

COURRIER DES CONSEILLERS

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

No 6



*Sécurité des
déplacements
piétons*

SOMMAIRE

Pages

Editorial	3
Le parcage sauvage	4-21
Bibliographie et références	22
Nouvelles des CFF	23-24
Nouvelles des PTT	25-30
6ème journée "Rue de l'Avenir"	31

NOVEMBRE 1990

COURRIER DES CONSEILLERS

No 6, 2ème année, Novembre 1990

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.

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'Association Suisse des Transports, à Delémont pour nous avoir remis gratuitement 350 exemplaires de leur fascicule intitulé "Dix mesures pour un trafic écologique".

A l'Association Départementale d'Education pour la Santé du Rhône, Lyon (France), pour nous avoir remis gratuitement 350 affichettes sur la sécurité routière intitulées "L'enfant et la rue"

A l'Entreprise des CFF, en particulier à Messieurs Pierre BLATTNER, inspecteur de la Division de l'Exploitation du 1er arrondissement des CFF et Marcel BENEY, inspecteur de gare à Sion.

A l'Entreprise des PTT, en particulier à Messieurs René ROY, directeur du 2ème arrondissement postal et Jean-Marc Treina, administrateur de la poste de Sion.

Certaines illustrations ont été tirées du livre "VOIRIE URBAINE", guide général de la voirie urbaine, conception, aménagement, exploitation, CETUR, F- Bagneux.



**Centre d'Etudes
des Transports Urbains**

Editorial

Le vent tourne. Les mentalités changent doucement. Nos autorités démontrent lentement mais concrètement leur volonté d'agir. Indiscutablement des idées sont dans l'air et il est réjouissant de constater qu'un petit vent de renouveau souffle dans notre administration.

Des bandes réservées aux bus et aux cyclistes, une zone piétonne qui s'étend, une politique de transports publics améliorés, le tri des déchets à la source en essai dans trois quartiers sédunois, un journal "Contact" plus fourni paraissant plus souvent: voilà enfin quelques exemples qui dénotent d'une politique de plus en plus tournée vers l'environnement, et c'est tant mieux. Nous ne pouvons qu'encourager et féliciter nos responsables pour leur soudaine envie de concrétiser des actions indispensables et urgentes. Mais souhaitons que ces actions ne représentent que le bout de l'iceberg et qu'elles s'amplifient au fil des mois; souhaitons également qu'elles ne soient pas uniquement une manœuvre politique!

Malgré cela bien d'autres points ayant trait à l'environnement et aux problèmes de circulation ne sont, de loin, pas résolus dans notre ville. Afin de continuer à apporter encore quelques critiques et ébauches de solutions nous avons décidé de continuer à publier le "Courrier des Conseillers" en 1991. Les sujets qui y seront traités ne passeront certainement pas inaperçus. Des images et exemples qui interpellent probablement quelques uns de nos responsables! Mais n'est-ce pas non plus la critique constructive qui fait parfois avancer les choses?

Les contacts établis ces derniers temps avec les CFF et les PTT ont apportés quelques résultats positifs. Vous pouvez en prendre connaissance aux pages 23 et suivantes.

Vous trouverez, ci-joint un exemplaire de la plaquette éditée par l'Association Suisse des Transports" (le club AST) s'intitulant "Dix mesures pour un trafic écologique". Certains thèmes abordés ont déjà été traités dans nos colonnes. D'autres le seront prochainement...

Grâce à un contact que nous avons établi dernièrement avec une association française agissant dans le domaine de la sécurité routière nous avons le plaisir d'annexer également une affichette sur le thème de "L'enfant dans la rue". Que ces documents puissent vous être utiles et vous aider à mieux cerner la nouvelle politique en matière d'urbanisme que nous préconisons depuis bientôt trois ans déjà.



LE PARCAGE SAUVAGE

STATIONNEMENT SAUVAGE

Motos sur les trottoirs: la police va sévir

En ce moment, lorsqu'un motard ne respecte pas la loi, les agents ferment l'œil. Mais ils auront l'ordre de sévir dès que les motards déposséderont d'un nombre de places

Stationnement sur les trottoirs
Une interdiction est une interdiction

PARCAGE INTERDIT

Voitures bannies des trottoirs?

Le Conseil fédéral pratique une inquiétante politique des petits pas en imposant de nouvelles règles de la circulation au trafic privé. La dernière restriction imaginée par la Berne fédérale s'appelle interdiction de parker sur les trottoirs et elle entrera en vigueur le 1er juillet 1989.

tion a des avantages et convénients. Il s'agit de tenir compte du parking sur les trottoirs pas partout les mêmes.

C'est d'ailleurs dans l'esprit que les autorités tentent de tenir compte de cette affaire délicate. C'est un des nombreux aspects du problème, il est exact de dire avec exactitude que les places de parking sur les trottoirs seront finalement interdites. *Josef Sta*



Il y a quelques années encore, il y avait encore d'un passage large de 1,5

La vieille ville se calme

Réduction du trafic et suppression du parcage sauvage

La Municipalité de Sion mettra prochainement à l'enquête publique une signalisation routière réservant certaines rues de la vieille ville (rive gauche du Grand-Pont) aux seuls ayants droit. De plus, des bornes empêcheront les automobilistes de s'adonner aux joies du parcage sauvage.

SION (Sp). - La salle du Grand Conseil était comble, lundi soir, pour la séance d'information organisée par la Municipalité de Sion sur les problèmes de circulation et de parcage dans la vieille ville.

En fait, c'est un véritable projet de signalisation et de transformations éditoriales qui a été présenté aux Sédunois. Il a pour but de réduire le trafic et la vitesse des véhicules tout en supprimant le parcage sauvage par la

Bornes obstacles

Des bornes seront posées le long de toutes les rues à modulation de trafic citées plus haut afin d'empêcher définitivement tout parcage sauvage sur la voie publique. Elles alternent en certains endroits avec des bornes. Mme Nicole Varone, conseillère municipale, a insisté sur le fait qu'aucune des places de parc existantes ne sera supprimée.

Mise à l'enquête

Notons que la pose de bornes ne sera pas mise à l'enquête publique car la municipalité peut procéder à ce genre d'aménagements éditoriaux sans procédure particulière. Les autorités ont promis d'étudier ces aménagements de manière à ce que des camions aussi importants que ceux du service du feu ne de la voirie puissent accéder normalement

Introduction

Le "parcage sauvage" était la première raison qui nous a poussé, il y a maintenant deux ans et demi, à lancer une pétition afin de sensibiliser nos autorités à ce problème. Les habitants, très sensibles à notre appel, nous ont naturellement épaulé. En dépassant allègrement le cap des mille signatures nous signifions ainsi à nos élus l'étendue du problème.

En page 21 vous trouverez la liste des propositions que nous avons formulées en son temps et, en regard, les résultats obtenus à ce jour.

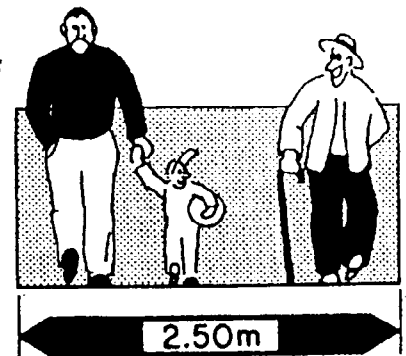
Nous ne sommes pas les seuls à agir sur ce front. Rien qu'un exemple: à Genève c'est déjà en 1982 qu'une pétition était déposée au Grand Conseil Genevois pour demander des mesures contre le parcage sauvage. Le Groupe-Conseil Romand pour la modération de la circulation (GCR) a édité, en avril 1989, un dossier sur ce problème sous le titre: "Les trottoirs: quel espace pour les piétons?". Ce document nous a servi de fil conducteur pour la réalisation du présent dossier.

Généralités



«La rue, le quartier, la ville ont besoin des piétons qui jouent un rôle irremplaçable dans l'animation urbaine. [...] C'est la plurifonctionnalité de la rue qui favorise la continuité de la vie et de l'animation. [...] Investir en faveur des piétons, c'est avant tout une question de justice. [...] Investir en faveur des piétons, c'est aussi opter, à long terme, pour une politique de renouveau urbain. [...] Rendre réellement la ville aux piétons, c'est plutôt leur offrir, tout au long de tous leurs parcours, de leur domicile à tous leurs points de chutes des cheminements continus, sûrs, agréables et sans ruptures. [...] L'espace piéton principal reste

le trottoir et les piétonniers doivent être inclus dans une trame piétonne qui irrigue toute la ville. La volonté d'améliorer les espaces piétons peut donner lieu à des initiatives ponctuelles remarquables. Elle ne se justifiera toutefois totalement que dans le cadre d'une politique globale qui s'attache à tous les facteurs du renouveau urbain, indissociables l'un de l'autre: promotion des transports en commun, des espaces de jeu et des espaces verts, amélioration de l'habitat, répartition équilibrée des différentes activités dans la ville, dispersion des infrastructures.» [8]



«L'insécurité ressentie par les piétons a des conséquences directes sur la vie sociale et sur la vie du quartier. Les lieux, où ils ne peuvent aller en toute tranquillité, peu à peu sont délaissés; d'anciens lieux de rencontre et d'échange perdent leurs fonctions fondamentales; l'usage de la voiture devient plus rassurant, plus tran-

quille que la marche, même sur de très courtes distances.

Le sentiment de sécurité vécu par le piéton est donc un élément très important de son confort. L'action de sécurité, pour être efficace, doit correspondre à une véritable volonté de protection des piétons. Agir pour le piéton, c'est souvent imposer des limites aux véhicules particuliers, quant à leur vitesse, leur nombre ou l'emprise qu'ils occupent, quant ceux-ci sont incompatibles avec la sécurité et la tranquillité des piétons. L'action de sécurité doit être clairement affirmée et bien comprise par les différents usagers. Il faut tenir compte de la bonne visibilité de la signalisation, homogénéiser les informations dans une même ville (signalétique, marquage), rechercher la simplicité.

Sécurité et agrément du déplacement devront toujours être recherchés simultanément:

- au bord de chaussée, par la délimitation du domaine véhicule et du domaine piéton,
- aux traversées de voies de circulation,
- par la modération de la circulation,
- par l'éclairage.» [3]

Le parcage sauvage est certainement un problème que toutes les villes modernes connaissent depuis l'avènement du véhicule individuel de masse.

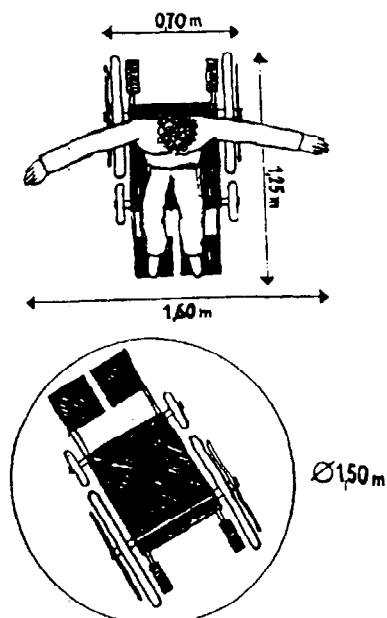
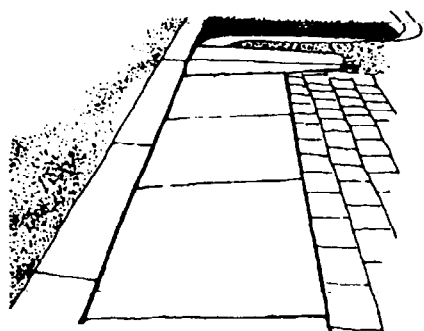
Les activités économiques, les centres d'achat et de loisirs, l'effet "pendulaire", amènent un nombre toujours plus croissant d'automobiles aux centres de nos cités. L'homme d'aujourd'hui, pressé, n'a plus le temps d'attendre et ne réfléchit pas à la façon la plus écologique de se déplacer. Cette situation engendre des conflits parfois importants avec d'autres usagers.

Néanmoins il est bon de préciser, une fois pour toutes, que tout le monde est piéton à un moment donné. Nos propos n'ont donc rien à voir avec des "anti-automobilistes"; bien au contraire, nous pensons défendre la population dans sa totalité, population qui n'agit qu'en dernier ressort et souvent seulement lorsqu'il est trop tard.

S'arrêter quelques minutes sur un trottoir pour aller boire un verre au bistrot du coin, parquer dans une rue piétonne parce que c'est plus proche du magasin, stationner sur les aires de bus parce que l'on y trouve de la place: toutes ces actions entravent la fluidité du trafic, mettent en danger inutilement les piétons, obligent la mère et son enfant à se risquer sur la route déjà fortement encombrée, posent des



problèmes presque insurmontables pour les personnes à mobilité réduite. Cela peut aboutir à l'accident grave voire la mort.



encombrement d'une personne sur un fauteuil roulant

L'ordonnance sur la circulation routière

Il n'est pas superflu de rappeler ici l'article 41, al. 1 et 1bis et 3ème al. de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière en vigueur depuis le 1er juillet 1989:

«Les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1m 50 pour les piétons.

Le parcage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément. A défaut d'une telle signalisation, ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers; un espace d'au moins 1 m 50 doit toujours rester libre pour les piétons et les opérations doivent s'effectuer sans délai.»

Mentionnons encore les articles 18 et 19 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR):

«Il est interdit de parquer: sur les routes principales à l'extérieur des localités; sur les routes principales à l'intérieur des localités lorsque deux voitures automobiles n'auraient plus assez de place pour croiser; sur les bandes cyclables et sur la chaussée contiguë à de telles bandes; à moins de 50 m des passages à niveau à l'extérieur des localités et 20 m à l'intérieur de celles-ci.»

«L'arrêt volontaire est interdit: aux endroits dépourvus de visibilité, notamment dans les tournants et au sommet des côtes ainsi qu'à leurs abords; aux endroits resserrés et à côté d'un obstacle se trouvant sur la chaussée; sur les tronçons servant à la présélection ainsi qu'à côté des lignes de sécurité et des lignes doubles lorsqu'il ne reste pas un passage large de 3 m au moins; aux intersections, ainsi qu'avant et après les intersections à moins de 5 m de la chaussée transversale; sur les passages pour piétons et à moins de 10 m avant ceux-ci; aux passages à niveau et aux passages sous voies; devant un signal que le véhicule pourrait masquer.»

Les trottoirs

Dans notre ville certains trottoirs sont devenus de véritables places de parc.

Il est étonnant de constater que de nombreux véhicules sont ce que l'on pourrait appeler des "voitures ventouses". Ces situations sont d'autant plus curieuses qu'elles se répètent tous les jours aux mêmes endroits.



Sur les photos ci-contre



nous pouvons très nettement constater des abus scandaleux. Il est tout de même incroyable de ne pas utiliser le système de fourrière dans de telles conditions.

Ces deux situations (l'une à la rue des Creusets, l'autre à la rue de la Blancherie) se produisent journellement et cela depuis des mois. Aucune amélioration n'est intervenue malgré l'entrée en vigueur de la modification de l'ordonnance sur la circulation routière! Nos autorités

attendent-elles un accident grave avant d'agir? De telles situations se répètent, disons-le, à bien des endroits de notre ville.

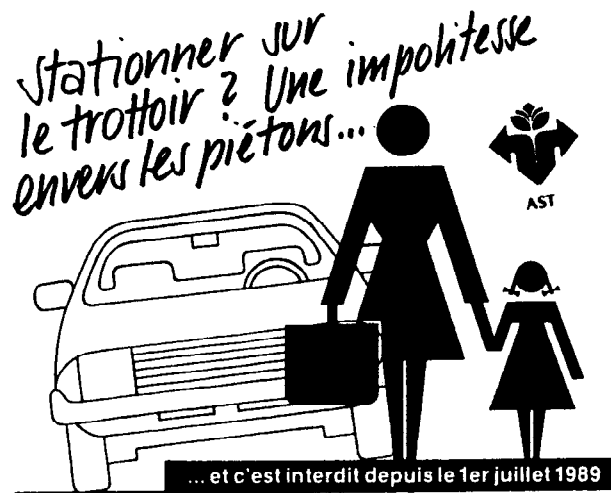
L'AST mentionnait, dans son communiqué de presse du 27 Juin 1989 les remarques suivantes:

«Dans une lettre adressée au Conseil fédéral, l'Association suisse des transports (le Club AST) demande la publication de directives concernant la toute nouvelle interdiction générale de stationnement sur les trottoirs, directives devant garantir le respect intégral de cette réglementation. L'AST constate en effet que maints cantons et communes tendent à vouloir contourner l'interdiction en question en apposant sur les trottoirs des marquages pour le stationnement, légalisant ainsi un parking qui est en fait illégal.



L'AST s'élève contre le manque de bonne volonté et de discipline de

nombreuses autorités communales qui, malgré la nouvelle réglementation, persistent à considérer le parage sur les trottoirs comme une peccadille. Elle conteste l'argument selon lequel cette interdiction entraînera la suppression d'un grand nombre de places de parc et mettra par conséquent les communes dans des situations embarrassantes: des places de parc qui n'ont jamais existé légalement ne sauraient être, par définition, ni supprimées ni remplacées.

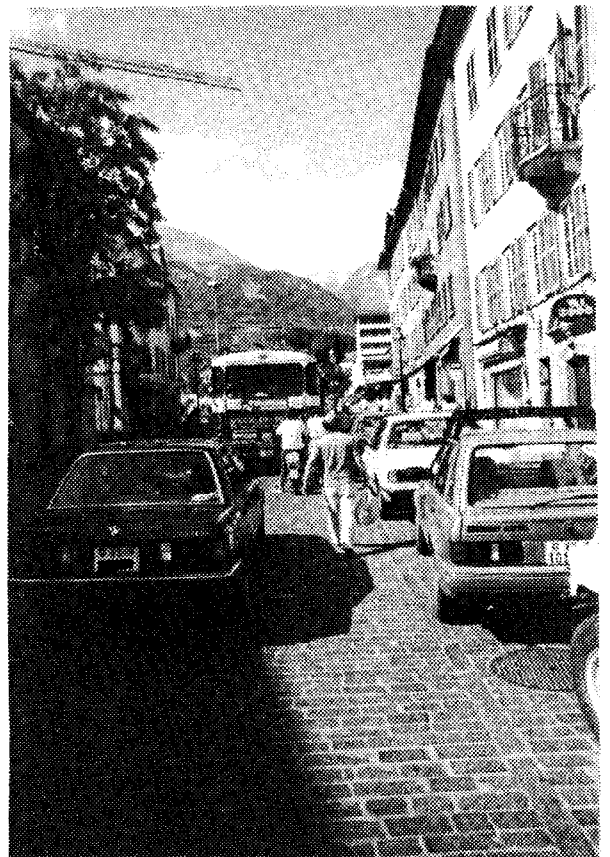


La pratique du stationnement sur les trottoirs entrave fortement la circulation des piétons et des cyclistes. Il n'existe d'ailleurs aucune obligation pour les communes de publier les projets de marquages de places de parc sur les trottoirs. En outre, l'obligation de laisser libre, en cas de parage sur trottoir, un couloir de 1,5 m pour les piétons n'a une valeur contraignante générale que pour les arrêts courts et pour le parage des vélos, et non pour le parage des voitures!

L'AST continuera de s'engager en faveur du respect du principe suivant: "Les véhicules sur la chaussée, les piétons sur le trottoir." Elle propose des autocollants destinés à rendre les automobilistes attentifs au caractère inamicale du stationnement sur les trottoirs.»

Les aires de bus

Les aires de bus sont très souvent "prises d'assaut" par des automobilistes peu respectueux des règles élémentaires de conduite. Ils entravent ainsi la bonne marche des transports publics et mettent en danger leurs utilisateurs en les obligeant, bien souvent, à slalomer entre les véhicules en infraction ou à descendre sur la route. Notons, pour ceux qui l'aurait oublié, que l'ordonnance sur la circulation routière mentionne dans son art. 18, al.3: «L'arrêt volontaire est interdit à moins de 10 m des panneaux indiquant un arrêt des transports publics ainsi que devant des locaux et magasins du service du feu, l'arrêt n'est autorisé que pour permettre à des passagers de monter dans le véhicule ou d'en descendre; les transports publics et les services du feu ne doivent pas être gênés.»



Il faut croire que peu d'automobilistes connaissent cette règle de circulation.

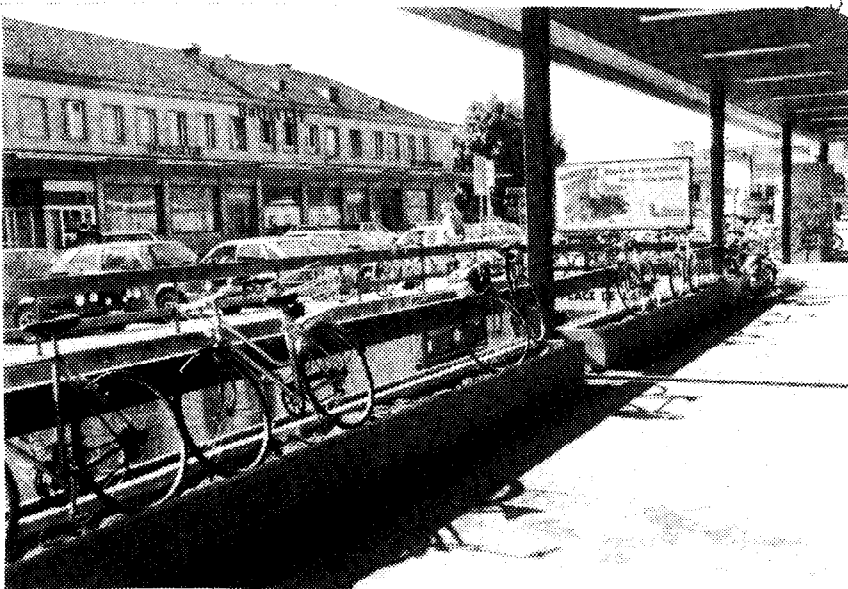
Les zones piétonnes

De très nombreux véhicules stationnent régulièrement dans les rues et zones piétonnes de notre ville. Il est inquiétant de constater que certains "habitués" réussissent à y venir pratiquement tous les jours sans être inquiétés!

Ci-contre une situation typique dans la ruelle du Midi près du grand magasin Kuchler-Pellet. D'autres rues telles que celles de la Cathédrale et de l'Eglise sont également très souvent encombrées.



Les motos, vélomoteurs et vélos



Indiscutablement il manque à Sion des places de stationnement pour ces moyens de transport. Vouloir favoriser les déplacements à bicyclette passe obligatoirement par la mise sur pied d'infrastructures adaptées. Les zones de stationnement de la gare sont surchargées, trop petites et ne correspondent pas à une véritable offre d'alternative. Pensons ici aux efforts qu'effectuent en particulier nos compatriotes suisses allemands en mettant à disposition des usagers des chemins de fer des zones de par-

cage protégées et équipées. D'autre part il serait indispensable d'augmenter le nombre de places en ville et autoriser les cyclistes uniquement à transiter à faible allure dans les rues piétonnes et mixtes transports publics-piétons.

Les squares et places

Certaines places publiques subissent le même sort. La Planta en est un bel exemple. Combien de véhicules par jour ne voient-on pas stationnés illégalement malgré les signaux officiels et provisoires mis en place? N'arrive-t-on pas à y faire régner l'ordre (à quelques pas des postes de police cantonaux et municipaux?).

Les moyens de lutte contre le parcage sauvage

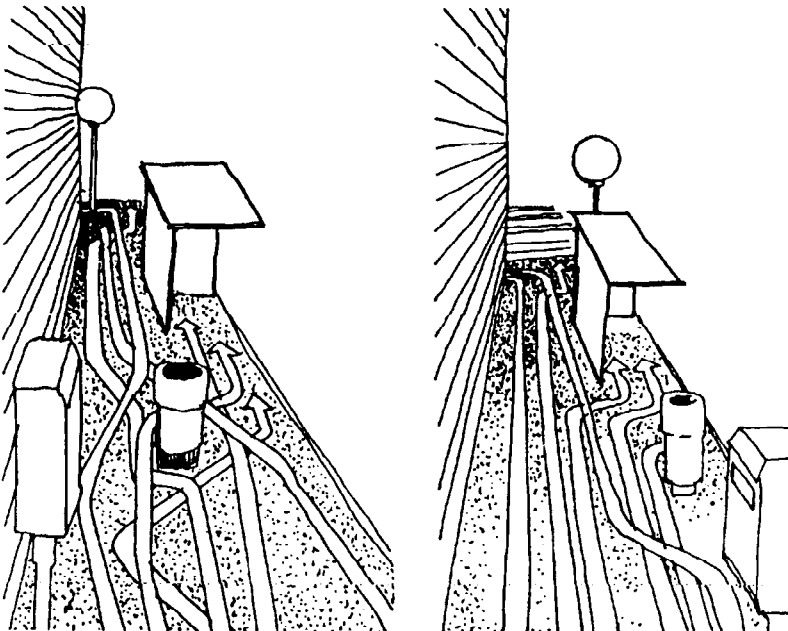
«Il s'agit de garantir autant l'espace vital des piétons, en empêchant les empiétements abusifs par les véhicules, que leur sécurité: s'il n'y a pas suffisamment de place sur le trottoir, les piétons descendent sur la chaussée. Ce besoin alliant sécurité et qualité de vie devrait se traduire par des solutions de protection esthétiques et discrètes, peu consommatrices d'espace ou faisant le plus possible une large place à la végétation. Des trottoirs ainsi protégés peuvent devenir, dans certains sites et lorsque l'équipement de protection a aussi valeur d'embellissement, des lieux accueillants.» [3]

Il existe plusieurs moyens de lutter contre ce phénomène mais, disons-le tout net, aucun n'est vraiment la panacée. La seule façon de l'enrayer c'est naturellement le respect des signaux et la conscience personnelle. Nous faisons donc appel ici à la participation de chacun afin que cette situation s'améliore.

Néanmoins des mesures parfois dites "dures" doivent être envisagées pour préserver la sécurité des piétons.

Les obstacles physiques sont à utiliser parcimonieusement et de façon cohérente sur le territoire communal. Parmi eux figurent, entre autres:

Le mobilier urbain tels que poubelles, panneaux publicitaires, lampadaires, etc.



«L'affichage publicitaire et politique devrait, le plus possible, occuper des espaces muraux pour éviter d'encroûter physiquement l'espace public. Par contre, des panneaux d'affichage sur pied se conçoivent dans certains cas pour l'affichage local (plan de ville) et, éventuellement, pour l'affichage culturel.» [5]

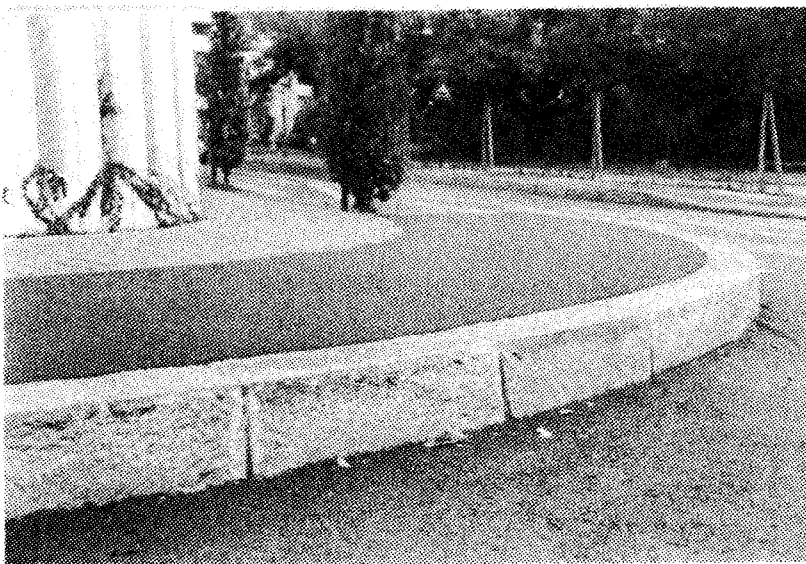
Le mobilier urbain ne doit pas être implanté n'importe comment. Il faut éviter que les piétons soient gênés dans leur déplacements.

Dans notre ville les panneaux publicitaires foisonnent littéralement.

Il semblerait que ce ne soit pas vraiment l'idéal. Dernièrement nous avons même vu apparaître des installations électrifiées. Il semblerait donc que notre commune ne se préoccupe pas tellement d'économie d'énergie!!! Et qui paye cette électricité?



La différence de niveau entre la route et le trottoir



Eviter les goudronnages successifs qui ramènent la route à la hauteur du trottoir.

«Assez importante pour que les voitures ne puissent l'escalader (20 cm) combinée avec une bordure de trottoir en matériau différent est le système le plus courant.» [8]

La photo ci-contre a été prise à la rue de la Fusion à Martigny. Proche d'un important centre scolaire cette artère a été aménagée en modéra-

tion de circulation, les ingénieurs ayant intégré des pistes cyclables, des trottoirs surélevés ainsi que des seuils de ralentissement.

Les bordures de trottoirs surélevées

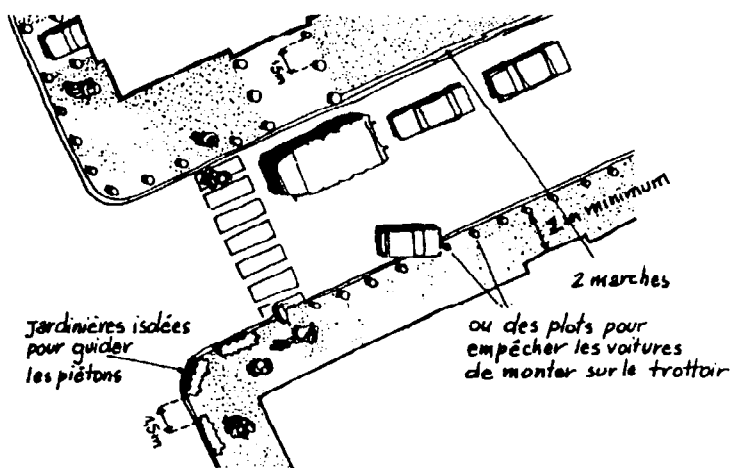
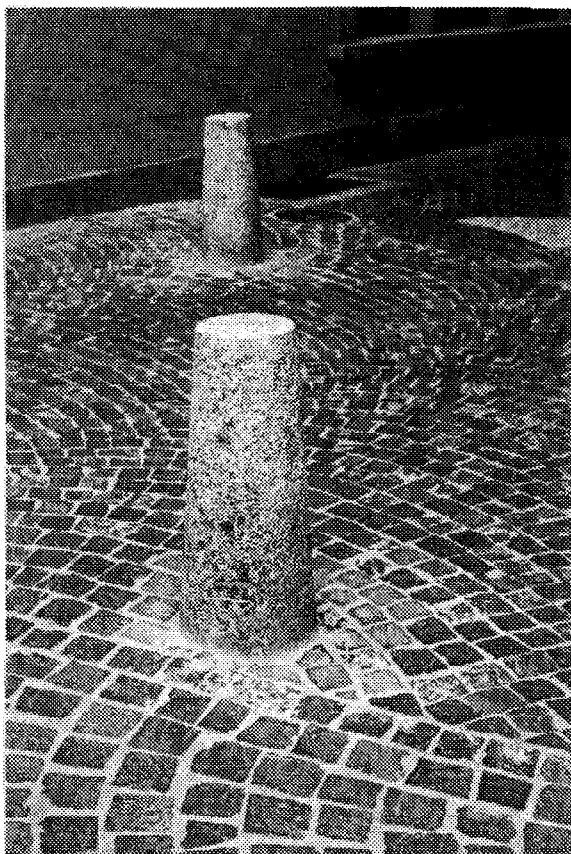
«Afin de dissuader les automobilistes d'accéder aux trottoirs, il est possible d'installer des bordures surélevées ou doublées: elles présentent l'avantage de protéger le piéton sur une grande distance sans

le gêner et avec une occupation minimum de l'espace.» [3]

Les bornes

«Les bornes, qui protègent les piétons de la circulation et du stationnement automobile sur les trottoirs, sont des obstacles au cheminement pour les piétons eux-mêmes si elles coupent des cheminements praticables; cette gêne sera encore plus vivement ressentie par les handicapés. Les personnes aveugles, qui se repèrent grâce à leur canne au bord du trottoir, peuvent buter sur ces obstacles ou être déconcentrées par eux. D'autre part, il est nécessaire que l'écartement entre les bornes laissent un espace suffisant pour des fauteuils roulants et des landaus; toutefois, cette distance ne devra pas être trop élargie, pour éviter le stationnement sauvage des véhicules.» [5]

Il existe également des piquets ou bornes escamotables avec ou sans commande à distance adaptés aux entrées de zones piétonnes, privées ou pour des rues à trafic très restreint.



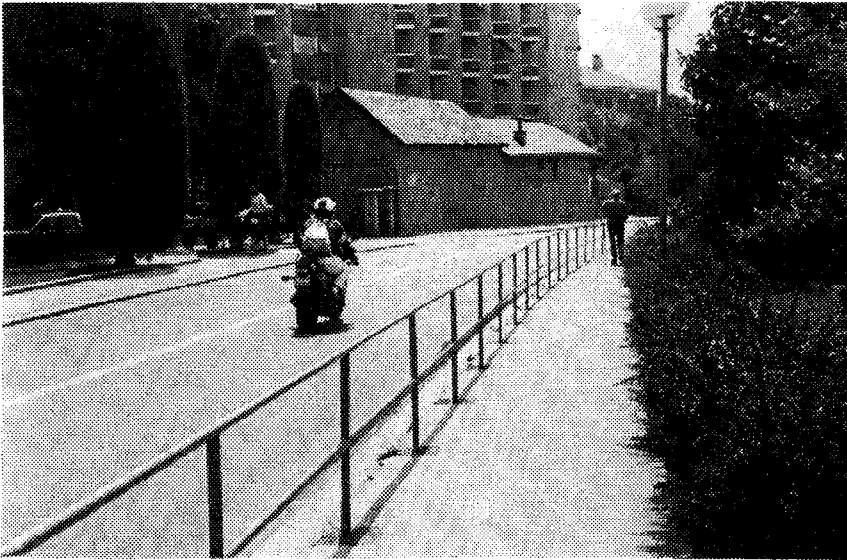
Les potelets

«Ils sont souvent implantés à tort et à travers; ils ne font alors que pallier à la mauvaise conception d'un lieu urbain. Comme tout élément de mobilier urbain sur pied et rajouté après coup dans un aménagement, leur installation dégrade souvent le revêtement de sol. Les copies de bornes et de potelets anciens conviennent bien à certains sites historiques. L'aspect de l'ob-

jet peut être considérablement modifié suivant le ton dans lequel il est peint. Lorsque, pour des raisons de sécurité, on peut être amené à aménager l'espace de façon à canaliser les flux piétons, divers aménagements peuvent répondre à cette fonction, tout en ayant des impacts différents sur le paysage.

Si leur utilisation est essentiellement fonction du site, le caractère répressif de ces objets peut être atténué par l'emploi d'objets légers ou de lien végétal entre l'objet et son support.» [5]

Les barrières, les chaînes



«Les barrières canalisent les piétons et peuvent améliorer leur sécurité pendant leur déplacement. Elles sont soit fixes, soit mobiles - (permettant ainsi l'ouverture d'un espace piéton à des activités ou des animations) - ; ces dernières rentrent également dans la catégorie du mobilier urbain éphémère: d'où des contraintes de conception et d'implantation spécifiques.

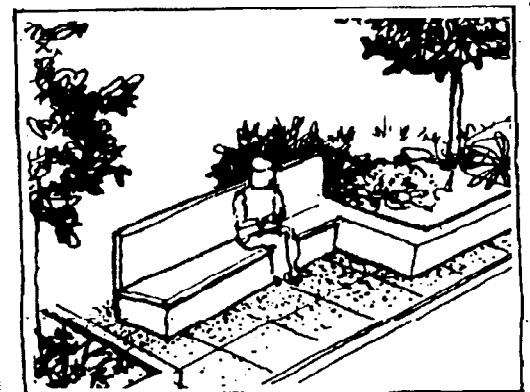
Le principe des barrières se justifie lorsque l'on ne dispose que de très peu de place sur le trottoir. Dans d'autres cas,

les barrières végétales ou murets remplissent la même fonction.» [5]

Les arbres d'alignement, haies, massifs, bermes, plantes

«Si les cheminements piétons doivent sillonner la ville et les quartiers sans discontinuité, une trame verte continue devrait leur être perpétuellement associée.» [8]

«De nombreux espaces fréquentés par les piétons sont susceptibles d'être verdurés plus abondamment: parkings, entrées d'école, d'administration, refuges, lieux d'attente, mobilier urbain. Certains murs peuvent être remplacés par des clôtures



bacs à fleurs, bancs empêchent les voitures de monter sur le trottoir.

pour créer une transparence visuelle vers des espaces verts.» [8]

«Plus qu'une simple protection, l'utilisation de la végétation permet de séparer des espaces à fonction distincte, celle-ci s'en trouvant alors renforcée. Elle protège aussi les piétons des éclaboussures, projections de gravillons et



dans une certaine mesure des émanations des gaz d'échappement.

Les jardinières plantées de végétation vivace peuvent être implantées selon la place dont on dispose et le contexte:

- en retrait de la bordure,
- sur la bordure,
- faisant office de bordure (limitation du stationnement, protection du passage piéton, par exemple) [3]



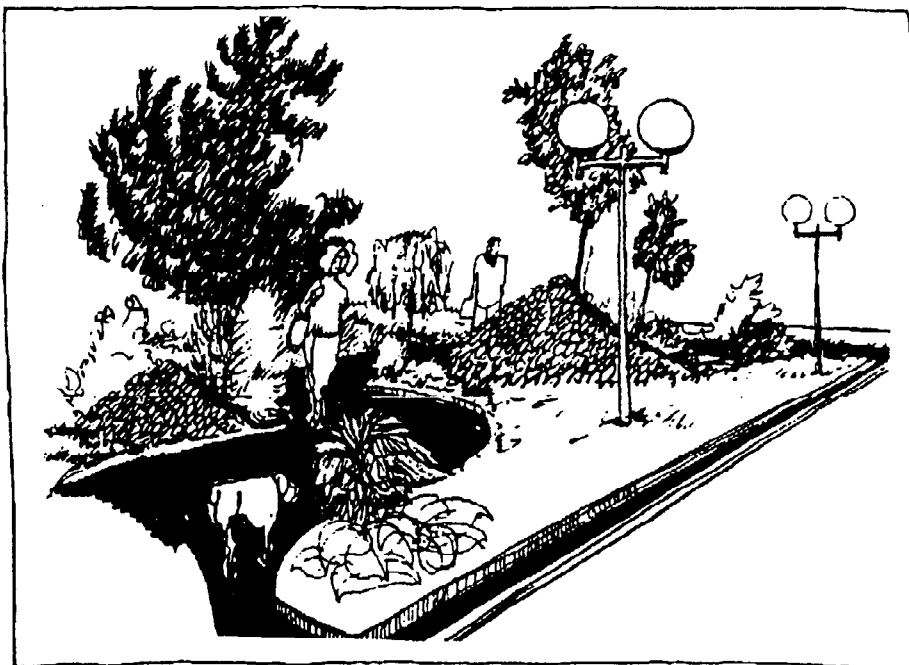
La pose de bacs sur le trottoir n'a pas toujours l'effet voulu!

La largeur du trottoir

«Lors de l'aménagement de trottoirs larges, places ou autres grands espaces libres, réserver des espaces de détente, d'utilisation très souple, est souvent possible et opportun. Les enfants notamment pourront s'approprier de tels espaces semi protégés et bien

situés: à proximité ou sur le chemin de lieux fréquentés par les enfants.» [3]

«L'élargissement de l'espace piéton permet de lui conférer d'autres fonctions: repos, jeu bricolage, espace ouvert aux loisirs prévus ou imprévus et cela surtout quand il s'avère être l'unique espace libre collectif du quartier.» [8]



«Des végétaux, des arbres de différentes essences, des tracés courbes, peuvent transformer les trottoirs de grande largeur en jardins à l'anglaise.» [14]

Des végétaux, des arbres de différentes essences, des tracés courbes, peuvent transformer les trottoirs de grande largeur, les quais... en jardins à l'anglaise.

Le dallage différencié

«Dans les zones à trafic mixte, c'est le dessin obtenu avec des revêtements de sol différents qui marquent au sol les limites des parkings et des espaces réservés aux voitures et aux bus.

L'efficacité de ces mesures reste tributaire de la vitesse de la circulation.

A cet égard, il convient de souligner que la sécurité n'est pas, contrairement à une idée répandue, fonction de la largeur de la

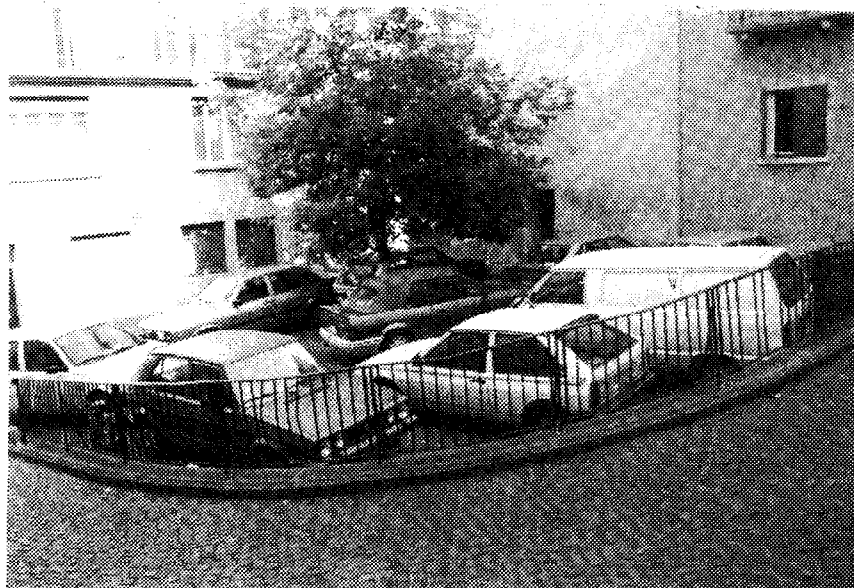
voie carrossable. Au contraire, les voies larges légèrement surdimensionnées, ainsi que les lignes droites accroissent le sentiment de sécurité de l'automobiliste et l'incite à rouler plus vite. Les vitesses se réduisent sensiblement dans les rues où il convient d'être plus attentif lors du croisement.» [8]



Quelques efforts entrepris par notre Municipalité

Dans le secteur de la vieille ville notre Municipalité a prévu un plan de réaménagement des rues afin d'éliminer le problème du parcage sauvage grâce à l'implantation de bornes.

La place Marguerite Burnat-Provins

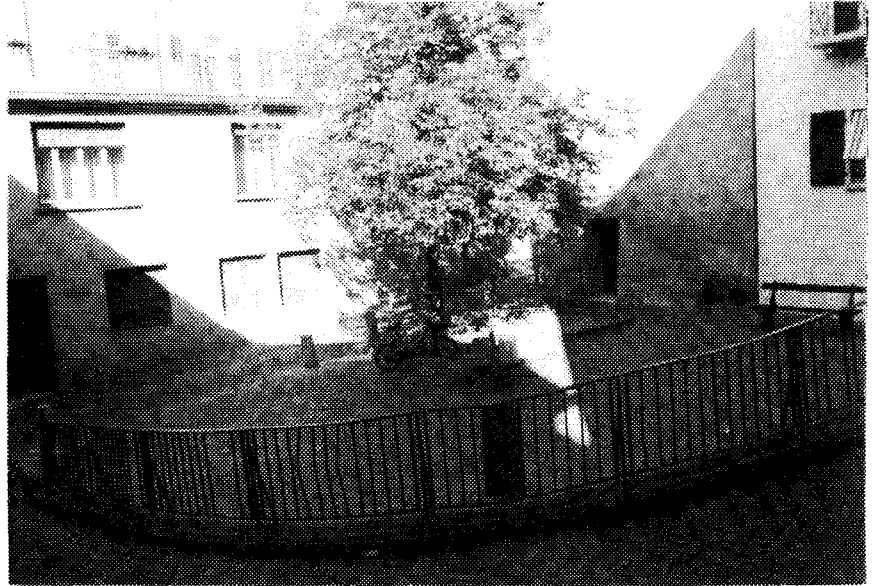


Cette place sise derrière la Grenette au Grand-Pont est un bon exemple.

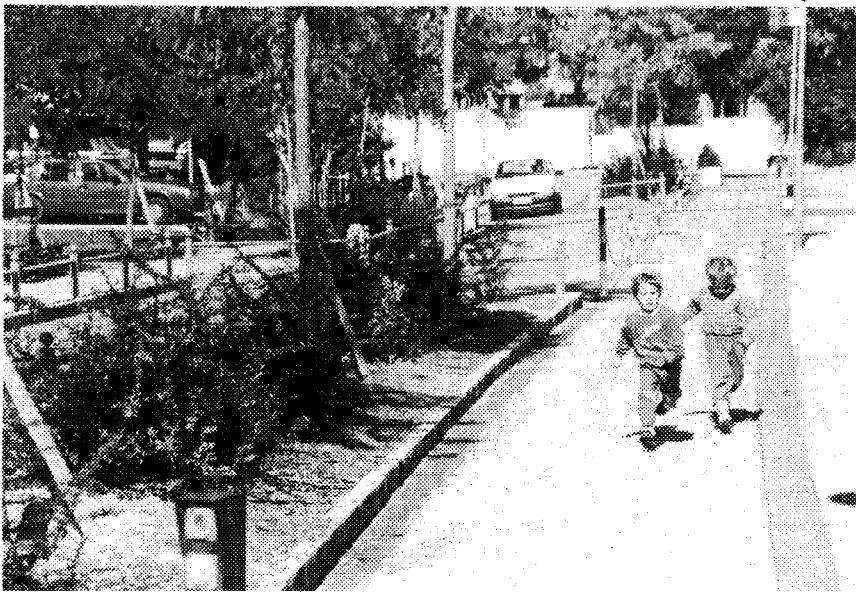
On voit ci-contre une photographie prise avant l'intervention. Le parcage sauvage est omniprésent.

Avant...

.... après!!!



La rue des Tonneliers



Enfin les enfants peuvent jouer en sécurité

La rue des Tonneliers a, pour sa part, subi une transformation en rue à modération de trafic, autorisée aux seuls riverains(!). Le parcage n'est théoriquement plus possible à cet endroit. Heureusement pour les habitants qui devaient subir les nombreuses allées et venues de la clientèle du commerce d'alimentation situé dans leur rue.

A ce même endroit on a créé une petite surface gazonnée au pied des anciens remparts remettant ainsi en valeur cet aspect particulier et historique de notre ville.

A l'origine une pétition avait été déposée par les habitants de la rue des Tonneliers afin de rendre celle-ci piétonne. La Municipalité avait préféré la version moins contraignante de l'aménagement "modération de trafic". Les résultats sont bons malgré parfois quelques incontournables automobilistes récalcitrants!

Autour de la cathédrale

Le quartier entourant la cathédrale a été rendu complètement aux piétons. Une petite surface verte au centre d'une place remise en valeur (au sud de l'Eglise St-Théodule) y porte une touche agréable. Le mobilier urbain employé ici est typique d'un système antistationnement.

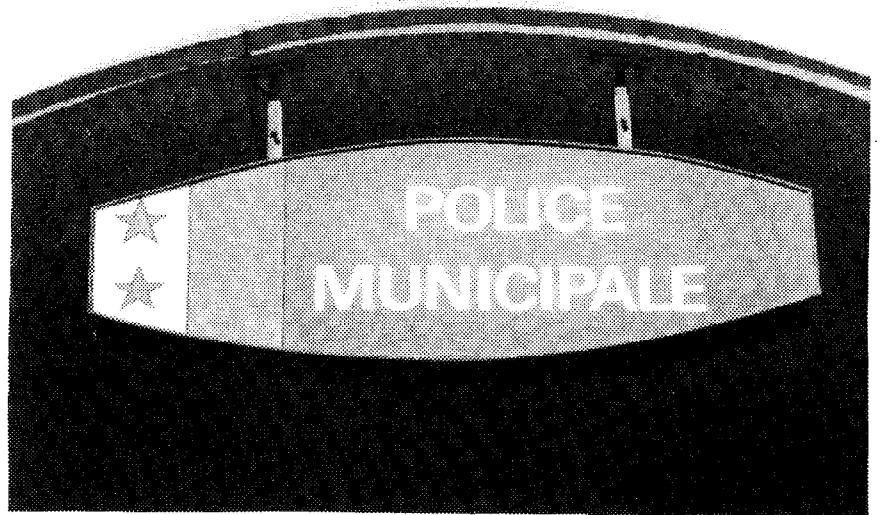


Critiques

Malheureusement de très nombreuses zones d'ombre subsistent et, tout particulièrement, à la périphérie de ce que l'on pourrait appeler la zone centrale. L'avenue de la gare en est un exemple flagrant. Mais ce phénomène tant à toucher d'autres parties de la ville même à la périphérie. Il convient donc d'essayer de le maîtriser au mieux sans se laisser dépasser par un nombre trop important de contrevenants. La police municipale a donc un effort supplémentaire à fournir sur ce plan.

L'utilisation plus intensive du système fourrière découragerait plus d'un à parquer illégalement et serait un moyen de dissuasion efficace surtout adapté aux endroits particulièrement critiques; précisons toutefois que s'il semble que nos agents soient, dans certains cas, plutôt laxistes ils ne sont pas responsables des fautes commises!!

Nous ne sommes pas contre l'extension du domaine piétonnier du centre-



La police ne peut pas tout faire mais pourrait parfois mieux faire...

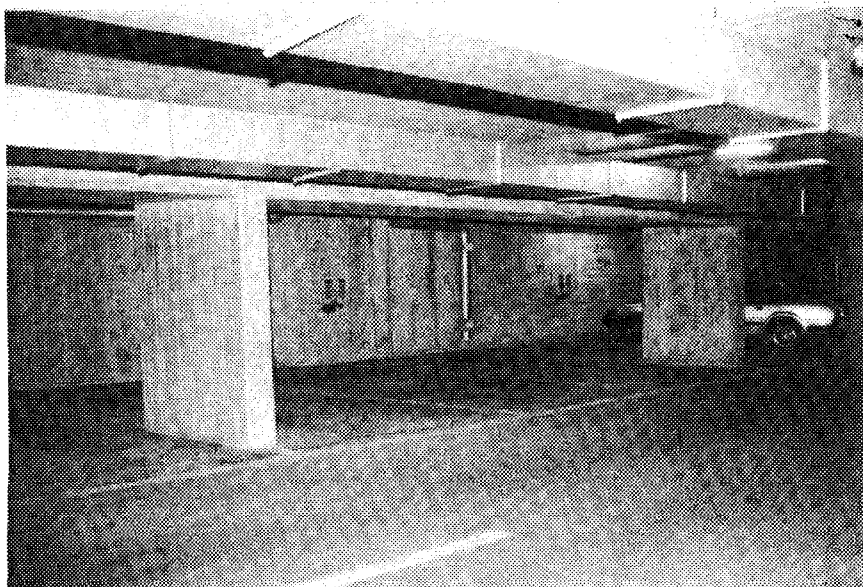


Des rues piétonnes oui, mais...

ville mais nous devons néanmoins mettre en garde nos autorités des effets pervers qu'une zone trop importante pourrait entraîner. Nous vous suggérons pour cela de relire le chapitre "Rue piétonne" du No 3 du "Courrier des Conseillers" de Novembre 1989. Nous y relevions que «dans la pratique, les rues piétonnes ont souvent pour résultat d'aggraver les ségrégations et même d'en créer de nouvelles.» La création de telles zones «peut représenter un danger pour les municipalités car elle tend à occulter les problèmes afférents au reste de la ville.» Il serait préférable que «la conception de la rue piétonne "classique" cède le pas à l'idée d'armature piétonne dans la ville prise comme un tout.» En définitive créer une zone piétonne trop grande risque d'aboutir à une forte augmentation des problèmes de circulation autour d'elle et de rendre les régions attenantes - fortement peuplées - invivables pour ses résidents sans compter les risques économiques qu'une telle zone entraînerait. De nombreux exemples de ce type sont aisément vérifiables dans d'autres villes suisses et étrangères.

Prétendre à un manque de places de parc dans notre ville est sans fondement.

En effet nous avons procédé à des pointages dans les parkings de la Planta, de la Cible, de la Placette et de Coop-City à différentes heures pendant plusieurs jours et périodes. AUCUN N'ETAIT COMPLET!!! Ces derniers mois de nouveaux parkings importants ont vu le jour proche du centre ville: le Ritz (poste du Nord) 200 places, les Galeries sédunoises 200 places, complétés, à court terme par celui du complexe "Cap de Ville" (au sud des Galeries sédunoises). Par conséquent il est donc également erroné



Des parkings pas aussi pleins qu'on le dit !!

d'imputer le problème du parcage sauvage à un manque de places de stationnement!! Il est ainsi totalement irresponsable et superflu d'en construire davantage! Nous tenons donc à signifier ici à nos autorités que notre groupement utilisera tous les moyens démocratiques afin de

s'opposer fermement à la construction de nouveaux centres de nuisances tels que ceux du Sex et des Mayennets!!! D'autre part nous suivons de très près les projets immobiliers "mammoth" prévus dans le secteur de la gare.

Conclusion

A l'avenir nous aimerions que le phénomène "parcage sauvage" régresse fortement dans notre ville. L'ordonnance sur la circulation routière, désormais claire, permet à la police de prendre les mesures adéquates. Nous souhaitons également voir disparaître les cases de stationnement créées en chevauchement sur les trottoirs.

Nous souhaitons donc qu'un véritable concept global réfléchi et cohérent voit le jour dans notre ville pour lutter contre le fléau du parcage sauvage. Comme nous l'avons vu à l'aide des exemples d'aménagements proposés il est possible et souhaitable d'enrayer un phénomène malsain et dangereux.

En investissant en faveur d'une politique de sécurité et de partage équitable de la rue nos autorités pourraient améliorer l'espace urbain et rendre celui-ci plus convivial, moins minéralisé et plus attractif.

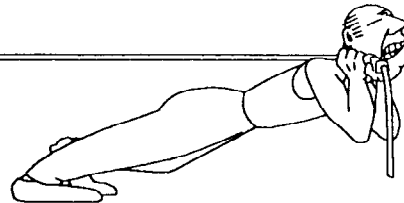
Lors de la conception de nouvelles rues on devrait obligatoirement tenir compte de tous les usagers, en particulier des moyens de déplacements respectueux de notre environnement et intégrer d'office des concepts comme la modération de la circulation, la mise en place de trames vertes, la création de gaines techniques, etc.

Indiscutablement il y a encore bien à faire pour informer et sensibiliser nos ingénieurs, concepteurs et politiciens! Mais restons optimistes et souhaitons que nous continuerons d'être entendus par nos édiles.



Des places de parc que nous aimerions voir disparaître afin que notre commune respecte à la lettre la nouvelle ordonnance sur la circulation routière!!

Nos propositions



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

PROPOSITIONS

Prendre des mesures dissuasives pour éviter le parcage sauvage des véhicules (amendes plus importantes, mise à la fourrière, incitation au respect des signaux par informations diverses émanant de la Commune (affiches, tracts, communiqués de presse).

Pose d'infrastructures ne permettant pas le passage sur un trottoir de façon aisée (bancs publics, arbres, bornes, etc.) (à éviter: panneaux publicitaires déjà suffisamment nombreux!)

Créer, sur les places de parc actuelles, des emplacements réservés pour les livreurs et les handicapés.

Meilleurs contrôles policiers (plus souvent, plus fréquents, plus étendus)

Définir des cheminements piétonniers sûrs et agréables.

RESULTATS OBTENUS

Le montant total des amendes infligées est en constante augmentation. Le service de fourrière n'est pas systématiquement utilisé sauf pour des cas exceptionnels! Aucune campagne de presse ni affiches ont été données par nos responsables.

Dans la vieille ville un plan de circulation (pose de bornes) a été établi mais pas encore mis réellement en pratique sur toute la zone. Les alentours de la cathédrale et du Palais du Gouvernement ont été rendus aux piétons. Dans les autres régions le parcage sauvage perdure...

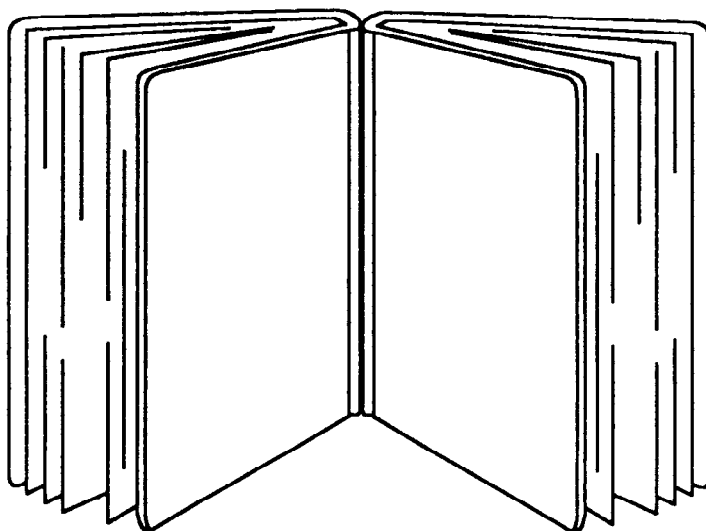
Pas de changement fondamental en la matière.

Assurément plus intenses mais pas encore suffisants. Un peu trop de laxisme dans certains cas!

A ce jour aucun plan n'a été effectué à notre connaissance. (voir remarques page 5 du fascicule "Dix mesures pour un trafic écologique", ci-annexé.) Aucune conception globale n'a vu encore le jour en matière de circulation.

Bibliographie et références

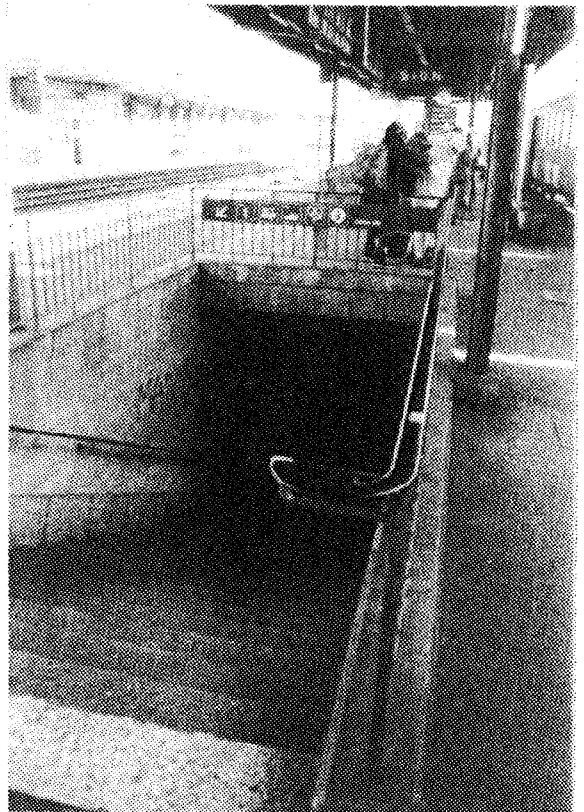
- [1] «*Chemins pour piétons dans les zones d'habitation*», ALP No 6, Zürich.
- [2] «*Des villes pour les enfants*», Fondation Roi Baudoin, Bruxelles, Belgique.
- [3] «*La ville à pied*», CETUR, Bagneux-France.
- [4] «*Le mobilier urbain*», Fondation Roi Baudoin, Bruxelles, Belgique.
- [5] «*Le mobilier urbain*», les équipements de la rue, CETUR, Bagneux-France.
- [6] «*Les enfants et la ville*», Collection Villes-villages 80, Fondation Roi Baudoin, Bruxelles, Belgique.
- [7] «*Les personnes à mobilité réduite dans la ville*», Fondation Roi Baudoin, Bruxelles, Belgique.
- [8] «*Les piétons dans la ville*», Collection Villes-villages 80, Fondation Roi Baudoin, Bruxelles, Belgique.
- [9] «*Les trottoirs: quel espace pour les piétons?*», GCR, Genève.
- [10] «*Petite introduction à la LCR*», ADP, Zürich.
- [11] «*Piéton ... ça marche!*», AST, Delémont.
- [12] «*Prudence! Priorité aux enfants*», numéro spécial du journal AST No 7/83.
- [13] «*Sécurité - Modération*», Département des travaux publics, Genève.
- [14] «*Voirie urbaine*», guide général de la voirie urbaine, conception, aménagement, exploitation, CETUR, Bagneux-France.



Une rencontre très cordiale avec Messieurs Pierre BLATTNER, inspecteur de la Division de l'Exploitation du 1er arrondissement des CFF et Marcel BENEY, inspecteur de gare à Sion en date du 24 octobre dernier nous a permis de prendre connaissance des décisions que l'entreprise des CFF a pris au sujet des propositions que nous leur avons faites dans le "Courrier des Conseillers" No 5 d'août 1990.

Saluons donc l'ouverture très positive que cette entreprise nationale adopte face à des propositions émanant du public. Souhaitons que les travaux annoncés ne tardent pas et que les délais prévus soient respectés.

Il est toutefois regrettable que, par manque de moyens financiers, les CFF ne puissent construire les rampes d'accès aux quais, surélever ceux-ci et installer des panneaux électroniques d'indication des trains et des correspondances PTT. Les personnes à mobilité réduite resteront donc encore pénalisées une bonne dizaine d'années!!



Ce n'est pas pour demain que nous verrons apparaître en gare de Sion des rampes pour les personnes à mobilité réduite...

PROPOSITIONS

Améliorer l'aspect du hall central et rafraîchir la peinture de la salle d'attente.

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

Poser des consignes automatiques.

RESULTATS OBTENUS

Un rafraîchissement des peintures, une amélioration de l'éclairage ont été effectués tout dernièrement. Ces travaux étaient planifiés avant notre intervention.

La construction de cette salle a été prévue dans le budget 1992-1993.

48 consignes vont être posées en 1991 à la hauteur de la salle d'attente, quai 1.

Installer un appareil automatique qui délivre des billets de train pour les destinations les plus courantes avec rendement de monnaie.

Ouvrir un petit local comme "antenne de l'office du tourisme"

Echanger les vélos de location actuels contre des modèles plus récents (City-Bike)

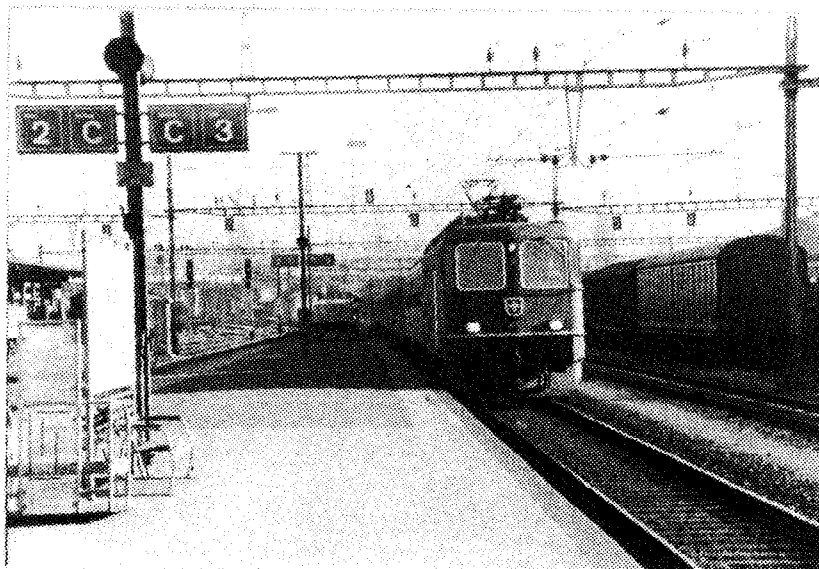
Construire des rampes d'accès, surélever les quais et installer des affichages automatiques

Un tel appareil va être installé dans le hall principal cette année encore.

Il est prévu d'ouvrir entre 1994 et 1995 une agence de voyage CFF pouvant, entre autres, donner quelques renseignements touristiques de base. Aucun contact n'a été pris à ce jour avec les autorités communales.

Des contacts ont été pris avec la maison Mietvélo. Il est probable de voir ce changement apparaître en 1991 déjà.

Aucune transformation de ce type n'est prévue avant 1996-1997. L'argent manque à notre grande Régie pour "agir sur ce front"!!!



Les CFF manquent d'argent et n'arrivent parfois plus à faire face à l'augmentation importante du trafic voyageurs. La Confédération se donne-t-elle vraiment les moyens de sa politique ?

Connaissez-vous la région

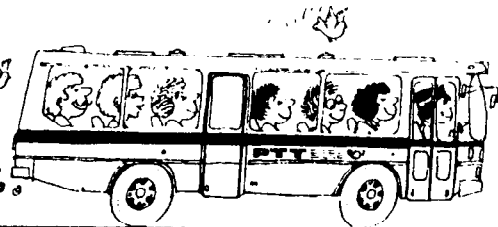


que vous parcourez chaque jour en vous rendant au travail?

Ou ne connaissez-vous que les virages, les stops et les signaux optiques? Parce que votre œil d'automobiliste est rivé à la route et ignore le paysage, alors que tant de choses sont là pour votre plaisir: les fleurs dans les jardins, les cerisiers au printemps, les forêts rouges de l'automne ou le va-et-vient autour des fermes. En tant que titulaire d'un abonnement du service des cars

postaux, vous verriez tout cela à loisir, puisqu'un chauffeur expérimenté conduirait la voiture. Donc, pour vous aussi la bonne solution pour vous rendre chaque jour au travail: le car postal.

CAR POSTAL



Une incitation des PTT à utiliser les services publics pour vos déplacements domicile-travail

Nouvelles des



L'Entreprise des PTT a répondu également favorablement à nos diverses propositions émises dans nos correspondances et dossiers depuis 1988. La Direction d'arrondissement de Lausanne n'a jamais été tenue au courant de notre démarche via la Direction Générale des PTT avant l'arrivée en fonction de Monsieur Jean-Noël REY, directeur général. Nous le regrettons vivement. Les PTT se sont excusés de ce manque de coordination.

Ceci dit, nous reproduisons dans les pages suivantes la notice officielle des PTT relative à la rencontre que nous avons eue avec Messieurs ROY et TREINA.

Indiscutablement nous avons pu faire modifier quelques éléments importants et améliorer certaines choses.

Souhaitons que le point 4 sera plus ou moins résolu à l'avenir par une intervention plus régulière des agents de la police municipale comme mentionné dans la réponse des PTT.

Parmi les treize sujets soulevés seul le point 5 nous inquiète. Il nous paraît aberrant d'autoriser, sur une place vouée aux transports publics, le stationnement des véhicules privés. Nous avons rendus attentifs les responsables des PTT au risque de voir la totalité de la place envahie par ces mêmes véhicules après l'ouverture prochaine d'un fast-food renommé dans les environs immédiats. Nous avons également signifié qu'à moins de 100 mètres de là existe un potentiel de 250 places de parc protégées et non occupées en soirée (parking Migros). Favoriser le parage sur cette place va donc à l'encontre d'une politique cohérente en matière de stationnement. Dès lors nous comprenons mal l'accord bien étrange passé avec la commune de Sion!!!

Une signalisation plus que douteuse!
Il n'y a qu'à Sion où l'on puisse autoriser le parage sur des emplacements réservés aux transports publics....!

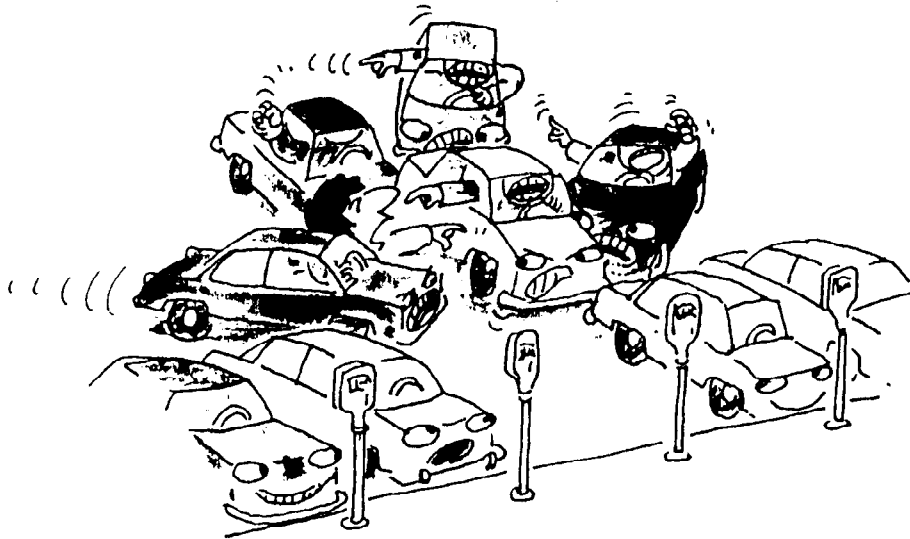


No	X	Notice	Procès-verbal	Direction d'arrondissement postal	
		Procès-verbal de décisions		1001 <u>Lausanne</u>	
Lieu Poste principale, 1950 Sion			Date 25.10.90 1730		Visa <i>Rey</i> 25.10.90
Participants M. Didier Reichenbach (pétition ville de Sion) M. Jean-Marc Treina, Administrateur, 1950 Sion 1 M. René Roy, Directeur du 2e arrdt postal, 1001 Lausanne <u>Excusée</u> : Mme Fabienne Zanoli (pétition ville de Sion)			Distribution - participants - M. Rey, DG I - SCP, div. II, DAP Lausanne - SCP, 1950 Sion 1		
Objet Rencontre avec le groupement "Pétition Ville de Sion"					
Texte <u>Remarques préalables</u> La direction du 2e arrondissement postal et le nouvel administrateur de l'office postal de Sion n'ont jamais eu connaissance des désirs et des requêtes du groupement "Pétition Ville de Sion". Après la discussion relative aux points soulevés par le groupement, les représentants des PTT ont renseigné le délégué du groupement sur l'évolution du projet de construction du nouveau bâtiment d'exploitation de Sion 1. Il est évident que la réalisation du futur complexe apportera une amélioration sensible des conditions de circulation et d'accès aux installations postales. Ce n'est toutefois qu'après la mise en service de la gare routière (3ème phase), soit environ en l'an 2000, que les effets de ces nouvelles installations se feront sentir de manière appréciable. Il a en outre été convenu que le groupement "Pétition Ville de Sion" s'adresserait désormais directement à l'administrateur de Sion 1.					Traité par

<u>Questions</u>	<u>Réponses</u>
<p>1. 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 est actuellement totalement insuffisant.</p>	<p>Quatre bancs sont à disposition des voyageurs. La possibilité d'en installer encore deux existe. Les anciens bancs seront rénovés et installés le plus tôt possible. (Sion 1 - menuiserie).</p>
<p>2. 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.</p>	<p>Actuellement, l'arrêt de courte durée est toléré pour les clients de la poste. Lorsque les travaux de la nouvelle entrée seront terminés, un essai sera fait avec des bacs à fleurs.</p> <p>Les PTT étudient également le déplacement éventuel de la boîte aux lettres pour automobilistes afin de libérer la place de la gare de ce trafic.</p>
<p>3. 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.</p>	<p>Il n'y a pas d'arrêt prévu pour les cars postaux à l'avenue St-François. Le projet de la commune de Sion pour les arrêts communs PTT/Bus de la ville à construire l'avenue Ritz (poste Sion 2 Nord) et à proximité immédiate de l'avenue St-François a été transmis pour approbation à l'Etat du Valais.</p>
<p>4. 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, dangereux pour les piétons. Il n'est pas possible que cette situation se prolonge jusqu'à l'aboutissement de la nouvelle poste.</p>	<p>Il s'agit là d'un problème de circulation que seule la ville par l'entremise d'un agent de police pourrait solutionner provisoirement. La solution actuelle résulte d'un arrangement entre les PTT et les autorités.</p>
<p>5. Interdire le parcage des véhicules privés sur les emplacements des cars postaux.</p>	<p>La moitié nord de la place est interdite au parcage des véhicules privés. La signalisation a été homologuée par la commission cantonale de signalisation routière et la police sédunoise intervient régulièrement. La moitié sud de la place a été ouverte, en accord avec la commune, au parcage des véhicules privés de 1900 à 0500.</p>

<u>Questions</u>	<u>Réponses</u>
6. Evaluer la construction d'un Park and Ride au sud des voies de chemin de fer avec accès des véhicules par le sud exclusivement, munie de sorties piétonnes au nord et sur les quais.	Cette question concerne les CFF et la ville. Il semble que des études soient en cours dans ce domaine.
7. Lors de la construction de la nouvelle poste étudier un accès spécial pour "gros clients".	Prévu dans le projet. Accès direct depuis la rue de la Blancherie sens nord-sud.
8. Tous les accès de la poste devraient être conçus pour les handicapés.	Tous les nouveaux bâtiments sont conçus de cette manière. L'adaptation pour le bâtiment actuel est réalisé.
9. Accès aux cases postales pour les handicapés.	Une rampe a été installée dernièrement à Sion 1. Pour Sion 2 le problème sera étudié.
10. Arrêter le moteur des cars postaux aux feux rouges.	Les directives prévoient l'arrêt du moteur chaque fois que la durée de l'arrêt dépasse 30 secondes. Aux feux rouges, c'est une mesure difficile à interpréter.
11. 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.	Affaire réglée.
12. Apporter une réfection à la salle d'attente des cars à la poste du Nord. Actuellement dans un mauvais état et pas très agréable.	La convention concernant la salle d'attente a été dénoncée par les PTT pour le 1er mars 1990. Voir ch. 3 ci-dessus.
13. Accord tarifaire avec la Commune de Sion en facilitant l'utilisation mixte cars PTT/Bus sédunois.	Convention signée avec la Municipalité de Sion, mesure appliquée depuis le 1.1.1989.

Voulez-vous une place de parcage en pleine ville

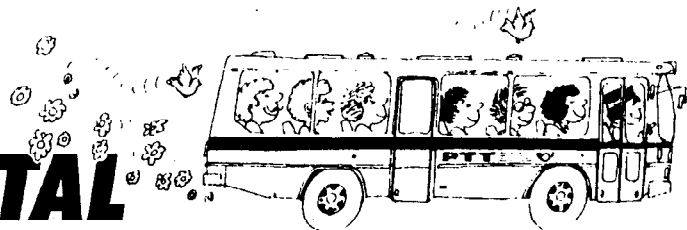


**sans limite de temps et sans déboursier
une taxe de parcage?**

Laissez alors votre voiture à la maison. C'est combien plus simple avec le car postal, qui lui n'a pas de problèmes de parcage. Vous pouvez y prendre place et en descendre à votre gré sans avoir à chercher une place de parcage souvent introuvable.

Pour vous aussi donc, la bonne solution pour vous rendre chaque jour au travail: le car postal.

CAR POSTAL



Des problèmes de parcage: les PTT vous donnent la solution "miracle"...

6ème journée de "Rue de l'Avenir" à Berne

Le 19 octobre dernier nous participions à la 6ème journée de "Rue de l'Avenir", organisée par le Groupe-Conseil Romand pour la modération de la circulation (GCR).



Au programme figuraient une introduction du président du GCR, Monsieur Pierre-François SCHMID, de Sion et des exposés sur

1. La politique globale des transports en ville de Berne,
2. Les transports publics, quelles priorités à Berne?
3. La modération de la circulation et le trafic deux-roues.

Un repas suivi ces intéressantes informations et l'après-midi fut consacrée à la visite sur le terrain d'aménagements de zones à 30km/h et à modération de trafic.

Indiscutablement les autorités politiques bernoises sont très sensibilisées aux problèmes de circulation. Néanmoins il est clair qu'agir à cette échelle n'est pas facile et que les solutions sont mises en place progressivement.

L'adoption de zones bleues avec vignettes pour les habitants s'est faite dans le quartier Muesmatt au nord de la gare. Les résultats sont plus que satisfaisants et les habitants semblent avoir bien adoptés cette solution intéressante pour eux. Nous reparlerons plus longuement de ce système dans une de nos prochaines éditions du "Courrier des Conseillers".

L'introduction des zones à 30km/h va se faire progressivement sur une bonne partie de la ville fédérale d'ici à dix ans. Les quartiers pilotes ont apportés plusieurs enseignements sur les erreurs à éviter et les problèmes restés en suspens. Nous vous tiendrons au courant plus en détail des avantages et des inconvénients de ces zones dans notre prochaine édition.

Pas moins de cinq responsables de notre ville ont assisté à cette enrichissante journée. Un signe peut-être que nos édiles s'intéressent de près à ce qui se fait en matière de politique de stationnement et de modération de trafic et qu'ils désirent les mettre prochainement en pratique dans notre ville... Il est permis de rêver, non?