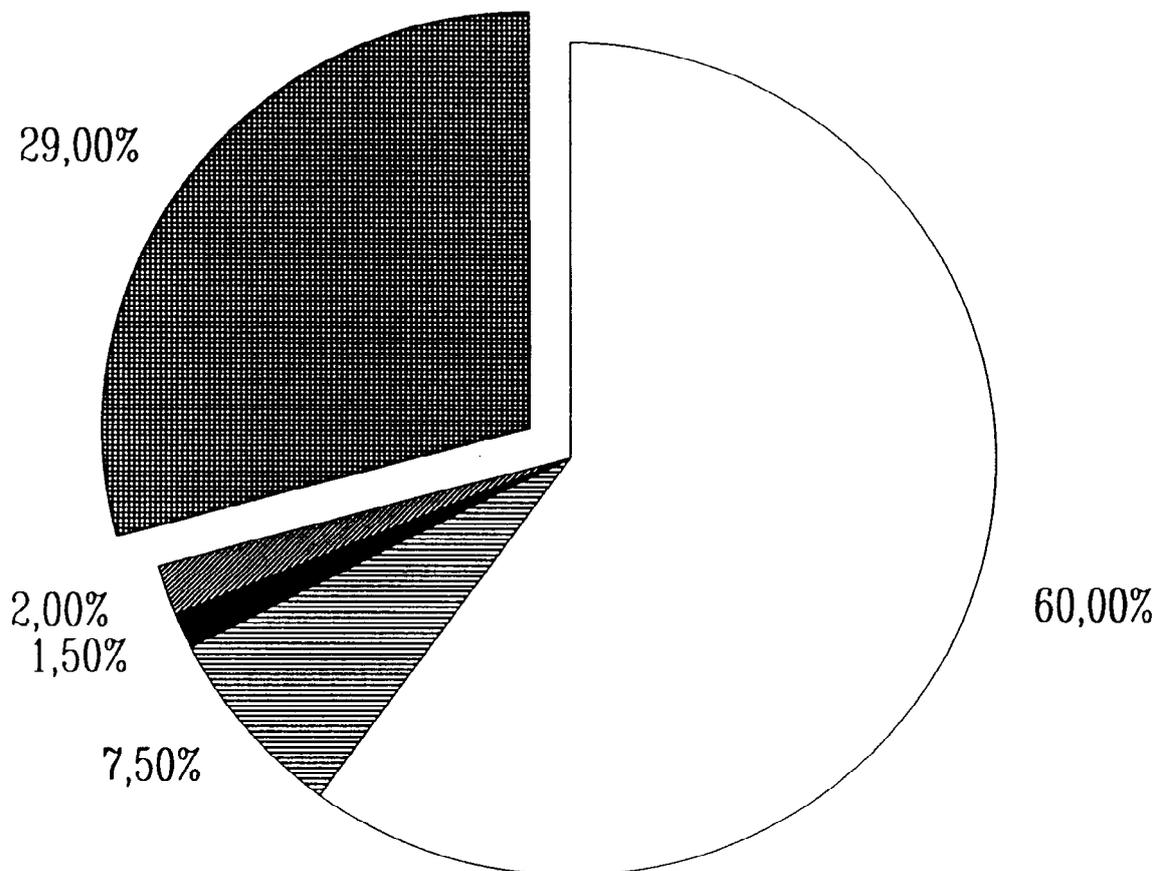


En ce qui concerne les déplacements domicile/travail et domicile/école nous avons repris les chiffres du recensement fédéral de 1980 pour le Valais.

Mode de transport utilisé pour le trafic pendulaire en Valais (domicile/travail) en 1980

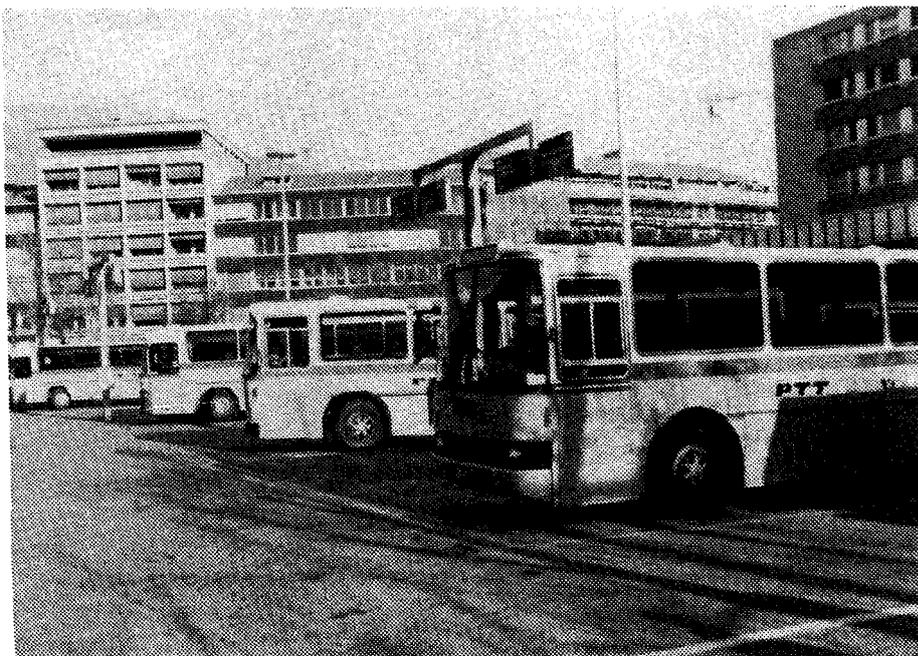


Mode de transport utilisé pour le trafic pendulaire en
Valais (domicile/école) en 1980



Les cars PTT et la place de la gare

«Aujourd'hui, les lignes d'automobiles postales constituent en quelque sorte les "chemins de fer de la route". Leur réseau très dense forme le complément indispensable du chemin de fer et ces courses servent non seulement au transport des travailleurs du domicile au lieu de leur emploi, mais constituent un élément essentiel du service du tourisme et sont un facteur sans lequel l'économie de nos régions ne pourrait subsister.»
(JOURNAL LE RHONE DU 19.08.1957)



Comme vous pouvez le constater, ce texte n'est pas récent: il date de 1957. Il serait vraiment exceptionnel d'entendre quiconque tenir aujourd'hui un tel discours. L'essor qu'a pris l'automobile a dépassé toutes les estimations. Ce développement a été tel qu'il a complètement chambardé notre environnement urbain et a malheureusement rendu nos villes de moins en moins conviviales, de plus en plus polluées et bruyantes. Les transports publics ont subi de sérieux revers, les investissements en leur faveur ayant été trop peu importants pour assurer une saine compétitivité.

Dans notre ville la place de la Gare a perdu quelque peu sa véritable fonction: plaque tournante des transports publics régionaux et séduisant. La situation actuelle est insoutenable. Cet espace est devenu en quelques années un véritable capharnaüm. Le trafic privé y côtoie les transports en commun dans une anarchie indescriptible.

Ayant parcourus de nombreuses villes européennes jamais nous n'avons assisté à une telle pagaille! Il est clair dès lors que notre groupement ne pouvait admettre l'autorisation qui a été donnée aux automobilistes, fin 1987, de parquer sur la place des cars. Nous avons donc réagi en nous adressant à la plus haute instance - après avoir toutefois contacté la direction de la poste de Sion - soit à la Direction Générale des PTT à Berne, en la personne de Monsieur Jean Clivaz. Lors d'une rencontre très cordiale le 1er juillet 1988 nous lui remettons un dossier complet avec quelques propositions concrètes (voir pages suivantes) au sujet du parcage et d'améliorations à apporter au service des cars postaux.

Malgré un échange épistolaire nourri et n'ayant pas reçu de réponse définitive, le 25 Juin 1990 nous nous sommes donc adressés au nouveau directeur des PTT, Monsieur Jean-Noël REY en lui soumettant notre dossier accompagné d'une nouvelle série de propositions. L'entreprise des PTT nous a répondu le 16 juillet 1990 nous promettant une entrevue avec les services concernés, probablement peu après la période des vacances. Nous vous tiendrons au courant des résultats obtenus.

PLACE DE LA GARE DE SION

Situation actuelle

La direction de la poste de Sion a procédé à la pose de signaux de circulation sur la place de la Gare de Sion. Ceux-ci ont pour but d'autoriser le parcage de véhicules privés sur la moitié sud de la place de 19h00 à 05h00 du matin.

Notre point de vue

Nous pensons que pour résoudre de façon convenable les problèmes de circulation dans le secteur de la gare il ne faut pas y rajouter un flot de véhicules privés supplémentaire. Nous préconisons une solution bien plus efficace avec une refonte totale des déplacements sur ce lieu et la création d'un Park and Ride au sud des voies de chemin de fer. Le trafic privé ne doit pas entrer en contact avec les transports publics et les taxis.

Pourquoi s'opposer au parcage autorisé sur cette place ?

Il y a plusieurs raisons de s'y opposer :

1. Il existe, dans un périmètre de moins de 100 mètres un nombre très important de places de parc libres (Centre commercial Métropole (250 places), garage souterrain de la Gare (36), place "Eternit" quartier Mayennets-sud (140)).
2. Des problèmes de sécurité se posent puisque les personnes parquant leur véhicule sur la place se dirigent, pour la plupart du temps, en direction du café Captain Cook et, de par ce fait, traversent la chaussée sans passer par le passage clouté ou le souterrain situés à moins de 20 m.!
3. D'autre part la majorité des véhicules stationnés le sont sur la partie nord de la place (partie interdite selon les signaux)
4. Parfois les cars postaux ne peuvent même plus entrer sur la place parce que des véhicules y sont stationnés sur toute la largeur.
5. En date du 16 mars 1988 a été déposée auprès de M. Gilbert Debons, président de la ville de Sion, une pétition soulevant les problèmes de nuisances de plus en plus insoutenables en ville de Sion (bruit, pollution, parcage sauvage). Autoriser le stationnement sur la place de la poste va à l'encontre des buts désirés.
6. Dans le contexte futur de Rail 2000 on peut réellement se demander s'il est véritablement judicieux d'affecter, même temporairement, cette place à une autre destinée y compris durant les heures où le trafic postal est restreint voire inexistant !

QUE PROPOSONS-NOUS ?

Premièrement interdire le parcage sur ce lieu étant donné le nombre nettement suffisant de places à disposition dans les environs et faire en sorte que cela soit respecté.

Relancer les études conjointes entre le délégué aux transports (instance cantonale responsable) et l'Office fédéral des transports, les PTT et concessionnaires concernés, les CFF, le service des Ponts et chaussées et la Commune de Sion en vue de reprendre les études pour une réalisation de l'aménagement de la place de la gare selon le vœu formulé sous chiffre C. 1001 dans le projet d'aménagement du territoire cantonal en 1986 (photocopie de la fiche de coordination ci-annexée). Cette étude devrait déboucher rapidement sur une amélioration significative des espaces utiles et favoriser une interaction plus directe des transports publics entre eux (Train, cars postaux, bus sédunois et taxis.)

Evaluer la construction d'un Park and Ride au sud des voies de chemin de fer avec accès des véhicules par le sud exclusivement pour ne pas apporter un flux de circulation supplémentaire dans la ville, avec des sorties piétonnes au nord et sur les quais.

En ce qui concerne la poste proprement dite nous nous permettons de vous suggérer, lors de la construction du nouveau bâtiment, d'étudier la possibilité de créer un accès pour "gros clients" (banques, assurances, administrations, etc.) par un tunnel automobile qui ferait office de déchargement de courrier, de colis et de valeurs comme cela existe sauf erreur à Lausanne par exemple.

Tous les accès internes et clients devraient être conçus pour les handicapés. Pour cela référez-vous à un exemple actuel à ne pas suivre : l'accès aux cases postales !!

AUTRES PROBLEMES EN RAPPORT AVEC LES PTT

L'environnement est malade et nous sommes persuadés que vous ne nous contredirez pas sur ce point. La pollution atmosphérique dépasse, du moins en ville, toutes les normes généralement admises. Nous avons pu malheureusement constater que pratiquement aucun chauffeur de car PTT n'arrête son moteur aux feux lumineux des carrefours de notre ville. Pourquoi donc ne pas inciter ceux-ci à mieux respecter notre milieu ?

Nos autorités communales ont mis à l'enquête publique dernièrement les plans de modération de trafic pour les rues de Lausanne, du Grand-Pont, du Rhône, en y prévoyant la pose de seuils berlinois. Les cars PTT partant en direction de Savièse traversent actuellement cette zone. Ne serait-il donc pas possible de détourner définitivement ceux-ci par l'avenue de la Gare, avenue Ritz et de trouver un accord avec les autorités sédunoises pour créer un arrêt "Savièse" devant l'Office des

Poursuites, avenue St-François. D'autre part auriez-vous l'amabilité de bien vouloir évaluer la possibilité de créer un nouvel arrêt facultatif au niveau de la place de la Planta ?

La salle d'attente sis à la poste du nord n'est pas, à proprement parlé, une carte de visite des PTT. Une réfection accompagnée d'une meilleure signalisation serait souhaitable.

Il faudrait entrer très rapidement en discussion avec les autorités communales sédunoises pour la création d'un abonnement régional bon marché incluant des lignes suburbaines PTT et les bus sédunois ou, au pire, trouver un accord tarifaire pour les zones et arrêts se situant sur la commune de Sion - exemples : Montorge, Bramois et Pont-de-la-Morge/Conthey - en facilitant ainsi l'utilisation mixte PTT-bus sédunois à l'aide d'un même titre de transport.

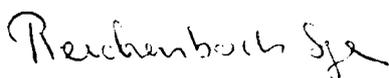
CONCLUSION

Nous nous permettons de vous remettre, ci-joint, un exemplaire du dossier "PETITION VILLE DE SION" que nous avons remis accompagné de 1330 signatures le 16 mars 1988 à nos autorités communales.

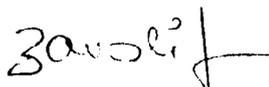
Tout ceci entre dans une conception globale des problèmes fondamentaux d'urbanisation et de transports de notre cité.

Vous comprendrez donc plus objectivement nos préoccupations. Nous osons espérer que nos remarques seront prises en considération et que, le cas échéant, vous apporterez les modifications proposées.

Sion, le 1^{er} JUIL. 1988



REICHENBACH Serge



ZANOLI Fabienne

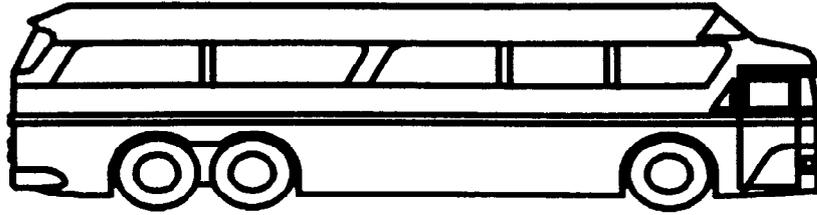


REICHENBACH Didier

Annexes :

- fiche de coordination c. 1001
- tarifs parkings du centre Métropole
- liste des courses postales après 19 h 00
- échange de correspondance avec la poste de Sion
- échange de correspondance avec M. Jean Clivaz

Propositions d'amélioration



Interdire le parcage des véhicules privés sur les emplacements des cars postaux.

Aucun changement intervenu.

Evaluer la construction d'un park and Ride au sud des voies CFF avec accès des véhicules par le sud exclusivement, muni de sorties piétonnes au nord et sur les quais.

Aucune réponse définitive.

Lors de la construction de la nouvelle poste, étudier un accès spécial pour "gros clients".

Les plans présentés au concours ne sont pas assez évocateurs pour obtenir une réponse précise.

Tous les accès de la poste devraient être conçus pour les handicapés.

A voir...

Accès aux cases postales pour les handicapés.

Une rampe a été aménagée à Sion 1. Pour Sion 2 le problème reste pendant.

Arrêter le moteur des cars postaux aux feux rouges.

Pas de réponse et aucune mesure n'a été prise à ce sujet.

Détourner le trafic des cars par l'av. de la Gare, Av. Ritz au lieu de passer le Grand-Pont avec arrêt sur la Rue St-François.

Mesure mise en pratique.

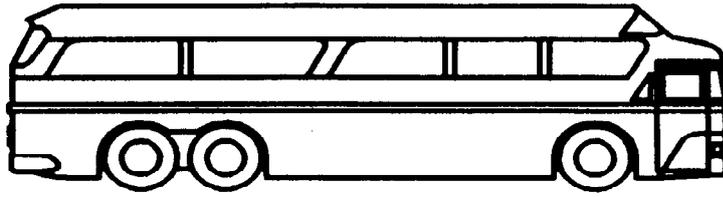
Apporter une réfection à la salle d'attente des cars à la poste du nord.

Aucune réponse.

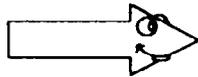
Accord tarifaire avec la Commune de Sion en facilitant l'utilisation mixte cars PTT-Bus sédunois.

Convention signée avec la Municipalité de Sion, appliquée depuis le 1er janvier 1989.

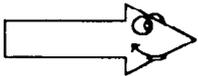
Nouvelles suggestions



Installer plusieurs nouveaux bancs publics adossés à la poste afin que les utilisateurs des transports publics puissent se reposer en attendant leur car. Le nombre de bancs et actuellement totalement insuffisant!



Installer des piquets anti-stationnement devant l'entrée principale de la poste afin d'éviter que des automobilistes viennent y garer leur véhicule et perturbent de façon inconsidérée le départ des cars postaux. Cette situation se répète plusieurs fois par jour!



Installer un abri-bus à l'avenue St-François pour que les utilisateurs des transports publics puissent attendre le bus en étant protégés. Installer un ou plusieurs bancs publics à cet endroit.



Résoudre au plus vite, par une mesure provisoire jusqu'à la construction du nouveau bâtiment postal, le problème du mélange des trafics privés avec les cars postaux. Chaque jour la place de la Gare est transformée en un véritable capharnaüm, dangereuse pour les piétons. Il n'est pas possible que cette situation se prolonge jusqu'à l'aboutissement de la nouvelle poste.

Sion, le 25 Juin 1990

PETITION VILLE DE SION

ZANOLI Fabienne

REICHENBACH Didier

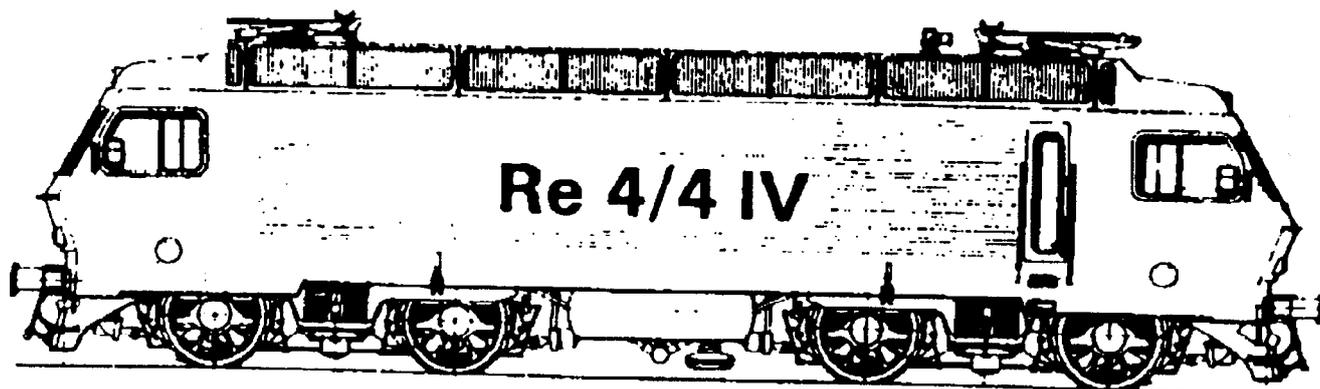
La gare - Les CFF



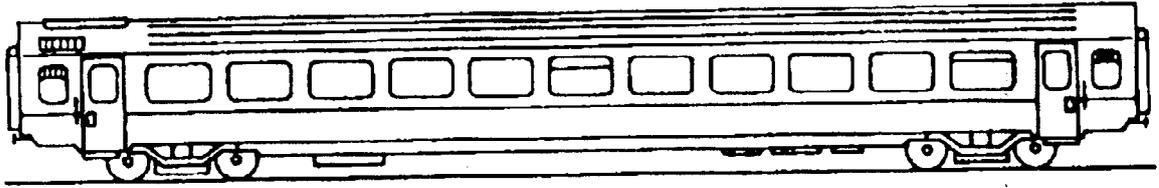
Le 5 mai 1860 marque l'entrée du premier train en ville de Sion. La nouvelle gare construite fin des années 1950 ne subit que quelques améliorations mineures qui ne correspondent plus tout à fait aux exigences modernes des services CFF. Le remplacement des portes du hall d'accueil par un système d'ouverture automatique est une transformation bienvenue pour tous les usagers. L'apparition de verdure dans ce même espace ajoute une touche plus agréable.

Afin d'apporter des éléments positifs et constructifs nous avons envoyé, le 30 Juin 1990, à la Direction de la gare de Sion, un dossier réunissant une série de propositions d'amélioration. C'est le 12 Juillet 1990 que la Division de l'Exploitation I nous a écrit en nous précisant que *«les questions soulevées seront examinées avec les services intéressés»* et que la réponse suivra *«dans les meilleurs délais»*.

Bien entendu nous ne manquerons pas de vous tenir régulièrement au courant des suites qui auront été données par l'entreprise des CFF à nos diverses propositions.



Nos propositions



Améliorer l'aspect du hall central de la gare (rafraîchissement des peintures, installation de nouveaux bancs, décoration soignée).

Restaurer la salle d'attente.

Construire des rampes d'accès pour le quai central.

Implanter sur le quai central une ou deux salles d'attente, chauffées en hiver, climatisées en été.

Surélever les quais comme cela a déjà été fait à Sierre.

Installer des affichages automatiques des trains (comme à Lausanne).

Installer un panneau central des départs et arrivées avec, pourquoi pas, les correspondances des cars postaux.

Poser des consignes automatiques.

Installer un appareil qui délivre automatiquement des billets pour certaines destinations courantes avec la possibilité d'y introduire des billets de banque de 10,20 et 50 francs avec retour de la monnaie.

Améliorer le service aux voyageurs afin de décharger quelque peu les guichets billets.

D'entente avec la Municipalité et l'Office du Tourisme, ouvrir un petit local comme "antenne de l'Office du Tourisme à la gare" pouvant ainsi déjà guider l'afflux de voyageurs et de touristes en quête d'informations.

Procéder au changement des vélos standards actuels (location) contre des vélos City-Bike, 7 vitesses, comme c'est le cas en gare de St-Maurice.

Les bus sédunois

C'est le 18 juin 1956 que la Confédération octroyait une concession de transports publics à M. Laurent Gillioz pour la ligne Sion-Gare-Hôpital de Gravelone avec un bus de 9 places.

Le 1er janvier 1966 il y eu cession de la concession à la Municipalité qui, en contrepartie, établit un contrat pour l'exploitation du service de bus.

Le premier bus articulé fut mis en service le 1er septembre 1970 suivi de trois autres bus jusqu'en 1981.



Le 1er mars 1983 la Municipalité mettait à disposition des bus sédunois un garage moderne à Champsec.

Un nouveau contrat d'exploitation liant l'entreprise Gillioz à la Municipalité de Sion entra en vigueur le 1er janvier 1985.

En Novembre 1985 la Municipalité sédunoise faisait une enquête sur les transports publics par l'entremise de son organe d'information "Contact". Monsieur Gilbert Debons, fraîchement élu président de la ville, écrivait: *«Le but de l'enquête est d'aboutir à des propositions concrètes permettant de mieux satisfaire les besoins des usagers. [...] Vous en serez les premiers bénéficiaires, car toute amélioration des liaisons des transports publics doit amener une réduction du trafic privé, si préjudiciable à la qualité de vie des nos cités. [...] Une politique globale devrait permettre le passage facilité des transports individuels aux transports publics par des prestations plus compétitives et rendant meilleure l'attractivité générale des transports en commun.»*[6]

Cette enquête envoyée à 8000 citoyens n'a pas eu grand écho. Seul 389 questionnaires ont été renvoyés à l'Administration communale. Faut-il le préciser, la sensibilité aux transports en commun n'était pas encore ce qu'elle est devenue aujourd'hui!

La restructuration des bus sédunois

Auparavant il existait trois lignes principales sur les axes ouest, est et sud-est. Des lignes secondaires reliaient certains autres points de la ville.

61 arrêts étaient recensés sur l'ensemble des lignes, signalés aux utilisateurs par des panneaux de couleurs où ne figuraient que le nom de l'arrêt et le sigle de la compagnie. Des quartiers comme Vissigen et Gravelone étaient très mal desservis. L'horaire manquait aussi de lisibilité. D'autre part les bus n'empruntaient pas toujours les mêmes parcours et rendaient ainsi leur utilisation sporadique plus ou moins ardue.

Dans le premier rapport on peut lire au sujet des voyageurs: *«Une chose est toutefois sûre, c'est qu'il existe une réserve importante de potentiel de trafic, mais que celle-ci ne peut être gagnée qu'avec une amélioration substantielle du niveau de service.»* [11]

Dans sa séance du 30 octobre 1986, le Conseil Municipal sédunois a mandaté les bureaux Transportplan Sion SA et Robert-Grandpierre et Rapp SA pour l'analyse des transports publics sédunois. Ce groupe d'étude, en collaboration avec le professeur Philippe Bovy de l'EPFL, a proposé une étude en plusieurs phases.

Le 17 juin 1987 paraissait le "Bilan de la situation actuelle" des bus sédunois. Le 21 octobre de la même année c'est le deuxième rapport qui était remis à nos autorités. Ce dernier élaborait une "restructuration des bus sédunois - proposition".

Le second rapport des bureaux d'ingénieurs mentionne quatre objectifs principaux en vue d'une amélioration de l'offre des T.P.:

«OBJECTIF No 1

Instauration de lignes fixes, suivant un itinéraire constant.

OBJECTIF No 2

Amélioration de la fréquence de passage aux divers arrêts.

OBJECTIF No 3

Mise en place d'un concept d'utilisation des transports publics aussi simple que possible.

OBJECTIF No 4

Desserte systématique de la Gare et du centre ville.» [12]

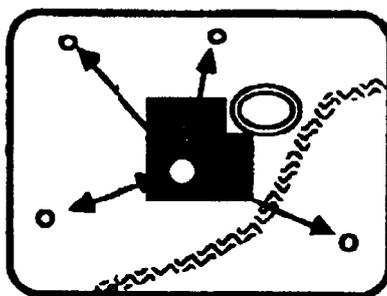
La mise en oeuvre des objectifs mentionnés ci-dessus se heurtent à trois types majeurs de contraintes:

«1. Liée directement au mandat reçu de la Commune qui fixe pour objectif d'apporter en première étape des améliorations au système existant, et cela à court terme.

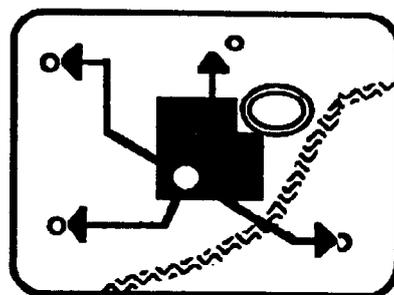
2. Les bus assurant la desserte des lignes régulières doivent être sortis du circuit pour être mis à la disposition des écoles.

3. Respecter les prescriptions légales en matière de travail pour les chauffeurs et les nécessités d'entretien des véhicules.» [12]

La restructuration des bus sédunois passa donc par une mise en place d'un réseau de structure diamétrale, remplaçant le système radial ancien (voir graphique ci-contre). Ce type d'organisation possède plusieurs avantages dont ceux, par exemple, d'éviter des manœuvres de rebroussement, de permettre d'assurer des courses sans transbordement entre divers pôles extérieurs au centre ville.



a- STRUCTURE RADIALE



b- STRUCTURE DIAMETRALE

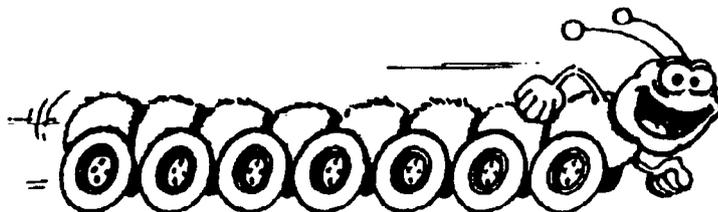
Une analyse sommaire proposa une fréquence de 30 minutes à chaque arrêt, un choix dicté par l'étendue du territoire à desservir et par le matériel disponible.

Les horaires vont, dès lors, subir une véritable cure de jouvence en se simplifiant et en s'étoffant très sensiblement, nous amenant progressivement (en moins de deux ans) à la situation que l'on connaît aujourd'hui.

La ville facile

C'est le 29 août 1988 que le nouveau logo fit son apparition, accompagné du message «La ville facile».

Dès le 14 novembre de la même année de nouveaux horaires entrèrent en vigueur. Il faut dire qu'une multitude de réclamations avaient abouties sur les bureaux de nos responsables ainsi obligés à "rectifier le tir".



Quelques jours avant Noël 1988 notre Municipalité aboutissait à un accord avec l'entreprise des PTT: la signature d'une convention permettant aux utilisateurs des TP d'utiliser un même titre de transport sur tout le territoire communal ainsi que la possibilité de présenter un unique abonnement.

Par un communiqué officiel paru le 27 décembre 1988 dans le NF la Direction d'arrondissement postal de Lausanne et Sion ainsi que la Municipalité communiquaient: «L'objectif de la vignette est de favoriser le déplacement des personnes travaillant à Sion au moyen des transports publics et de réduire l'utilisation de la voiture individuelle qui entraîne pollution, gaspillage économique et engorgement urbain.» [7]

C'est le 13 juin 1989 que nous apprenions par l'intermédiaire de la presse locale la signature d'une convention élargie avec les entreprises de transports Ballestraz Fils, Buchard et Theytaz.

En séance du 13 juillet 1989 le Conseil Municipal adopta différentes adaptations relatives aux titres de transport (billet, abonnement).

Les B.S. : résultats chiffrés à ce jour

Tirons donc un bilan de cette restructuration: afin d'être réellement objectifs nous devons tenir compte uniquement des chiffres [2] concernant les titres de transport "ouvriers, au porteur et billets isolés". Il est clair que les transports scolaires (près de la moitié des voyageurs) sont sujets à de profondes modifications en relation directe avec la démographie et peuvent fausser les résultats.



Pour que ces derniers paraissent clairs nous avons établi quatre graphiques reproduits dans les pages suivantes. Le premier, intitulé "Evolution du nombre de billets vendus, sans les écoliers", trace la courbe des ventes de 1964 à 1989; on peut y constater la progression réjouissante des ventes de billets depuis 1985. Le second, "Nombre de voyageurs sans les écoliers", montre les quantités cumulées de billets des trois catégories depuis 1979. Le graphique "Evolution des catégories de voyageurs" en page 27 met en exergue l'importance des transports scolaires et permet de suivre l'évolution des ventes de billets de toutes catégories. Le dernier dessin traduit l'occupation effective des bus par kilomètre parcouru. Le résultat est significatif: on fait de plus en plus de kilomètres avec (en proportion) de moins en moins de voyageurs!

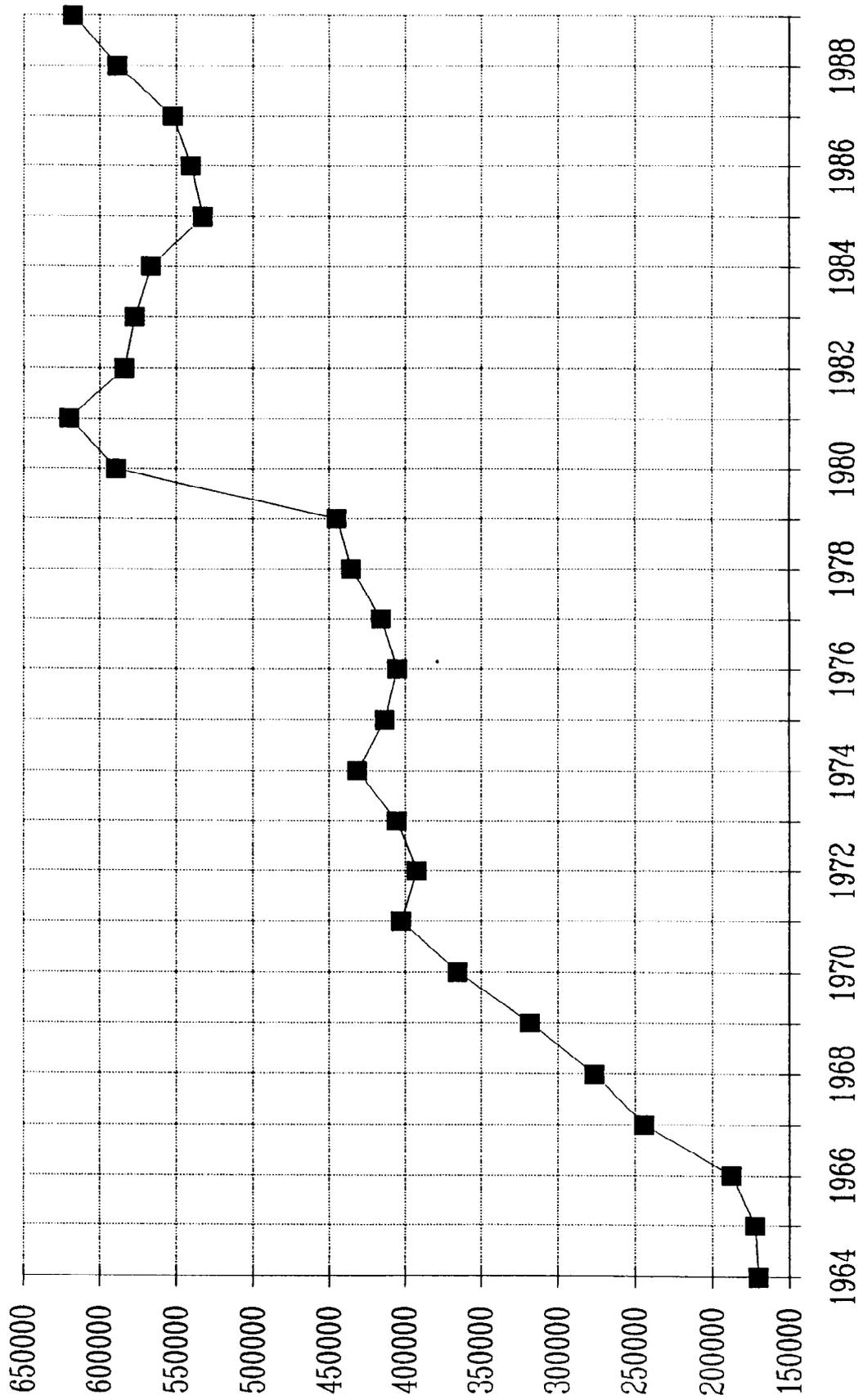
1987 est la dernière année avant la restructuration. Suit 1988, période de transition. Depuis deux ans il n'y a donc pas eu de grands bouleversements à part une augmentation sensible des ventes d'abonnements "ouvriers". Les résultats ne sont toutefois pas spectaculaires! Le coût au kilomètre a passé de Fr. 3,583 en 1979 à Fr. 4,569 en 1989 soit une augmentation de 27,5%!

Faut-il donc en déduire que le travail opéré par notre Municipalité n'a pas été fructueux? Nous nous garderons bien de porter de trop vives critiques sur le résultat d'une seule année. Nous ne pouvons toutefois pas nous empêcher de comparer ces chiffres avec ceux, par exemple, de la ville de Lausanne...

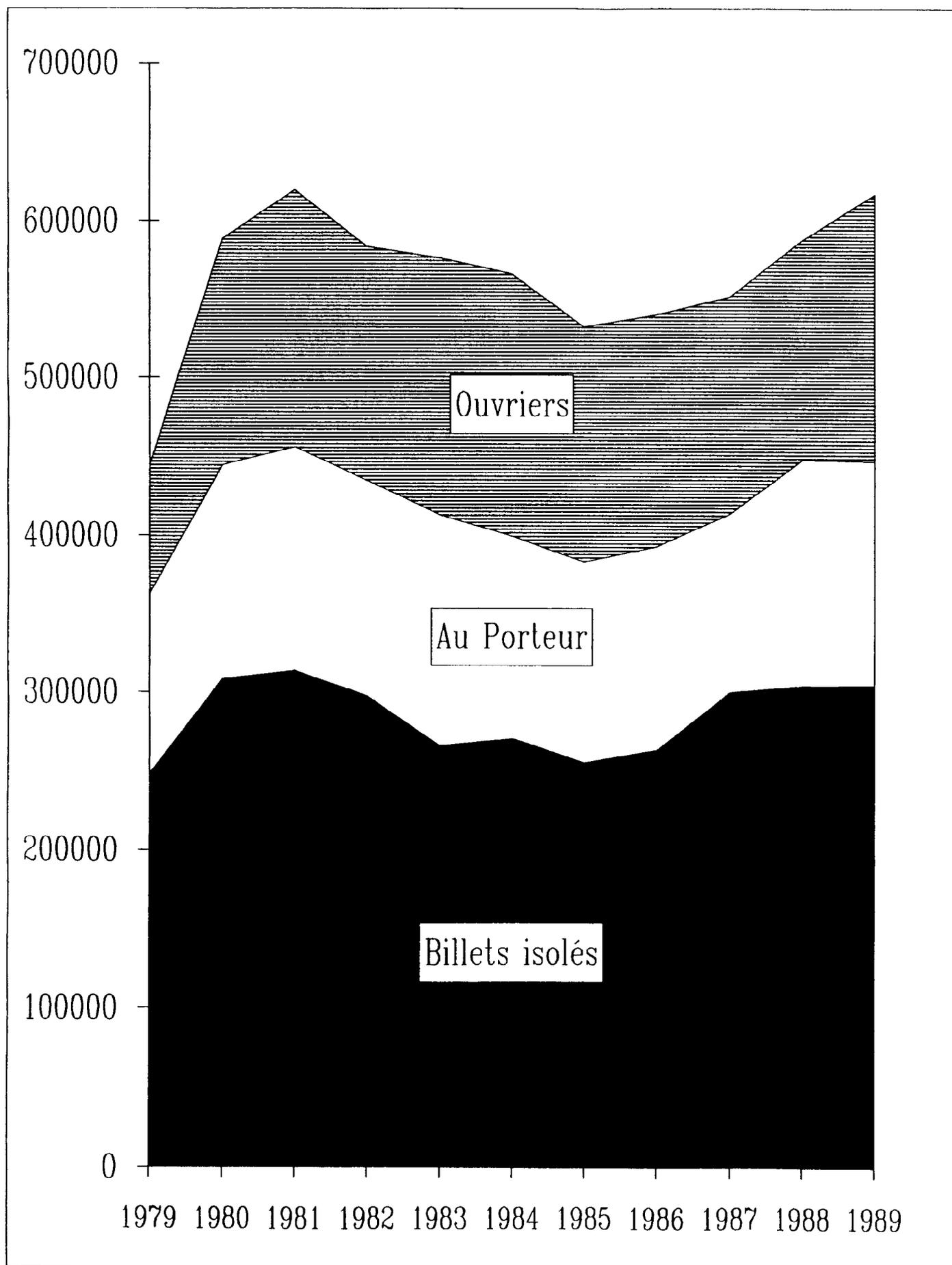
Les TL (transports lausannois) ont plafonné de 1972 jusqu'en 1986 entre 44 et 48 millions de voyageurs. L'introduction de l'abonnement «Blanc-Bleu» (Fr. 35.-- pour tout le réseau par mois) a permis une augmentation de 20% de voyageurs en un an (22% entre 1986 et 1988). Sion n'a connu qu'une augmentation de 11,8% (sans les écoliers) en deux ans (1987-1989).

Si les tarifs appliqués à Sion sont sensiblement identiques aux autres villes suisses il est évident que les prestations ne sont pas les mêmes. Les prix paraissent donc relativement élevés par rapport au réseau desservi. L'alternative "transports publics" doit donc être vraiment intéressante et performante afin de combler cette différence.

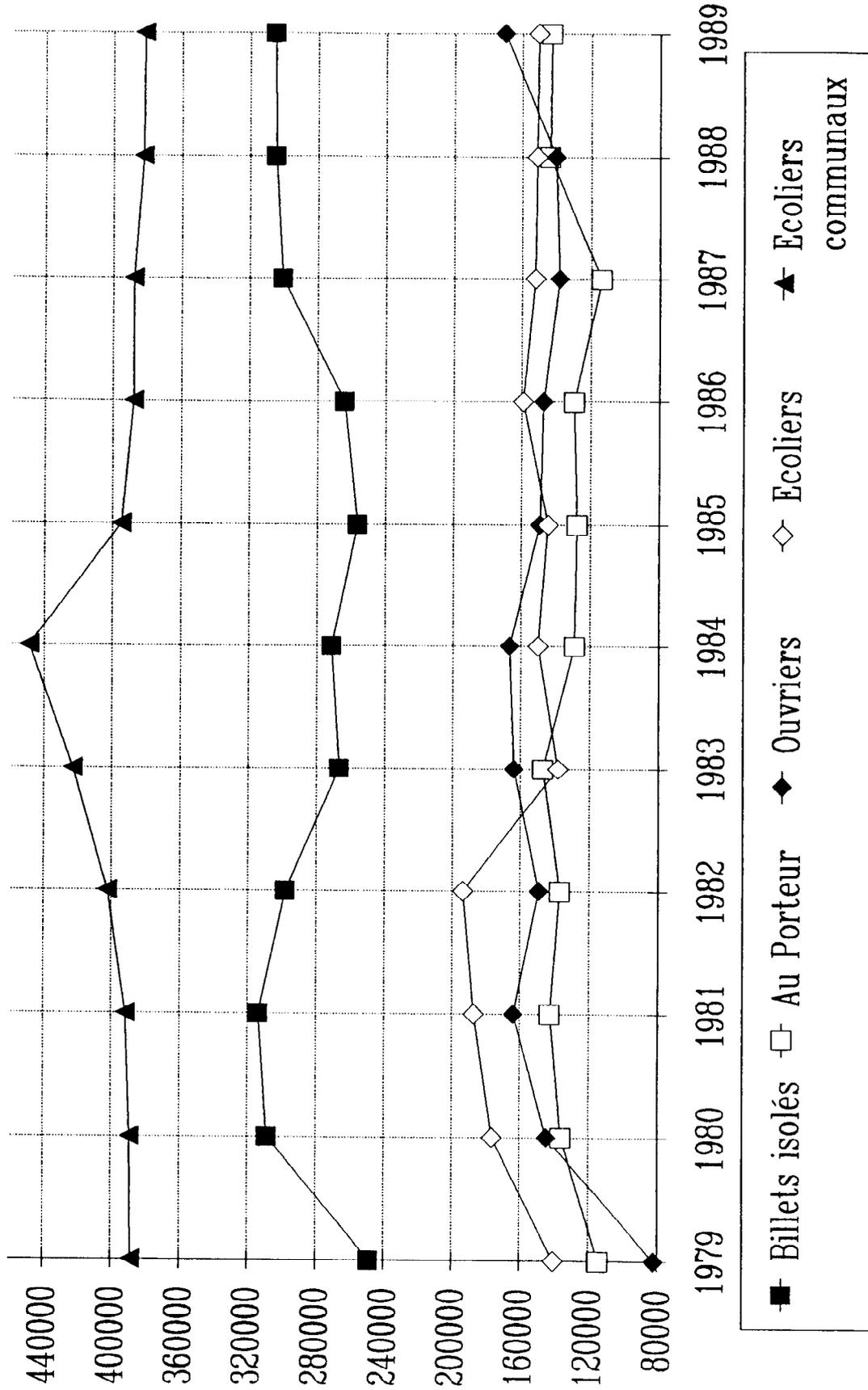
Evolution du nombre de billets vendus sans les écoliers (bus sédunois)



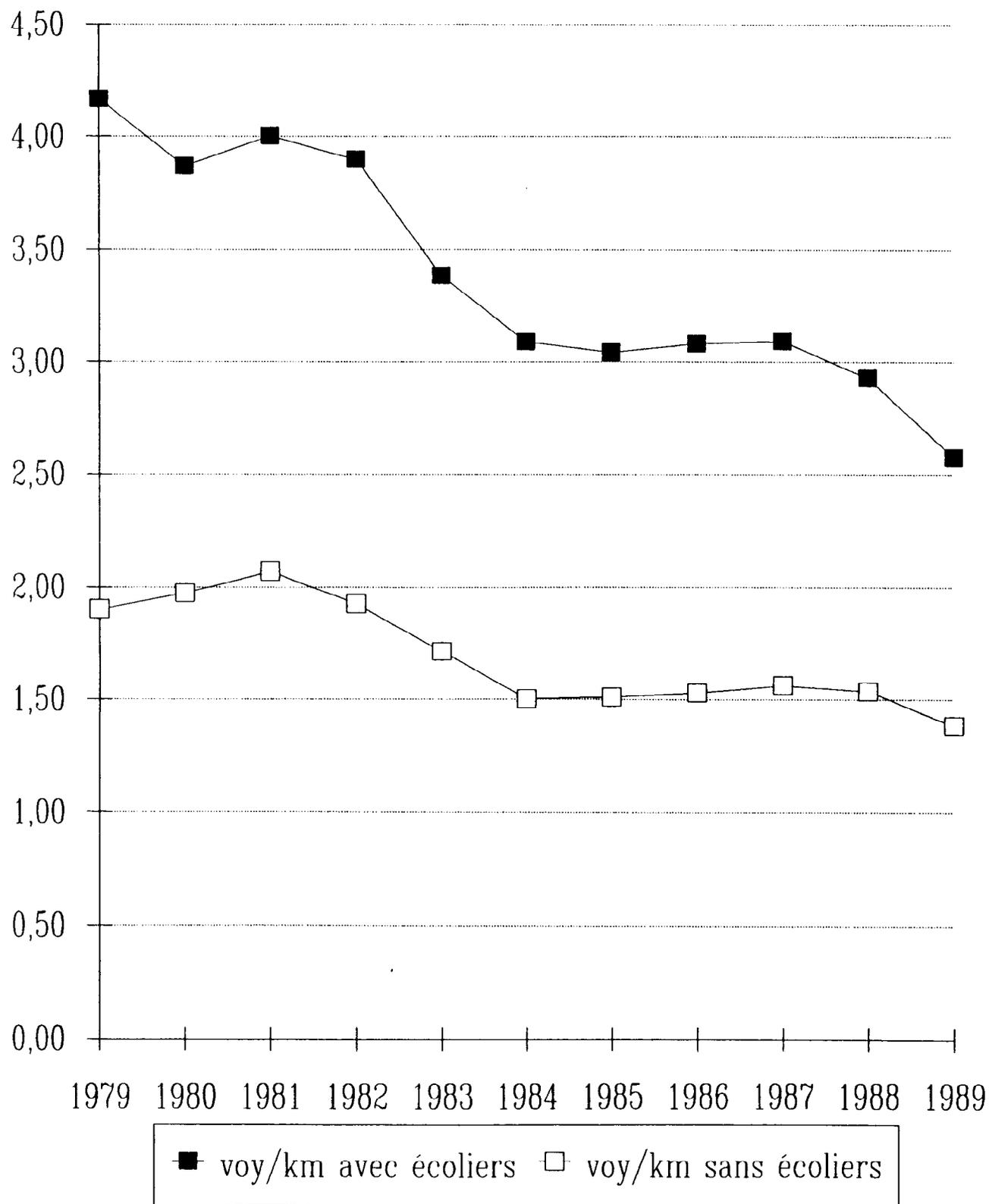
Nombre de voyageurs sans les écoliers (bus sédunois)



Evolution des catégories de voyageurs (bus sédunois)



Nombre de voyageurs par km parcouru (BUS SEDUNOIS)



Evolution à court terme (en 1990 encore) ...

Tout d'abord nos responsables désirent adapter, pour la rentrée de septembre, différents horaires, notamment pour Uvrier, Bramois, Grave-lone, Cité du Soleil, Aéroport.

Une liaison supplémentaire entre Platta, la Gare et le centre sportif de l'ancien Stand sera mise sur pied afin de satisfaire une demande qui existe réellement. L'accès au bas des Petits-Chasseurs sera ainsi assuré et améliorera la couverture des transports publics dans ce quartier. Parallèlement le collège des Creusets sera mieux desservi.

Il est aussi question de réintroduire trois ou quatre fois par jour une liaison directe entre Bramois et l'Hôpital Régional d'Hérens-Conthey.

Lors de la fermeture de la rue du Rhône aux voitures nos responsables se sont demandés s'il fallait y maintenir le passage des transports publics. La décision a d'abord été de les laisser transiter. Le groupement des commerçants de cette rue demanda sa fermeture totale, ce qui, selon nos informations, sera fait dans un délai d'un an. Cette mesure obligera une réorganisation des lignes de bus dans le centre ville.

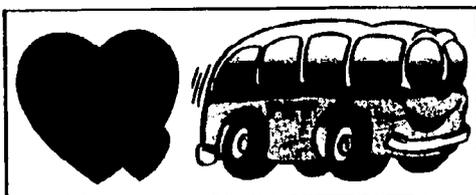
Evolution à moyen terme (1991-1994) ...

L'étude de nouveaux couloirs réservés aux bus est en cours. Font partie de ce projet l'avenue de France, l'avenue des Mayennets et la route du Rawyl. Une coordination est effectuée avec la mise en place d'un réseau de pistes ou bandes cyclables.

Evolution à long terme (après 1995) ...

A long terme il est prévu de donner progressivement la priorité aux bus par le déclenchement des sémaphores depuis la cabine du chauffeur. Ce système est relativement complexe puisque le programme informatique pilotant actuellement les feux rouges de la capitale devra être modifié. D'autre part il faudra équiper non seulement les bus sédunois mais aussi toutes les autres compagnies de ce matériel. Le coût de cette opération promet d'être élevé.

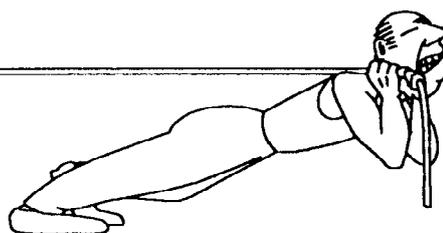
Est aussi à l'étude la création de parkings périphériques reliés au centre-ville par des navettes de bus afin de désengorger notre cité des mouvements pendulaires. Des parkings de ce type existent déjà: stade de Tourbillon, place des Potences (!).



Nos propositions

BS

BUS SEJONGES



Elargir la convention d'utilisation des TP aux communes avoisinantes pour inciter encore plus activement les déplacements origine-destination à l'aide des cars postaux et bus urbains.

Campagne d'information sur les attraits des transports en commun. (Dans un lieu défini par la Municipalité, dans la rue avec des panneaux et prospectus divers et par des distributions dans la rue).

Organiser des manifestations particulières sur le thème des transports en commun (dessins d'enfants, expositions de matériel roulant, démonstration de prototype, etc.)

Mettre sur pied une campagne publicitaire plus agressive et plus interactive. Attirer, par des messages «branchés», la jeune clientèle.

Coordonner les efforts entrepris avec une réduction simultanée du nombre de places de stationnement en ville et l'abandon des parkings souterrains communaux projetés (Scex, Mayennets).

Favoriser plus intensément les TP (couloirs de bus relativement faciles à mettre sur pied immédiatement dans les rues suivantes: Av. de la Gare, Av. Ritz, Place du Midi, Route des Casernes, entrée ouest de la ville)

Lors de l'achat de nouveau matériel penser à acquérir des bus dépollués avec plancher surbaissé et d'un confort accru.

Etudier la possibilité d'acheter un bus électrique autonome que l'on pourrait baptiser: «Eco-bus». Par cette action sensibiliser la population aux T.P. et à la pollution de l'air.

Faire passer les cars PTT et concessionnaires de la rive sud (Nax, Evolène, Veysonnaz, Nendaz, etc.) par la place du Midi avant l'arrêt final en gare de Sion. Cette option est envisagée et serait souhaitée par les PTT. Pour cela il faut mettre au point des couloirs réservés aux bus et couper le trafic de transit sur la place du Midi (restructuration de cet espace).

Les expériences d'autres villes

La politique des déplacements urbains d'Angoulême, en France, peut certainement être considérée comme un modèle du genre dans ce pays voire en Europe. Les transports collectifs de cette ville et de son agglomération (au total près de 103000 habitants) ont vu leur fréquentation chuter de 3,9 millions de voyages en 1969 à 2,9 millions en 1977. Les bus étaient vétustes, l'information du public totalement inexistante.

«Le rééquilibrage de la politique de déplacements en faveur des transports en commun constitue ainsi en 1977 l'un des dossiers importants des élections municipales sur lesquels une nouvelle équipe se fait élire. Un même responsable est alors nommé à la tête des commissions urbanisme, circulation et transport. C'est le point de départ d'une politique cohérente du développement urbain et de l'organisation des déplacements, notamment en s'appuyant sur le développement des transports collectifs pour permettre l'accès au centre de tous les Angoumoisins dans de bonnes conditions.» [33]

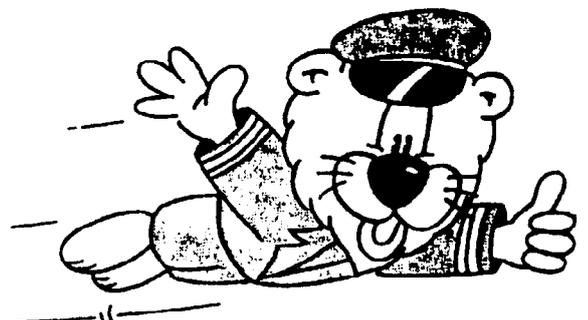
Au chapitre de la communication et de l'information, à part le SMAG (Système de Mesure Analyse et de Gestion - outil global de gestion de l'entreprise au service des usagers) qui est basé sur l'échange d'informations entre l'ensemble des bus du réseau et le poste central grâce à une liaison radio et qui permet, entre autres, de connaître la position exacte de chaque véhicule, la Société de Transport Grand Angoulême (STGA) possède trois autres outils d'information du public particulièrement innovants: INFOPLUS, CANALBUS et BUS INTEL.

C'est au début 1986 qu'a été inauguré le système INFOPLUS constituant ainsi une première mondiale. Implanté aux principaux arrêts il permet d'informer en temps réel les usagers sur le temps d'attente exact des prochains bus selon leurs destinations, de diffuser l'information sur la vie du réseau (déviation, arrêts temporairement non desservis, opérations de promotion...), l'information institutionnelle à l'aide d'un journal VIDEOTEX, la publicité et l'affichage de l'heure.

CANALBUS se présente sous la forme d'un moniteur vidéo embarqué à bord des bus. Il informe les voyageurs sur le prochain arrêt desservi ainsi que sur sa destination finale. Il offre en outre pratiquement les mêmes possibilités qu'INFOPLUS.

BUS INTEL propose des informations sur les temps d'attente réels du passage des bus à un arrêt donné à domicile sur Minitel (équivalent français du vidéotex suisse). Ce système fournit également toute une série d'autres informations utiles sur le réseau des transports publics. Aujourd'hui c'est plus de 11 millions de voyages qu'effectuent les transports publics d'Angoulême, soit une augmentation de 379% en 12 ans!!

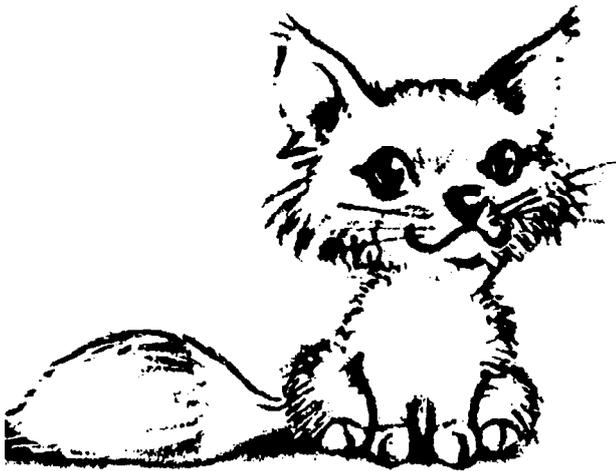
Belfort (env. 72000 habitants) a mis au point un système relativement sophistiqué d'aide à l'exploitation des bus urbains. Ce système permet une meilleure connaissance des conditions d'exploitation et donc la conception d'un service amélioré quant au respect des horaires, l'adaptation aux besoins, l'information.



Il permet d'obtenir également toute une série d'informations d'ordre technique, par exemple: consommation d'essence exacte, kilomètres parcourus, ventilation des titres de transport, les fraudes constatées, etc...

Les projets confédéraux RAIL, BUS ET CARGO 2000 montrent l'exemple. Un réseau de transport plus dense, plus efficace, plus rapide, plus confortable, mieux organisé, voilà l'avenir qui nous est préparé. Vous pourrez en savoir plus en lisant la brochure ci-annexée.

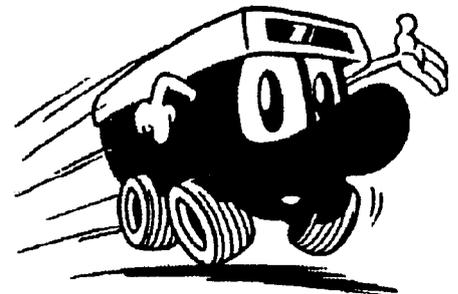
Parmi les villes suisses Bâle est certainement celle qui possède le réseau de T.P. le plus performant. Tout le centre est pratiquement vide de voitures et les conditions tarifaires (abonnements verts ou écologiques) ont eu un succès foudroyant dépassant de loin les projections les plus optimistes. Un RER devrait être créé à l'horizon 2000 desservant la proche Alsace (France), le Bade-Sud (RFA) ainsi que six autres cantons suisses.



En Suisse Romande, Genève a mis le pied sur l'accélérateur. Conduite par l'organisation «Transports Collectifs 2000» et son plan directeur du réseau des transports publics 1990-1994 et 1995-2000, la ville de Calvin donne un coup de pouce attendu dans le sens d'une harmonisation de sa politique des transports. Une nouvelle ligne de tramway (le 13) verra sa création dès 1993 reliant la gare de Cornavin au Bachet-de-Pesay. Le 1er janvier 1989 Genève créait la première communauté tarifaire de Suisse romande concernant les abonnements, les lignes TPG et CFF locales, les Mouettes genevoises,

les TP verniolans et Onex-Loëx. La prochaine étape sera la création d'un billet unique permettant de circuler sur un territoire plus large (Vaud et France voisine). Les responsables genevois s'attendent à une augmentation de 33% du nombre de voyageurs (de 94 millions en 1989 à 126 millions en 1995).

Lausanne construit son TSOL (sorte de métro léger) assurant ainsi la liaison du centre avec la population du sud-ouest lausannois et avec les Hautes Ecoles (EPFL). La mise en service de ce moyen de transport très performant s'effectuera en juin 1991 amenant ainsi un bouleversement important de l'offre de transport public dans l'ouest de cette agglomération.



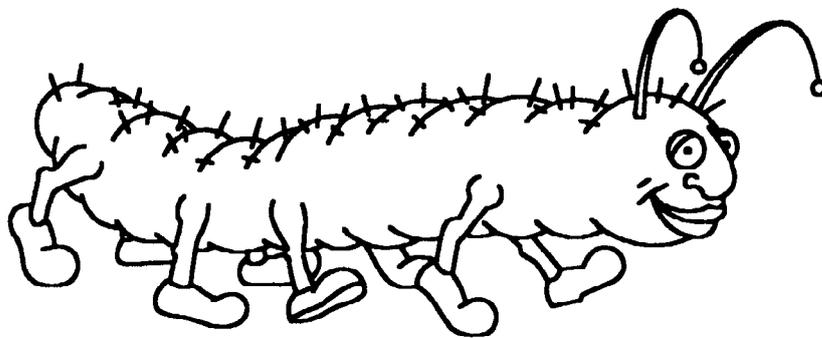
Zürich enfin a mis en fonction son nouveau RER le 27 mai 1989, augmentant ainsi de façon spectaculaire son offre de TP dans toute la région.

Comme on peut le constater CA BOUGE DE PARTOUT. Chaque ville a sa mascotte et tente, avec souvent beaucoup de succès, d'attirer toujours plus d'usagers sur leurs transports urbains. Cela permet de drainer le flot de pendulaires et la clientèle des commerces de façon plus écologique et plus rationnelle.

Il est clair que notre ville ne pourra peut-être pas s'équiper aussi complètement qu'Angoulême ou même Besançon. Le potentiel de voyageurs sur le territoire communal n'est pas aussi important. Il n'empêche que si l'on tient compte du bassin sédunois dans sa totalité ce n'est pas loin de 50'000 âmes qui y vivent. Une concertation avec les autres transporteurs et une participation financière de toutes les communes concernées pourrait probablement augmenter les possibilités de développement. Ceci reste néanmoins une musique d'avenir. Ce n'est donc que par une prise de conscience de tous les élus que l'on pourra y arriver.

Points faibles

Quelles sont donc les "faiblesses" des bus sédunois? Le fait que ce soit uniquement la Commune de Sion qui doit éponger le déficit des T.P. (plus de 1,2 million de francs pour 1989) est déjà un désavantage non



négligeable. La concession accordée ne concerne que le territoire communal. Mais ne faudrait-il pas penser à desservir, parmi d'autres, la zone d'habitation de Conthey en pleine expansion d'où provient un certain nombre de pendulaires? Et par ce biais faire participer aussi les communes avoisinantes aux avantages d'une meilleure desserte de leur territoire.

D'autre part la politique du stationnement à une grande influence sur l'attrait que peuvent exercer les transports en commun. En effet: *«On sait aujourd'hui aussi que peu d'automobilistes optent librement pour les transports publics, même si ceux-ci sont de plus en plus performants et confortables. Seules des restrictions au niveau du trafic motorisé individuel sont susceptibles d'atteindre le transfert modal souhaité.»* [15] Diminuer les places de stationnement, réduire ou du moins plafonner la capacité du réseau routier, avantager les T.P. aux feux, favoriser les déplacements à pied et à bicyclette, etc.. font partie de ces mesures.

Dans le journal "Contact" (organe d'information de la Municipalité), sous le titre aussi évocateur que «Les bus sédunois un moyen de transport sous-utilisé», le président de la ville Monsieur Gilbert Debons écrivait en Juin 1988: *«C'est pour nos écoliers, pour nos habitants, pour nos travailleurs que cette action est engagée.»* [6] L'utilisation des T.P. pour les déplacements scolaires empêche d'assurer une fréquence semi-horaire parfaite sur toutes les lignes. Dans l'état actuel nos responsables ne prévoient pas d'augmenter ces fréquences aux heures de pointe (au moment où les travailleurs se déplacent en masse!). Finalement la restructuration amorcée en 1988 n'est pas satisfaisante aux heures où l'on en aurait le plus besoin. Tant que les bus sédunois n'offriront pas une véritable alternative attractive face au trafic privé - (fréquence et rapidité) - ils ne seront guère prisés par la classe des "travailleurs". Passer à la fréquence de 15 minutes deviendra donc rapidement indispensable.

L'ouverture d'un parking périphérique (avec des navettes de bus) doit être entrepris immédiatement afin de dégorger la ville et de permettre la mise en place rapide de couloirs réservés aux bus.

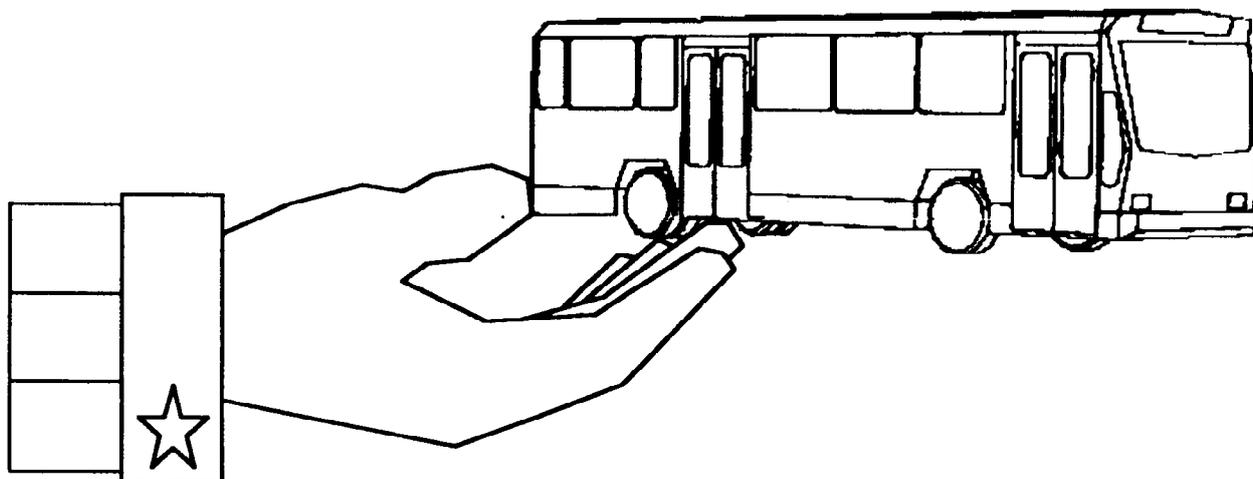
Et pourquoi notre Municipalité ne mettrait-elle pas à l'essai, cette année encore, une liaison semi-horaire "Gare-Les Iles-Aproz" permettant ainsi un accès plus aisé à ce lieu sportif et de détente pour toute la population sédunoise? Au fait savez-vous que le 30% de la population suisse ne possède pas d'automobile?

Conclusion

La Suisse possède le réseau de transport public le plus dense du monde. Il est tout à fait possible de se déplacer pratiquement partout sans voiture. Des améliorations aux horaires et correspondances PTT et CFF seront apportées progressivement d'ici 1994.

Nos autorités manifestent depuis quelque temps un intérêt évident au développement des T.P. L'apparition progressive de couloirs réservés aux bus, les accords tarifaires établis ces derniers temps doivent nous inciter à épauler et soutenir nos édiles. Afin que le réseau des bus sédunois puisse continuer à se développer il faut également que la population "joue le jeu". Il est donc indispensable que les citoyens et pendulaires fassent un effort en utilisant moins leur véhicule privé.

Transformons donc notre réflexe: au lieu de nous jeter sur notre clef de contact, emportons notre abonnement des T.P. et profitons des avantages que celui-ci nous accorde. En ville déplaçons-nous à pied, à vélo, en bus. N'utilisons notre véhicule qu'en cas de force majeure! Apprenons aussi à faire nos achats près de notre domicile, nous maintiendrons ainsi de la vie et des emplois dans notre quartier. Notre confort n'en sera pas réduit pour autant et ainsi nous participerons activement à une amélioration de nos conditions de vie.



Le bus et moi: un mariage de raison

Bibliographie et références

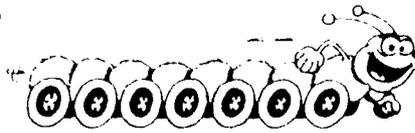
- [1] «*A l'avenir, le train*», CFF, 3000 Berne
- [2] «*Aperçu de l'exploitation des bus sédunois*», Statistiques communale sur les T.P., Sion
- [3] «*Avec le train vers l'an 2000*», Asea Brown Boveri, Baden
- [4] «*Chaussées réservées aux transports en commun - conception des structures*», Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, CETUR, F-Bagneux
- [5] «*Chemin de fer et environnement*», CFF, 3000 Berne
- [6] «*Contact Novembre 1985, Juin 1988, Juin 1990*», organe d'information de la Municipalité sédunoise, Sion
- [7] Différents articles du *Nouvelliste* et *Feuille d'Avis du Valais*, Sion
- [8] «*En route vers le futur! - Tobus améliore son service et prépare l'avenir*», CTRB, F-Belfort
- [9] «*Entreprise - transport - environnement*», TCS, Genève
- [10] «*En ville ... Roulez facile...*», TPG, Genève
- [11] «*Etude des transports publics sédunois 1.- Bilan de la situation actuelle*», rapport de synthèse, Transportplan + Robert-Grandpierre et Rapp SA, 17.06.1987
- [12] «*Etude des transports publics sédunois 2.- Restructuration des bus sédunois - proposition*», rapport de synthèse, Transportplan + Robert-Grandpierre et Rapp SA, 21.10.1987
- [13] «*Initiative communale pour des transports publics efficaces et bon marché, Neuchâtel*», Groupe pour une Suisse différente plutôt qu'indifférente, Neuchâtel
- [14] «*La Suisse, pays des transports*», Tiré à part complété du "Magazine CFF" 1985 et 1986, Secrétariat général CFF, Berne
- [15] «*Le temps des rues - vers un nouvel aménagement de l'espace rue*», IREC, EPF, CGR, Lausanne
- [16] «*Les axes prioritaires de transports collectifs - catalogue de cas étrangers, études et réalisations*», CETUR, F-Bagneux

- [17] «*Les chemins de fer*», numéro spécial du Journal AST No 6/82, AST, Herzogbuchsee
- [18] «*Les transports à Genève*», Agence mondiale des cités unies pour les transports, Cahier 3, Genève
- [19] «*Les transports publics en Valais*», Brochure éditée par le Département des Travaux publics de l'Etat du Valais en 1985
- [20] «*Les transports publics + rapport annuel*», LITRA, Spitalgasse 30, 3011 Berne
- [21] «*L'union tarifaire encourage l'utilisation des transports publics*», Courrier de l'antigaspillage No 65/1990
- [22] «*Magazine CFF*», Secrétariat général des CFF, Berne
- [23] «*Mise en place du réseau urbain et suburbain de la région de Belfort + rapports d'activité*», Syndicat mixte des transport en commun de l'aire urbaine de Belfort, F-Belfort
- [24] «*Projet de Plan directeur du réseau des transports publics 1990-1994*», République et canton de Genève, Juin 1989
- [25] «*Rapport annuel de la SKAG*», SKAG, 3000 Berne 6
- [26] «*Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil*», Secrétariat du Grand Conseil genevois, 19 juin 1989, Genève
- [27] «*Rapports de l'UTP*», Union des Transports Publics, 3000 Berne 6
- [28] «*Statistique suisse des transports*», OFS, Berne
- [29] «*TPG 2000 Objectif performance*», TPG, Genève
- [30] «*Trans Flash*», Bulletin d'information des déplacements urbains départementaux et régionaux, CETUR, F-Bagneux
- [31] «*Transports publics lausannois*», différentes publications en rapport avec les statistiques et projets de constructions, etc., T:L, Av. de Morges 60, 1004 Lausanne
- [32] «*Transports publics genevois, rapport de gestion*», TPG, Genève
- [33] «*Une politique pour les déplacements urbains - Angoulême*», CETUR, F-Bagneux
- [34] «*Une politique pour les déplacements urbains - LAVAL*», CETUR, F-Bagneux



CFF

CAR POSTAL



1000 COURSES PAR JOUR

TRANSPORTS PUBLICS SION ET ENVIRONS

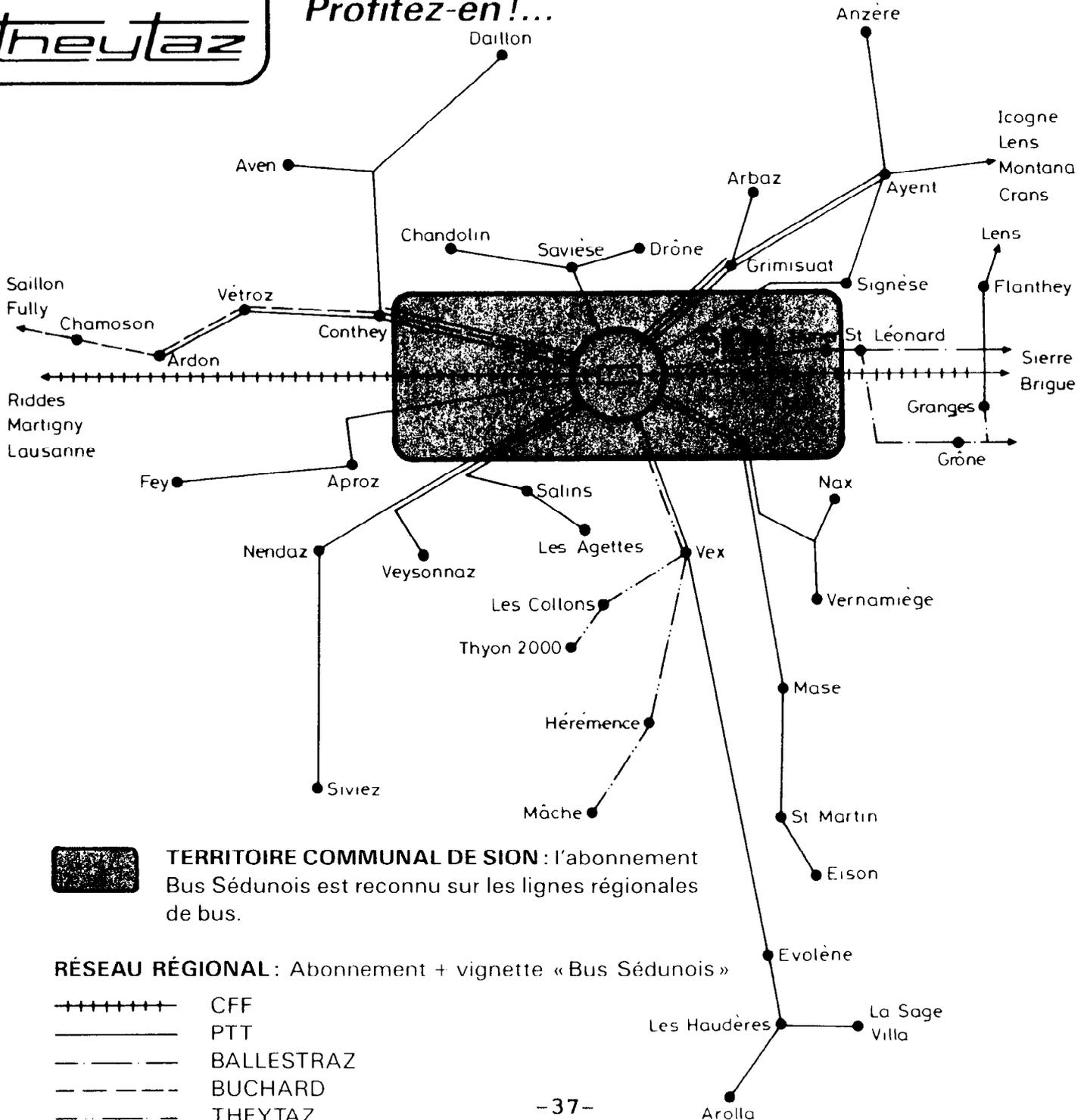
BS

BUS SÉDUNOIS

Ballestraz Fils
Buchard
theytaz

Dans la Région de Sion,
les transports publics vous offrent
1000 courses par jour

Profitez-en!...



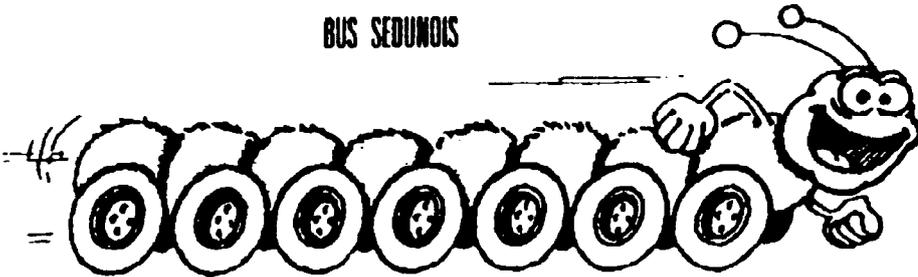
TERRITOIRE COMMUNAL DE SION : l'abonnement Bus Sédunois est reconnu sur les lignes régionales de bus.

RÉSEAU RÉGIONAL : Abonnement + vignette « Bus Sédunois »

- +—+—+—+— CFF
- PTT
- - - - - BALLESTRAZ
- BUCHARD
- · - · - · THEYTAZ

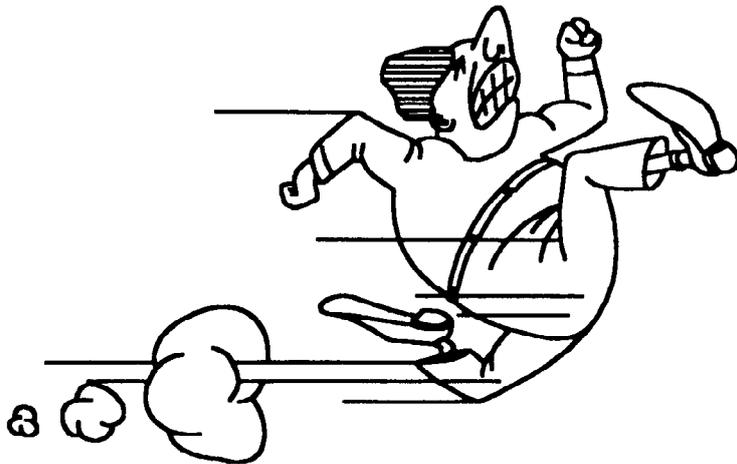
BS
BUS SEDUOIS

Alors, qu'attends-tu
monte !

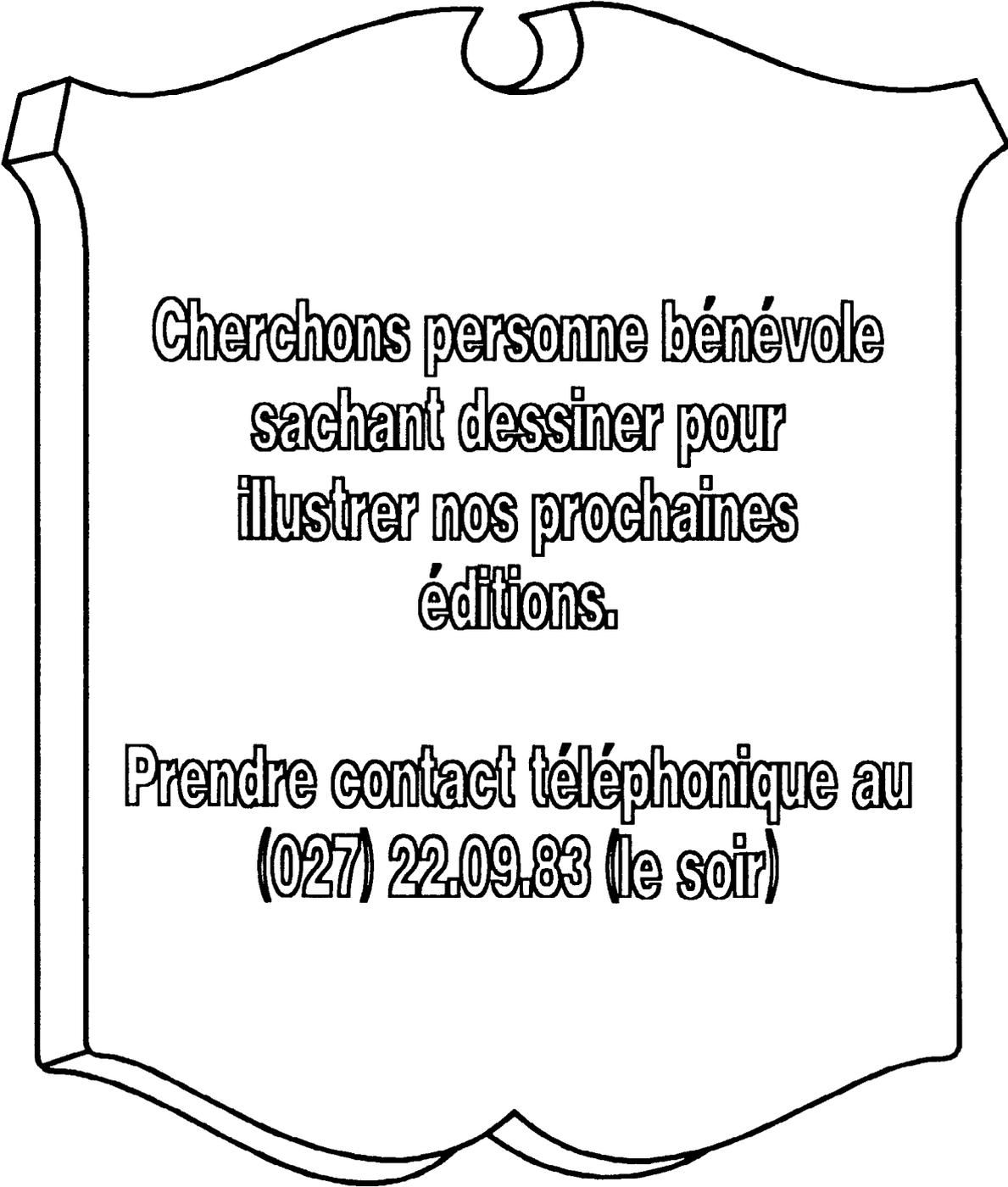


Le bus c'est chouette !
J'y cours...

Faisons le pas...
prenons le bus!



Des messages que nous aimerions voir plus souvent



Cherchons personne bénévole
sachant dessiner pour
illustrer nos prochaines
éditions.

Prendre contact téléphonique au
(027) 22.09.83 (le soir)