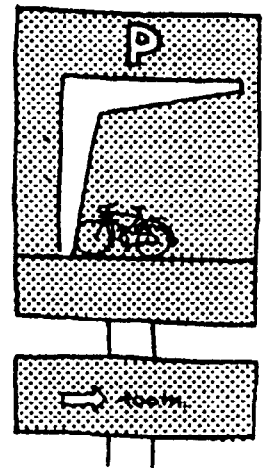


Etant donné la très forte augmentation des deux-roues en ville, «ces aménagements prendront de plus en plus de place. Cet espace devrait être pris, en premier lieu, sur les cases de stationnement pour voitures. Si cela n'est pas possible il faut veiller à ce que ces installations ne voient le jour que sur des trottoirs de largeur suffisante.» [13]

«Devant des bâtiments publics (gare, poste, piscine, grande surface, maison de ville, cinéma, école, bibliothèque...), il est essentiel de prévoir des emplacements deux-roues le plus près possible des entrées. On a en effet observé que des aménagements trop éloignés ne sont pas ou peu utilisés.» [16]



Le système de stationnement adopté à la rue de la Confédération à Genève est l'exemple type d'une parfaite intégration urbanistique. De plus en plus en effet on préfère mettre à disposition des cyclistes des barrières ou des piquets pour attacher leur "bécane" afin que celle-ci ne disparaisse pas. La diversification des types de vélos ne permet plus d'adopter les anciens supports pince-roues. D'autre part l'élimination

des parcomètres au profit d'horodateurs centralisés enlève des moyens aux cyclistes d'attacher leur vélo.

11. L'avenir des voies cyclables en Valais

En juin 1988 le Touring Club Suisse présentait un concept-vélo (voir carte page 52) pour la création «d'un axe cycliste qui relierait Port-Valais à Brigue, en utilisant les infrastructures routières existantes et sans entraver d'aucune manière le trafic automobile». [29]

Suite au dépôt de ce concept à l'Etat du Valais une commission a été mise en place afin de pouvoir créer cet axe cyclotouristique.

Ci-dessous nous reproduisons un communiqué de presse du chef du Département de l'environnement et de l'aménagement du territoire, Monsieur Bernard BORNET, paru le 19 mai 1990 dans le Nouvelliste du Valais, au sujet de la politique valaisanne en la matière.

«Conformément à la fiche de coordination C. 14 "voies cyclables" du plan directeur cantonal, approuvé par le Conseil fédéral le 21 décem-

bre 1988, un groupe de travail établit un concept général de voies cyclables pour le canton et procède à l'examen de la conformité des projets de réalisation avec ce concept.

L'objectif est d'aménager une "colonne vertébrale" pour les cyclo-touristes et pour les sportifs en utilisant, pour l'itinéraire, dans la mesure du possible, les digues du Rhône et de créer ainsi un "site propre" tout en assurant la complémentarité entre piétons et les deux-roues.

Le tracé principal du Léman à Sion a été arrêté et mis en consultation auprès des communes concernées. Par ailleurs, la coordination avec le canton de Vaud a permis d'assurer la complémentarité entre les réseaux du Chablais valaisan et vaudois. Entre Sion et Sierre, le projet de colonne vertébrale est retenu et les différentes négociations se poursuivent. Enfin, sur le tronçon de Sierre à Brigue, le tracé principal est au stade des études préliminaires. Sur ce tronçon, un itinéraire provisoire a été retenu car le concept définitif ne peut être établi qu'après l'approbation de l'ensemble du tracé autoroutier. Cependant, quelques interventions ponctuelles, au niveau de l'infrastructure, sont envisagées afin de rendre d'ores et déjà l'itinéraire provisoire opérationnel.

Parrallèlement à l'établissement du concept général, des études de faisabilité pour la restructuration de la route cantonale T9 sont en cours. Cependant, les interventions sur la T9, mis à part quelques cas particuliers, répondront à des objectifs régionaux.

Un rapport intermédiaire sera élaboré pour l'automne prochain, dans lequel seront proposés les priorités d'intervention, ainsi que les moyens de financement nécessaires à cette réalisation qui entre dans le cadre de renforcement d'un tourisme extensif de qualité.»

Selon renseignements obtenus auprès de Monsieur Nicolas MAYOR, délégué aux transports de l'Etat du Valais, le rapport en question devrait paraître dans le courant de cet été. Il servira de moyen d'information aux spécialistes ainsi qu'au grand public. Notons au passage que l'intégration des deux-roues a été pris en compte dans les croisements avec la future autoroute notamment dans le secteur du bois de Finges.

12. Et à Sion ... un postulat, une motion.

Le 29 mai 1985 Monsieur Pierre-Benoît RABOUD, conseiller général séduinois, déposait un postulat concernant les pistes cyclables à Sion. Rappelons ici l'Art. 27 du Règlement du Conseil général de la commune de Sion: «Un conseiller général peut, par postulat, demander que le conseil municipal fasse une étude sur une question déterminée et dépose un rapport avec des propositions. Si le conseil général accepte le postulat, l'affaire est renvoyée au conseil municipal. La procédure relative à la motion est applicable par analogie au postulat. Le postulat peut être signé par un seul conseiller.» Notons encore que le postulat n'oblige pas la commune à une telle étude et qu'il peut être par conséquent refusé et classé.

Le postulat demandait la mise au point d'un concept et la réalisation d'un réseau de pistes cyclables dans les rues et avenues suivantes:

- Petits-Chasseurs, Gare, Midi, Ritz, Tourbillon;
- Lausanne, France, Grand-Pont, Rhône, Dixence, Casernes, Scex, Industrie.

C'est seulement le 15 décembre 1988, soit 3 ans et demi plus tard, que tombe la réponse du service des travaux publics de la ville de Sion.

Il est intéressant de mentionner en premier lieu un passage de ce rapport signifiant que «*Au niveau communal, le dernier document traitant d'aménagement du territoire communal est le plan d'aménagement local (PAL) dont fait partie le plan directeur routier. L'aspect particulier du trafic deux-roues n'a pas été traité par les auteurs de cette étude.*»

Ci-dessous nous reproduisons le point 4 "Position du conseil communal" de la réponse donnée à M. RABOUD en soulignant en caractère gras ce qui nous semble significatif et important:

«L'état d'avancement des études en cours ne permet pas de présenter aujourd'hui un produit fini. Le plan d'intention élaboré à ce jour n'est autre qu'un instrument de travail. Les itinéraires sont fixés à titres indicatif dans l'attente des conclusions des études vérifiant le bien-fondé et leur faisabilité.

Ce plan d'intention contient essentiellement un réseau d'itinéraires cyclables suburbain dans la plaine pour des randonnées à caractère sportif.

En ville, les problèmes actuels de circulation et l'état du réseau de routes et de chemins à maille très fine ne permettent guère de créer, dans l'état actuel des choses, un réseau cyclable garantissant toute la sécurité voulue pour les cyclistes (élèves surtout). Les points d'insertion ou de réinsertion dans la circulation mixte (voiture, bus et piétons) se répétant de carrefour à carrefour.

Il convient de rappeler que le choix d'itinéraires doit conduire à la mise en place d'un réseau de liaisons cyclables, formant un ensemble cohérent, tenant également compte d'aménagements piétonniers et de voies réservées pour les bus, pour autant que de telles voies puissent être créées dans le réseau urbain de Sion.

Le conseil municipal retient dans l'état actuel des choses qu'en fonction des définitions données ci-avant, il est pratiquement impossible de mettre en place des pistes cyclables au sens strict du terme, dans la plupart des rues et avenues du centre-ville mentionnées par le postulant. A la rue du Petit-Chasseur, mission a cependant été donnée au service concerné d'intégrer une piste cyclable dans le projet de rue à modération de trafic.

La mise en place progressive d'un réseau de bandes cyclables et de voies réservées aux transports publics en ville de Sion devrait être possible dès l'arrivée de l'autoroute à la jonction Sion-Est.

Les études se poursuivent avec cet objectif de réalisation en point de mire.» (REPOSE AU POSTULAT DE M. PIERRE-BENOIT RABOUD DU 29 MAI 1985 CONCERNANT LES PISTES CYCLABLES A SION - 15.12.1988)

Monsieur RABOUD n'ayant pas été satisfait de la réponse communale a donc déposé une motion le 24 février 1989 sur le même thème. Rappelons ici l'Art. 26 du Règlement du Conseil général au sujet de la motion: «*Chaque membre du conseil général peut déposer une motion. Celle-ci doit être appuyée par deux cosignataires. L'objet de la motion doit être conforme aux exigences qui règlent le droit d'initiative populaire sur le plan municipal. En particulier, la*

motion doit être déposée par écrit et conçue en terme généraux. Elle peut demander l'élaboration d'un nouveau règlement, l'abrogation ou la modification d'un règlement en vigueur depuis 4 ans au moins. La motion est déposée sur le bureau du conseil général qui fixe la date de son développement, après entente avec le conseil municipal.

Si le développement n'a pas lieu dans l'année, le motionnaire a la faculté de le déposer par écrit. Après le dépôt, l'objet doit être inscrit à l'ordre du jour de la séance suivante.

Le motionnaire développe sa motion. La discussion générale est ensuite ouverte. Si la motion n'est pas combattue par le conseil municipal ou par un conseiller général, le premier signataire et le représentant du conseil municipal ont seuls le droit de prendre la parole.

L'assemblée décide si une motion est prise en considération. En cas d'acceptation par le conseil général, la motion est renvoyée au conseil municipal qui doit présenter les propositions règlementaires correspondantes dans le délai que peut fixer le conseil général, le conseil municipal entendu.» (REGLEMENT DU CONSEIL GENERAL DE LA COMMUNE MUNICIPALE DE SION DU 3.11.1981)

La motion est donc une intervention politique contraignante pour notre organe exécutif.

Ci-dessous nous reproduisons le texte intégral de cette motion:

«INTRODUCTION

La renaissance de la ville constitue un processus durable et une tâche permanente de nature politique et sociale. Pour mériter le nom de ville une agglomération doit dégager un pouvoir charismatique.

L'enquête établie en 1980 en ville de Sion, dont les résultats, sont reproduits dans le no 23 de Contact (Juin 1981), a montré quelles étaient les priorités, les soucis et les problèmes principaux ressentis par la population vis à vis de leur ville. Ce sont en bref:

- restauration de la vieille ville;*
- conditions de circulation, stationnement, nuisances, contournement autoroutier induisant certaines perturbations;*
- éclosion de nouveaux quartiers;*
- salle de spectacles et de congrès.*

La ville de Sion présente certaines caractéristiques du point de vue voies de communication, trafic, schémas de circulation, dignes d'être analysés et de retenir notre attention pour les années qui viennent. Cependant le trafic automobile qui s'effectue selon 2 axes (nord-sud, est-ouest) n'a pas été encore résolu de manière satisfaisante.

Certes l'apport de l'autoroute aux portes de Sion contribue à décharger en partie l'axe est-ouest, mais le problème de l'axe nord-sud reste posé.

Notre attitude devant l'automobile est très largement le miroir de nos inconséquences, le reflet de notre irrationalité. Nous voulons l'air pur, mais nous voulons qu'un moteur nous propulse jusqu'au centre de la ville. Nous aspirons à la sécurité mais nous laissons souvent peu de places aux cyclistes et aux piétons qui sont en danger (spécialement nos enfants et nos adolescents, utilisateurs intensifs de nos voies de communication). Les statistiques montrent que les accidents de la route figurent à la première place dans les causes des morts accidentelles et, à la troisième place pour la mortalité générale.

Il faut reconnaître que nous nous comportons devant l'automobile comme certaines peuplades se comportent devant leurs divinités.

Objet de la motion

Dans le cadre d'une étude approfondie de l'intégration plus harmonieuse de l'automobile, du piéton et du cycliste en ville de Sion, nous désirons attirer l'attention du conseil communal sur la nécessité d'installer des pistes cyclables pour la sécurité de tous et surtout de nos enfants et adolescents et, de rendre plus sûres nos rues pour les piétons, en mettant la voiture à sa juste place. Nous demandons que ceci se fasse de manière progressive.

La bicyclette est le moyen le plus rapide et le plus sain de se déplacer en ville; il contribue à réduire le bruit, la pollution de l'air et le risque.

Le besoin d'attribuer à chaque moyen de locomotion sa juste place, son cheminement adéquat, est le problème fondamental posé en permanence aux autorités de chaque ville placée dans un réseau important d'échanges et de communication. Sion est dans ce cas.

Les autorités ont la tâche et le devoir d'assurer aux enfants et aux adolescents de leur ville des voies sûres pour se rendre à leur lieu d'étude et d'apprentissage.

Motion

Pour la ville de Sion, nous demandons que la municipalité effectue, dans un laps de temps relativement court, les tâches suivantes:

- mise au point d'un concept de pistes cyclables dans un délai de 12-24 mois débouchant sur un projet concret. Celles-ci devront permettre l'accès du centre de Sion depuis la périphérie en passant à proximité des centres scolaires ou de centres importants. Ces pistes doivent être une sorte de cheminement qui n'empruntent pas nécessairement les grandes artères ou ne font que les traverser. Nous donnons certains exemples ci-dessous:

- * carrefour de l'ouest - av. de France - rue de St-Guérin - rue Oscar Bider - chemin piétonnier menant à la Gare - place de la gare.
- * carrefour de l'ouest - av. de France - rue de St-Guérin - rue de Lausanne - chemin des Collines - av. de la Gare - place de la Planta
- * carrefour de l'ouest - av. du Petit-Chasseur - av. de la Gare - place de la Planta
- * etc.

Ces pistes devront permettre également de:

- rejoindre avec facilité le réseau cantonal prévu de pistes cyclables
 - ou en tous cas l'accès du bord du Rhône en direction de Bra-mois et celui des Iles par Châteauneuf.
- élaboration d'un règlement permettant et facilitant l'implantation de pistes cyclables en ville de Sion pendant le même délai défini ci-dessus.
 - estimation des frais que la réalisation d'un tel concept entraînera. Ces frais devront être évalués selon 2 variantes:
 - * variante minimale (variante pour une introduction dans un laps de temps court de pistes cyclables) permettant à de nombreux enfants, adolescents et adultes, d'utiliser à un moindre risque, les bicyclettes en ville de Sion.
 - * variante à long terme intégrant cette variante minimale, une extension de celle-ci, le réaménagement du cheminement des pié-

tons et la circulation automobile en ville de Sion.

- réalisation d'une première piste cyclable en ville de Sion, une année après la définition d'un projet concret selon la variante minimale proposée ci-dessus. Ceci devrait permettre à la population d'apprécier et soutenir les pouvoirs exécutif et législatif dans ses efforts d'amélioration de la qualité de vie à Sion.

Je vous remercie d'avance, Monsieur le Président de la Municipalité, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux et généraux, de l'intérêt et de l'accueil que vous apporterez à cette motion. Le but visé est l'amélioration de la qualité de vie dans notre cité et une plus grande sécurité pour nos enfants et adolescents qui sont les plus grands utilisateurs de ce moyen de locomotion.

Je suggère que l'auteur de la motion soit entendu une fois par l'Autorité Municipale afin de faciliter le dialogue et préciser certains détails au besoin.

L'autorité idéale est celle qui sait canaliser l'initiative des citoyens sans freiner leur ardeur.»

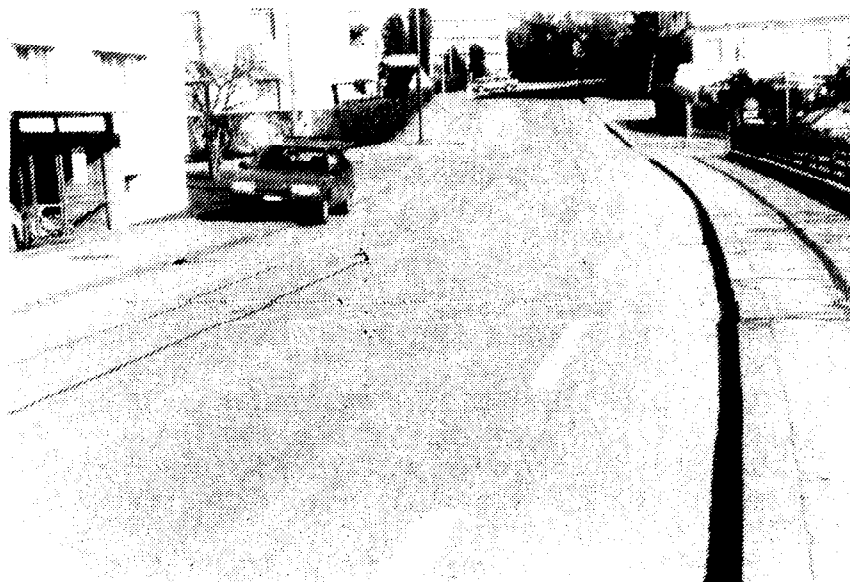
Note: Dans sa motion Monsieur RABOUD parle uniquement de la création de pistes cyclables. Selon ce qui a été dit précédemment, nous ne pensons pas que la création de pistes, au sens strict du terme, soit souhaitable en milieu urbain (sauf dans des cas particuliers déjà relevés page 12). Nous interpréterons donc le mot PISTE comme AMENAGEMENT CYCLABLE, comprenant également les bandes.

13. Réseau cyclable sédunois

C'est la Commission "Circulation-stationnement-transports publics" présidée par Madame Nicole VARONE, qui s'occupe de ce dossier. Un budget de Fr. 100'000.-- a été alloué pour les aménagements cyclables sur le territoire communal.

Selon l'entretien que Monsieur Alphonse SIDLER, ingénieur de la ville de Sion, nous a accordé le 5 mars 1991, nous avons appris l'existence d'un "Concept d'un réseau cyclable" sur la Commune de Sion (voir page 53). Celui-ci date de 1989, faisant suite au dépôt de la motion Raboud, et ne se borne pratiquement qu'à des aménagements dans la zone suburbaine en assurant la liaison avec le réseau cantonal.

Le but avoué de ce plan est de relier les lieux scolaires et les zones sportives sédunoises. Les seuls aménagements "urbains" planifiés ont d'ailleurs déjà été tracés: (Rue St-Guérin, Rte de Loèche et Av. des Petits-Chasseurs



entre la rue St-Guérin et la rue des Amandiers).

Un projet de bandes cyclables est en cours pour la rue de l'Industrie. La rue de la Blancherie (Sous-gare) devrait, selon toute vraisemblance, ne comporter qu'une seule bande sur sa partie nord (sens est-ouest). Selon Monsieur Sidler, le gabarit de cette rue n'est pas suffisant pour y tracer une bande sur la partie sud, côté immeubles du "Lotus". Ne vaudrait-il pas la peine de bien étudier ce problème quitte à diminuer visuellement la largeur de la route par le tracé de ces bandes. Cette mesure pourrait agir, par son aspect, comme une "sorte" de modération de la circulation. On assurerait ainsi au moins une continuité de l'itinéraire cyclable prévu dans les deux sens.



La rue Oscar-Bider sous la loupe de l'ingénieur de la ville... va-t-on voir apparaître des aménagements pour les cyclistes et...une modération de la circulation à cet endroit?

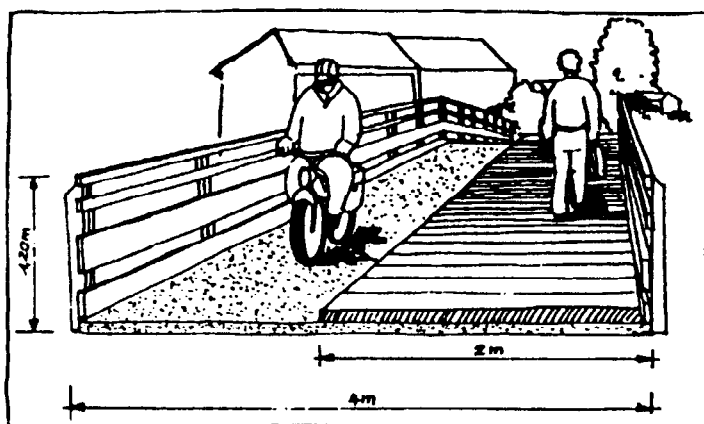
Est également à l'étude la possibilité d'intégrer le tracé de bandes cyclables sur la rue Oscar Bider (rectiligne d'un kilomètre huit cents, rappelons-le! où des véhicules dépassent très souvent la limite de vitesse autorisée en ville, soit le 50km/h). Des tractations seraient en cours avec les CFF afin de trouver un arrangement dans ce secteur.

L'avenue Maurice-Troillet va prochainement subir un aménagement en modération de trafic par la création de 2 ou 3 ronds-points (mesure insuffisante à notre avis pour y modé-

rer les élans des automobilistes!). Dans ce contexte il est prévu d'y aménager soit des pistes cyclables (sur le trottoir!), soit des bandes cyclables. Le projet définitif n'est pas encore arrêté.

Un itinéraire cyclable est prévu pour relier le quartier des "Vieux-Ronquoz" aux Iles. Il existe déjà pour qui sait par où passer.(!)

Toujours selon l'ingénieur de la ville la construction de la passerelle de Vissigen ne sera probablement pas commencée avant 1992. La création de cette liaison, par dessus le Rhône et sous les voies de chemin de fer, s'étalera probablement sur deux bonnes années. Elle permettra de joindre les quartiers de Champsec et Vissigen au centre-ville par un tracé piétons-deux-roues très attractif. D'autre part elle servira de connection au réseau cyclable cantonal.



14. Notes sur les options municipales



Le concept établi par la Municipalité de Sion est un début dans l'approche des problèmes ayant trait aux déplacements cyclables. Il est, à notre avis nettement insuffisant pour améliorer la sécurité des cyclistes et offrir une véritable alternative au trafic automobile privé.

Ce "concept" souffre assurément de très grandes faiblesses:

- ne se fonde pas sur une étude sérieuse (aucune observation des déplacements cyclables et prise en compte des habitudes des cyclistes);
- aucun aménagement autre que la création de bandes cyclables (pas de signalisation d'itinéraires, de création de lieux de stationnement, de feux de priorité, de contre sens dans les rues à sens unique, de propositions d'itinéraires, etc.);
- se borne presque exclusivement qu'à des aménagements dans la zone suburbaine;
- ne dessert pas tous les secteurs scolaires et lieux sportifs;
- ne lie pas les régions périphériques de la ville au centre;
- dénote d'un manque de cohérence dans les itinéraires;
- manque d'un concept d'information pratique au public.

15. Le bureau d'études Gilles GARDET et Marie BONNARD à Genève

Depuis mars 1986 le bureau d'études GILLES GARDET ET MARIE BONNARD est mandaté par la Ville de Genève afin de mettre au point des aménagements cyclables. Il regroupe 8 personnes travaillant de quart temps à plein temps selon les fonctions qu'elles occupent.

Etant donné qu'aucune véritable formation sur les problèmes des aménagements pour cyclistes existe ce bureau d'études s'est formé "sur le tas" à force de fréquenter de



C'est dans cet immeuble, Place Neuve à Genève que sont créés les aménagements cyclables du bout du Lac.

très nombreux colloques, séminaires, journées d'étude, réunions d'information, expositions, etc.

A peu près la moitié de l'activité de ces aménagistes-urbanistes est portée sur le thème du vélo en zone urbaine. Ils s'occupent également de projets de modération de circulation, de plans de quartiers, d'études d'impact et de nouveaux projets de transports publics à Genève.

Notons encore que Madame BONNARD et Monsieur GARDET sont des adeptes du vélo et qu'ils l'utilisent quotidiennement pour se rendre à leur travail. Ils savent donc de quoi ils parlent et des problèmes qu'ils peuvent rencontrer en ville et sur les aménagements qu'ils ont créés. Notons encore qu'il est *«important de consulter régulièrement les usagers sur les effets des mesures mises en place.»*



Une piste cyclable urbaine.
Quai Gustave Ador à Genève.

Le modèle hollandais (majorité de pistes cyclables même en ville) ne peut pas être suivi en Suisse. Le manque d'espace et la densité du tissu urbain ne permettant pas de tels aménagements il faut donc trouver d'autres manières de travailler. *«La priorité doit donc être donnée aux bandes cyclables. Des pistes peuvent être aménagées sur de longs tronçons de route rectilignes ou des artères à forte circulation, si l'espace le permet.»*

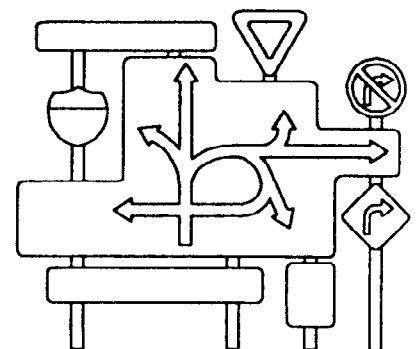
peuvent être très importantes selon le lieu où elle est tracée» (élimination de cases de stationnement, prise d'espace aux automobiles, perte de fluidité dans certains carrefours, etc.)

Le bureau d'études Gardet et Bonnard pense *«que les incidences d'une bande cyclable*

16. Nécessité d'organiser la circulation

«Organiser la circulation en tenant compte des cyclistes n'implique pas d'office la ségrégation des différents type de trafics (automobile, piéton, cycliste, etc.) La ségrégation totale, d'ailleurs difficile et coûteuse à mettre en oeuvre, n'est pas indispensable au déplacement aisé des cyclistes.

Intégrer les cyclistes, c'est leur offrir la possibilité d'effectuer des trajets logiques, continus, en toute sécurité, entre leurs différentes destinations, en coexistence harmonieuse avec les autres usagers de la route. Le



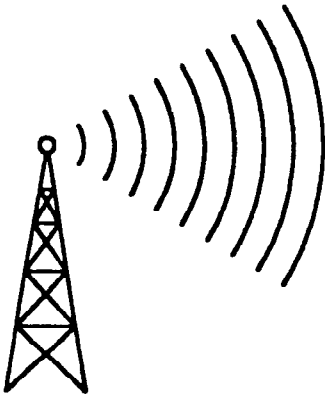
degré d'intégration ne se mesure pas à la quantité d'aménagements réalisés pour les cyclistes ni au nombre de kilomètres de pistes cyclables disponibles, mais plutôt à la globalité de la réflexion sur l'organisation des circulations, la gestion du trafic et l'aménagement des espaces publics.

L'intégration implique des signalisations et des aménagements peu complexes et compréhensibles par tous.» [16]

«Un aménagement isolé ne présente souvent que peu d'intérêt pour l'utilisateur. La prise en compte sérieuse des deux-roues implique l'implantation d'un réseau cyclable cohérent; les tronçons élémentaires le constituant doivent donc nécessairement être réalisés dans le cadre d'un plan d'ensemble et d'une réflexion globale.

Le choix d'un itinéraire découle tout d'abord des besoins des cyclistes, existants ou potentiels, mais également des enjeux qu'il implique lesquels sont bien entendu étroitement liés à la politique de la municipalité.

Les opportunités qui peuvent se présenter, si elles sont souvent intéressantes économiquement, ne le sont pas toujours pour l'utilisateur. Une telle opportunité ne doit jamais constituer la seule justification de la localisation et de la réalisation de tels aménagements.» [30]



17. Importance de l'information

«L'expérience faite depuis plus de cinq ans par la ville de Genève montre que pour réaliser avec un rythme soutenu un réseau cyclable cohérent et étendu, il faut réunir une série de conditions:

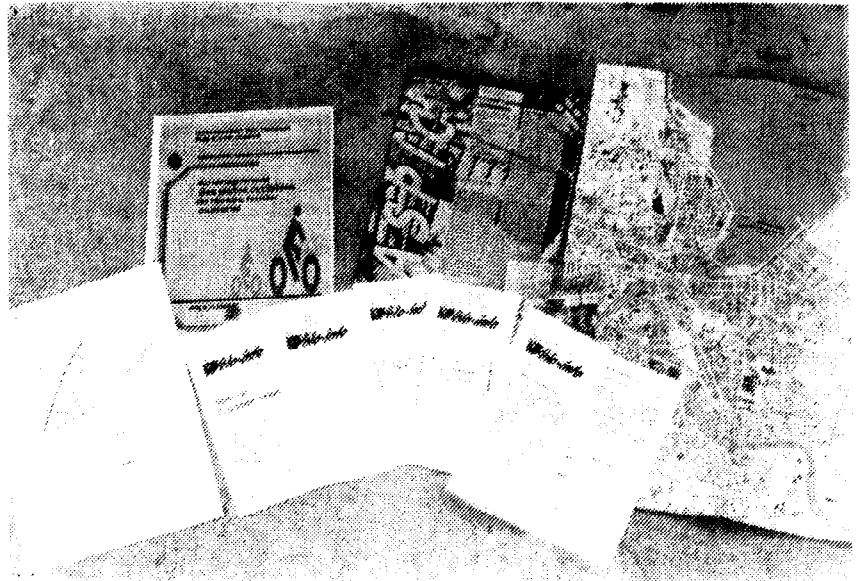
1. Une pression forte et constante des usagers cyclistes.
2. L'émergence d'une volonté politique de favoriser les deux-roues légers dans le concept général de circulation (dans les administrations municipale et cantonale selon les compétences en vigueur)
3. La planification d'un réseau cyclable à l'échelle de la ville fondé sur des principes clairs d'accessibilité aux équipements, zones d'emplois et d'habitat et d'aménagements adaptés au contexte urbain.
4. Elaborés par des techniciens ayant une réelle pratique du vélo, des projets issus d'une observation sur place détaillée (comptages, comportements...) et intégrant les besoins des autres usagers de la rue (piétons, TP, voitures...) et ayant été examinés par les associations d'utilisateurs.
5. Une planification des études et réalisations souple visant simultanément la mise en place des mesures simples et rapides et la création d'aménagements plus "lourds" (pistes...)
6. Un mode de financement adapté en conséquence à ce planning, donc simple, dégageant des enveloppes financières globales.
7. Une structure de travail opérationnelle, ayant pouvoir de décision, coordonnant l'intervention des différents services adminis-

tratifs, en particulier avec les services de police.

8. L'obligation d'intégrer les besoins des deux-roues dans tout projet routier.
9. Une information globale et circonstanciée sur les mesures mises en place et l'émergence d'itinéraires.
10. Une évaluation constante des aménagements réalisés, notamment par des enquêtes auprès des usagers deux-roues.» (LA REALISATION D'ITINERAIRES CYCLABLES EN VILLE DE GENEVE par Madame Marie Bonnard)

«Des campagnes d'information, mettant en valeur les atouts et les qualités du vélo, peuvent jouer un rôle de sensibilisation du grand public.» [16] On peut utiliser à cet effet la radio, la télévision, la vidéo, les conférences illustrées de films, les expositions temporaires, les dépliants et affiches, les journaux régions, le journal communal, des journées d'étude, etc. La panoplie pour l'information est suffisamment étendue.

La ville de Genève a mis au point un tel concept et il semble porter ses fruits. Un petit dépliant intitulé "Vélo-Info" [28] paraît à chaque fois que quelques aménagements nouveaux sont mis en service. Une carte d'itinéraires cyclables comportant également divers conseils de sécurité aux cyclistes a été éditée. Selon le bureau d'études Gilles GARDET et Marie BONNARD, mandaté par la ville de Genève pour



Un concept d'information bien pensé...



l'aménagement de bandes et pistes cyclables il est essentiel «de créer une ambiance favorable aux deux-roues. L'utilisation du vélo par des personnages politiques connus incite la population à en faire autant. Il faut également créer un véritable REFLEXE VELO par de nouveaux aménagements.»

Nous désirons vraiment insister sur l'importance de l'information. Sans celle-ci les habitants, les riverains et les utilisateurs ne comprendront pas les aménagements prévus ou créés et des résistances pourront alors apparaître. Afin d'éviter au maximum ce genre de

problème la politique d'information doit être soignée et suffisamment importante.

Dans notre ville aucune information n'est prévue au sujet des aménagements cyclables projetés. Pas de prospectus, de brochure, d'explication ou d'affiche. Le néant le plus total. Dommage de rater l'occasion de renouer contact avec les citoyens et de les informer d'une alternative intéressante au transport privé!

18. L'ASPIC, Association genevoise en faveur des cyclistes



L'ASPIC (Association pour les intérêts des cyclistes) à Genève est un véritable modèle d'association en faveur d'un développement harmonieux des conditions pour cyclistes en zone urbaine.

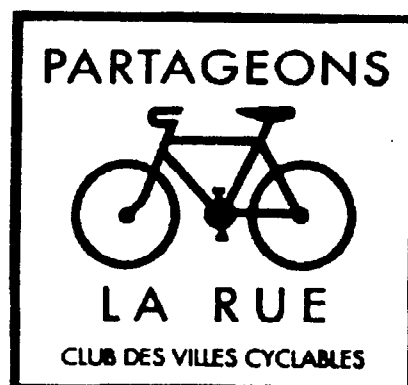
Grâce à la pugnacité de son comité, grâce également à la façon très sympathique et comique de ses interventions, cette association a réussi à se faire écouter par les autorités politiques genevoises.

Forte de plus de 1700 membres l'ASPIC possède son propre petit journal d'information intitulé "ASPIC-info" paraissant 4 à 5 fois l'an. Y sont traités tous les sujets en rapport avec le vélo, y sont également décrits des itinéraires agréables en

ville de Genève.

Dans les pages suivantes vous pouvez lire un intéressant historique sur l'ASPIC. Grâce à l'initiative "pour des pistes cyclables" lancée en 1985, votée en 1989, l'ASPIC s'est taillée un beau succès auprès des autorités et de la population de la cité de Calvin. Mais beaucoup reste à faire... Les aménagements tardent quelque peu à venir faute de moyens financiers et le lobby automobile a encore droit de cité dans la ville du bout du lac.

Souhaitons que l'exemple de l'ASPIC donnera envie aux utilisateurs du vélo dans notre ville d'agir sur le terrain, en créant, pourquoi pas, une association de ce type. C'est du moins ce que nous espérons vivement.





aspic

association pour les intérêts des cyclistes

Ses buts

Face aux nuisances croissantes de la circulation motorisée (encombrement, bruit, pollution, etc.), l'ASPIC veut promouvoir le vélo comme moyen de transport urbain **respectueux de l'environnement, sain, rapide et bon marché**. Dans cet objectif, elle oeuvre, depuis 1980, pour :

- créer un **climat routier favorable aux vélos** par le respect mutuel des différents usagers de la voie publique (du piéton au poids lourd);
- favoriser la sécurité des cyclistes en créant un **réseau cyclable sûr et attractif** à Genève (itinéraires protégés sur des rues secondaires, bandes ou pistes cyclables et signalisations spécialisées sur les grandes routes, etc.).

Son organisation

L'association compte actuellement 1'800 membres, individuels ou familles. Son comité est formé de 12 membres qui, tous les 15 jours, se réunissent pour organiser les différentes manifestations de l'association (Journée du Vélo, Vélo-poutze, Cours de vélo en ville, préparation du bulletin ASPIC-Info, ...).

Au sein du comité, 8 membres forment la commission technique dont les tâches principales sont (au sein de différentes commissions officielles) de stimuler les autorités pour la réalisation d'aménagements cyclables adéquats sur le canton.

Tous les ans, une Assemblée générale est convoquée pour définir la politique générale de l'association, approuver les activités de l'année écoulée, et élire son président et les membres de son comité pour l'année à venir.

Son historique

Fondée à l'origine (en 1980) pour revendiquer essentiellement des aménagements cyclables suite à de nombreux accidents mortels dans les années 70, l'association a élargi ses buts vers la défense d'une politique des transports plus humaine, avec la promotion du vélo comme moyen de déplacement plus respectueux des hommes et de leur environnement.

Eléments de l'"histoire" de l'ASPIC

1976 : Pétition des étudiants en médecine demandant des pistes cyclables.

1976 : Pétition émanant d'une série d'associations dont l'Institut de la Vie adressée au Grand Conseil. Demandes rejetées.

1979 : 9 juin, pétition lancée par Corinne GOEHNER et Mme IMBODEN à la suite

d'un accident de vélo survenu à cette dernière. Déjà l'idée d'une initiative à lancer dans le futur.

- 1980 : Février : naissance de l' Association pour des Pistes cyclables, assemblée constituante, début des manifestations de la Journée du Vélo.
- 1982 : Novembre : dépôt d'une pétition "pour la création d'une piste cyclable à travers la Plaine de Plainpalais et pour le maintien de l'interdiction du trafic automobile sur le pont des Bergues". Refus catégorique de la Ville de Genève concernant la Plaine de Plainpalais.
- 1983 : Mars : l'ASPIC peint une piste sauvage à travers la Plaine de Plainpalais pendant la nuit ; elle ne sera effacée que 1 ou 2 mois plus tard.
- 1985 : Février : le Service d'urbanisme de la Ville de Genève présente son plan directeur des pistes cyclables qui comprend 10 itinéraires, principalement à l'écart de la circulation, (grands axes); séance de discussion avec l'ASPIC.
Juin : suite à une requête auprès des participants à la Journée du Vélo, un dossier "rues à sens unique à ouvrir aux vélos" est établi.
Juin : lancement de l'initiative "pour des pistes cyclables", dans le but d'accélérer la réalisation du plan directeur. Elle comprend également d'autres propositions, surtout sur les grands axes de circulation. Le principe de l'association est de demander à la fois des itinéraires à l'écart de la grande circulation (souvent moins directs) et des aménagements sur les axes principaux.
Novembre : dépôt de l'initiative munie de 11'000 signatures (4'000 nécessaires). Le Conseil municipal demande un avis de droit à un juriste. Résultats immédiats :
- 1986 : Février : mandat à un bureau d'urbanisme pour démarrer la réalisation des 10 itinéraires du plan directeur.
- 1986 : Novembre : Le Département de Justice et Police balise 10 itinéraires conseillés pour les 2-roues sans toutefois aménager ces itinéraires. L'ASPIC remercie et envoie une série de critiques détaillées.
- 1987 : 13 juin : lancement de la pétition "De l'air, de l'air".
Un crédit de 5 millions est voté au Conseil municipal pour la réalisation des itinéraires cyclables.
- 1988 : Juin : lancement de la pétition "Prince charmant..." demandant à ce que

l'initiative "Pour des pistes cyclables" (1985) soit enfin soumise au vote. Sortie des tiroirs, l'initiative est considérée comme acceptable malgré des problèmes juridiques de compétences entre la Ville de Genève et le Canton (DJP). Elaboration d'un texte conforme à l'initiative. Août : rédaction de "Projet de délibération" (texte soumis au peuple). Septembre : l'ASPIC demande une modification du texte qui ne mentionne aucun délai de réalisation. Un délai de 5 ans est rajouté après renvoi en commission et audition de l'ASPIC. Novembre : le nouveau texte est accepté sans débat par le Conseil municipal avec préavis favorable pour la votation. Juin : votation populaire, 82 % des votants acceptent l'initiative; ce résultat est meilleur que pour les votations sur le principe d'une nouvelle traversée de la Rade, ou sur le développement des Transports publics genevois. Résultats immédiats indirects : l'équipe de travail pour l'étude des itinéraires cyclables est étoffée (une nouvelle personne engagée), la mise sur pied d'un groupe de travail Ville/DJP est favorisée (janvier 89). Il publie à intervalles réguliers un petit journal "Vélo-Info" qui renseigne sur tous les nouveaux aménagements inaugurés en ville...

1990 : L'Assemblée générale de l'ASPIC décide de changer de nom. Désormais l'ASPIC sera l'"**association pour les intérêts des cyclistes**".

Isabelle VOSER, novembre 89.

Présentation de l'ASPIC et de son initiative

Tout le monde ou presque connaît le climat qui règne à Genève en matière de circulation : un nombre record de véhicules automobiles par rapport à la surface et au nombre d'habitants, des problèmes de circulation quasi insolubles.

L'ASPIC (Association pour des pistes cyclables) (et devenue Association pour les intérêts des cyclistes), est née du ras-le-bol d'un petit groupe d'usagers, révoltés par le sort réservé aux 2-roues dans le trafic genevois. Elle compte actuellement plus de 1'700 membres et tient à son indépendance vis-à-vis des partis politiques.

Ses buts sont de promouvoir le vélo comme moyen de transport urbain respectueux de l'environnement, sain, rapide et bon marché; de créer un climat routier favorable aux vélos par le respect mutuel des différents usagers de la voie publique (du piéton au poids lourd); et de favoriser la sécurité des cyclistes en créant un réseau cyclable sûr et attractif (itinéraires protégés sur les routes secondaires, bandes ou pistes cyclables et signalisations sur les grandes routes, etc...).

Le comité est composé principalement de simples usagers qui découvrent petit à petit les rouages de la vie politique, des médias et de l'administration.

L'idée de lancer une initiative date de la création de l'association en 1980. Mais qu'allait-on demander exactement ? Était-ce la pression qu'exerçait déjà l'ASPIC sur les autorités par son attitude remuante et ses nombreuses revendications ainsi que celles de plusieurs députés et autres associations, ou était-ce une prise de conscience plus intime et administrative qui a poussé la Ville de Genève à agir en matière de circulation des 2-roues ? Toujours est-il qu'en 1985, un plan directeur des pistes cyclables voit le jour : 10 itinéraires sont proposés, principalement en dehors du trafic à travers les rues de quartier.

C'est le moment que choisit l'ASPIC pour lancer son initiative, en compagnie de plusieurs associations : l'AST, le WWF, la Société de protection de l'environnement, des associations de parents d'élèves, de jeunesse, de médecins. Le but des initiants était d'accélérer la réalisation des itinéraires projetés par la Ville et de demander la création d'aménagements cyclables supplémentaires sur les grands axes de pénétration en ville et sur les carrefours importants... et tout cela d'ici à 1990 !!! Dans le texte d'explication, il est précisé qu'un responsable "pistes cyclables" devrait être nommé pour mener à bien la réalisation du réseau demandé (le terme "pistes cyclables" qui figure dans le titre de l'initiative recouvre tous les types d'aménagements).

L'initiative est bien accueillie dans le public : 11'000 signatures, alors que 4'000 sont requises. Il faut dire qu'elle bénéficie d'un large soutien de la part de différents milieux à Genève.

Les autorités réagissent également. En février 86, un mandat est attribué à un bureau d'urbanisme pour la réalisation des 10 itinéraires. La Police balise une série de 10 itinéraires conseillés. Dans la même année, une membre du comité ASPIC est engagée par le bureau mandaté en tant qu'usager s'intéressant aux questions techniques.

Malgré tout cela, ainsi que la votation d'un crédit de 5 millions au Conseil municipal, l'initiative reste d'actualité car les aménagements sont longs à venir. Mais le temps passe et la votation populaire n'est toujours pas annoncée. L'initiative pose un problème juridique de compétence entre la Ville et le Canton, ce qui fait apparemment traîner les choses : l'initiative se retrouve "sous la pile".

En juin 88, près de 3 ans plus tard, l'ASPIC lance une pétition intitulée "prince charmant..." qui est sensée réveiller la princesse Initiative qui dort depuis si longtemps dans son tiroir.

Le miracle se produit et la Ville élabore dans la même année un texte conforme à l'initiative qui peut être soumise au peuple. L'ASPIC intervient en dernière minute pour que l'on rajoute un délai de réalisation du réseau.

Le climat qui règne à l'approche de la votation favorise la création d'un groupe de travail Ville-Police qui constitue enfin un véritable organe de décision en la matière.

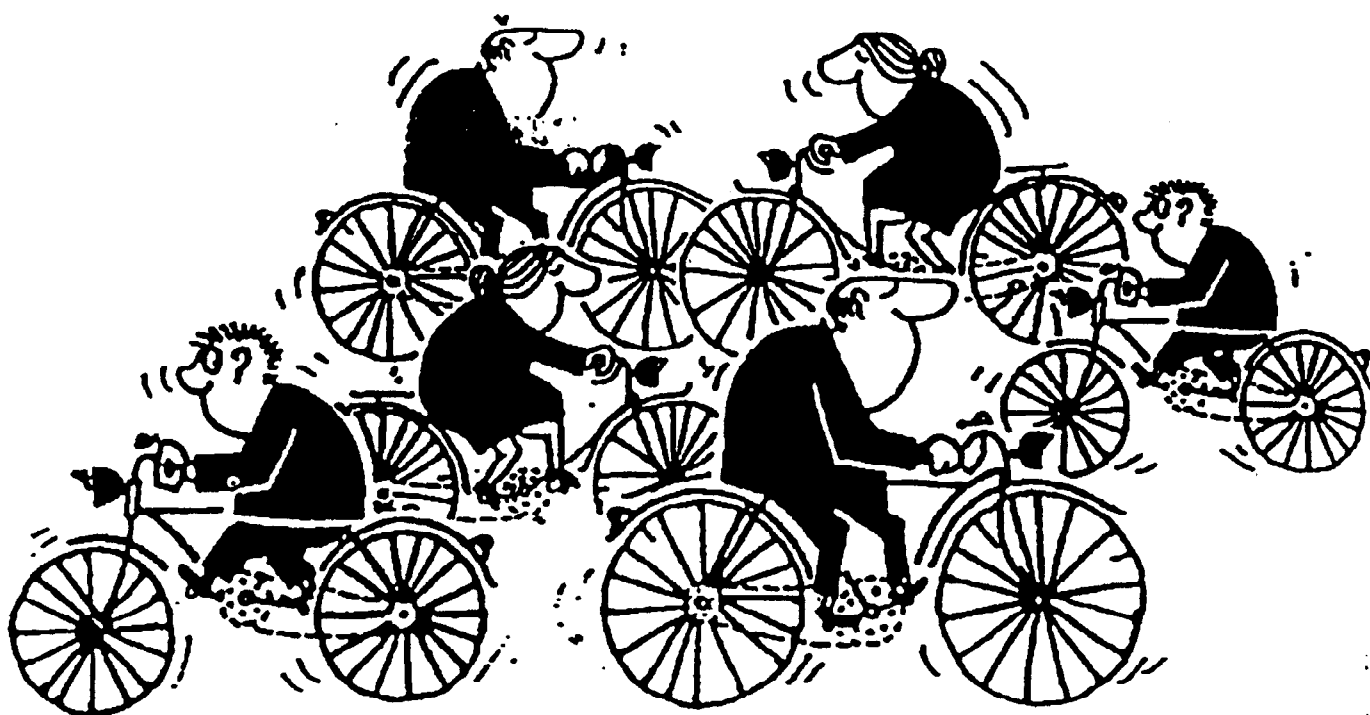
En juin 89, 82 % des électeurs et électrices disent OUI aux pistes cyclables ! L'initiative est acceptée à une large majorité par le peuple. Le réseau cyclable devrait voir le jour d'ici à 1994.

Le succès politique est indéniable. L'effet d'une initiative est très important. Cependant, il n'est pas suffisant. L'atout de l'ASPIC, c'est qu'elle exerce depuis 10 ans une pression constante sous des formes variées sur les autorités pour les pousser à l'action.

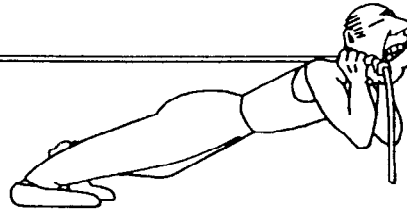
Modes d'action :

- les revendications : pétitions, manifestations, prises de position.
- l'examen des projets cyclables au moment de la mise à l'enquête, ou par sa présence dans des commissions techniques officielles.

Isabelle VOSER, novembre 89.



Nos propositions



De très nombreuses propositions parsèment déjà le présent dossier. Néanmoins il nous semble important de les compléter par quelques idées supplémentaires et les répéter partiellement:

Pousser la réflexion plus en avant afin de mettre sur pied une véritable conception globale pour les cyclistes (par ex. mandater un bureau spécialisé pour une étude plus approfondie).

Avantager les déplacements cyclables par des aménagements simples, peu coûteux et pratiques pour les utilisateurs.

Créer, partout où cela est possible, des bandes cyclables (sur tous les axes surdimensionnés au moins).

Créer des lieux de stationnement pour les deux-roues en les intégrant au mieux avec le bâti. Coordonner les efforts avec les entreprises des CFF et PTT pour ce genre d'aménagement (complémentarité entre vélo et transports en commun)

Introduire des contre sens partout où cela est possible dans le centre ville afin d'éviter aux cyclistes des détours inutiles.

A titre d'essai, permettre officiellement aux cyclistes de transiter dans une zone piétonne (définie selon un itinéraire cyclable pratique et agréable).

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

Signaliser les itinéraires cyclables de façon claire et précise.



Miser sur une campagne d'information permanente en faveur des cyclistes (édition de petits dépliants explicatifs, description d'itinéraires agréables, etc.)

Sensibiliser les écoliers et leur expliquer, à l'aide de moyens audiovisuels, les dangers de la route et les informer sur les itinéraires pratiques à travers notre ville.

Adopter une "STRATEGIE DE LA COMMUNICATION" avec la population sédunoise en faisant appel à toutes les sortes de médias existants.

20. Conclusion

Déçus nous le sommes par l'attitude très "réservee" - *pour ne pas dire plus* - de notre Municipalité face au développement du vélo en zone urbaine.

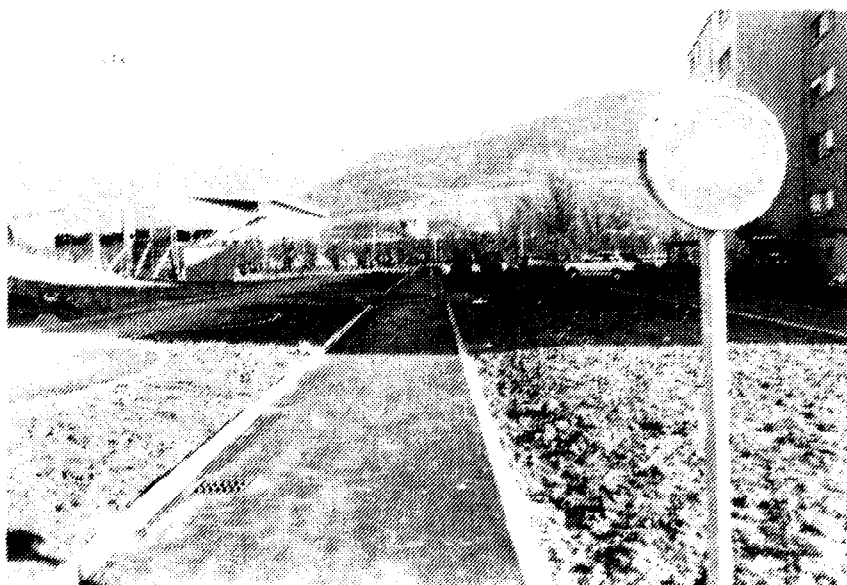
Nous pensions que la motion déposée par Monsieur Raboud allait faire prendre conscience à nos responsables de l'urgence et de l'utilité incontournable d'un véritable réseau cyclable. Nous n'avons vu que quelques ébauches mal formulées et sans grande cohérence...

On sent que nos autorités et techniciens, poussés par la motion Raboud n'ont réagi que par obligation, sans grande conviction. L'aspect très "amateur" du concept cyclable ne laisse planer aucun doute: les cyclistes, s'ils ne réagissent pas immédiatement, n'auront rien de plus!

Nous lançons donc ici un double appel: tout d'abord aux utilisateurs de deux-roues pour qu'ils s'organisent et revendiquent des aménagements supplémentaires ainsi qu'une conception globale et cohérente des circulations, et, à notre Municipalité pour qu'elle s'engage résolument à mettre sur pied une "véritable" politique en faveur du vélo.

Développer ce type de déplacement urbain c'est permettre à toute la population d'utiliser un moyen de transport écologique, peu coûteux, social et rapide. Les habitants doivent également "jouer le jeu". Quelques uns l'ont déjà fait mais, sans aménagements qui améliorent la sécurité des déplacements en deux-roues, il est illusoire de s'attendre à une explosion du "phénomène vélo" à Sion!!!

Si ce dossier vous a donné l'envie d'enfourcher votre bécane tant mieux. Mais si votre envie se transforme en une action quotidienne alors nous aurons réussi notre pari!!!



Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué !!!
Agrémenter cette piste cyclable d'un "faux rond-point" s'avère inutile et dangereux!! Les aménagistes n'ont probablement jamais utilisé une bicyclette pour leurs déplacements ...

21. Bibliographie et références

- [1] «*Accidents de la circulation routière en Suisse - 1989*», Office fédéral de la statistique, Berne.
- [2] «*Aménagements à l'usage des deux-roues, recommandations*», Direction des travaux publics du canton de Berne (classeur technique)
- [3] «*Aménagement d'espaces réservés aux cyclistes et cyclomotoristes, 1984*», Département fédéral de Justice et Police, Berne
- [4] «*Aménagement des pistes cyclables du réseau routier cantonal, programme 1988-1992*», Département des travaux publics de Genève
- [5] «*ASPIC-INFO*», Association pour les intérêts des cyclistes, Genève
- [6] «*A vélo, s.v.pl.!*», Association Suisse des Transports, Office fédéral de la Protection de l'Environnement et Office fédéral de l'énergie.
- [7] «*Conception des carrefours à sens giratoire implantés en milieu urbain*», CETUR F-Bagneux.
- [8] «*Conceptions pour l'intégration des deux-roues légers*», Office des Ponts et Chaussées du canton de Berne.
- [9] «*Cyclisme et sécurité*», CNA et Winterthur Assurance.
- [10] «*Hilfsmittel für die Anordnung von Radverkehrsanlagen in Städten und Ortschaften, 1984*», Commission 9, travaux urbains de l'USPR.
- [11] «*2èmes journées rencontre du club des villes cyclables, 1990*», CETUR F-Bagneux.
- [12] «*Le piéton, le cycliste dans la ville*», L'Association pour la démocratie, l'éducation locale et sociale (ADELS), Paris
- [13] «*Le stationnement des deux-roues en ville*», AST, Delémont.
- [14] «*Le vélo, véhicule d'avenir*», L'Association pour le Développement des Transports en commun, des voies cyclables et piétonnes dans l'agglomération grenobloise, F-Grenoble.
- [15] «*Les carrefours giratoires*», Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, département de génie civil.

- [16] «*Les cyclistes dans la circulation*», Fondation Roi Baudoin, B- Bruxelles.
- [17] «*Les deux-roues à l'aube d'un renouveau*», Office des Ponts et Chaussées du canton de Berne.
- [18] «*Les deux-roues légers: aménagements simples et sécurité en milieu urbain*», CETUR F-Bagneux.
- [19] «*Manuel du cycliste*», TCS
- [20] «*Mehr Sicherheit für Velo- und Mofafahrer*», Info 32, travaux publics, Berne.
- [21] «*Ordonnance sur la signalisation routière*», Berne.
- [22] «*Ordonnance sur les règles de la circulation routière*», Berne
- [23] «*Pistes cyclables, conception des structures*», LCPC et CETUR F-Bagneux.
- [24] «*Planification et exploitation des systèmes de transport*», Monsieur Blaise Dériaz, ingénieur conseil, Genève.
- [25] «*Statistique suisse des transports*», Office fédéral de la statistique, Berne.
- [26] «*Signalisation routière*», Chancellerie fédérale, Berne.
- [27] «*Vélos*», tiré à part de Route et trafic, Union des Professionnels suisses de la route, Zürich.
- [28] «*Vélo-info*», Département de Justice et Police, Département des constructions et de la voirie, Genève.
- [29] «*Vélo-Valais*», un concept du TCS-Valais, Sierre
- [30] «*Voirie urbaine*», IVF et CETUR F-Bagneux.

Nous précisons également que quelques dessins ont été repris de "Voirie urbaine", CETUR , France et du livre "Les cyclistes dans la circulation, Fondation Roi Baudoin, Bruxelles, Belgique.



Aménagements cyclables dans les cantons romands

Vue d'ensemble¹

Journée d'étude
vélo/AST 18.11.89

	GE	VD	FR	VS	NE	JU
Longueur du réseau routier (km)²	1 356	7 694	3 424	4 349	1 821	1 625
Superficie du canton (ha)³	28 217	321 900	166 998	522 576	79 663	83 747
Bandes cyclables (km)⁴ dont depuis 1984	6 0	6.6 0	5.8 3.3	4.0 4.0	0.9 0	4.4 1.8
Pistes cyclables (km)⁴ dont depuis 1984	69.85 35.1	29.3 0	1.8 0.38	3.5 2.5	0.45 0	1.8 0
Chemins cyclables (km)⁴ dont depuis 1984	2.2 2.2	0 0	4.2 0	2.5 2.5	4.99 ⁵ 0	4 4
Long. amén. cyclables / Long. réseau rout. (%)⁶	5.75	0.46	0.34	0.22	0.35	0.63
Lignes directrices / Planification	Aménagement des pistes cyclables. Program. 83-87/ 88-92	—	Plan directeur	Plan directeur	Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil (crédit routier)	Plan directeur
Mention dans les lois	—	Loi du 25 mai sur les routes et règlement d'application ⁷	Loi sur les routes du 15.12.67, mise à jour le 1.1.87	Loi sur les routes 1965, art.2	—	Loi sur l'aménagement du territoire et loi sur l'entret. des rout.
Initiative votée	3.6.89, Initiative pop. pour la réalisation de pistes cyclables (ville de Genève)	—	—	—	—	—
Initiative pendante	—	—	—	—	—	Déposée le 1.9.89, place au vélo (canton)
Aménagements projetés	81.14 km de pistes cyclables	Env. 10 km de bandes et 5 km de pistes cyclables	1.5 km de bandes cyclables	—	4 km de pistes cyclables	—
Service responsable des aménagements cyclables	Département des travaux publics, génie civil	Département des travaux publics, Service des routes	Département des ponts et chaussées, communes maitresses de l'ouvrage	Service de l'aménagement du territoire	Département des travaux publics, Office des routes cantonales	Service de l'aménagement du territoire

¹ La présentation du tableau a parfois exigé l'utilisation de libellés abrégés. Cette vue d'ensemble n'a pas un caractère exhaustif.

² Sont comprises les routes nationales, cantonales et communales ; d'après la Statistique suisse des transports 1987, Office fédéral de la statistique.

³ D'après l'Annuaire statistique de la Suisse 1985, Office fédéral de la statistique.

⁴ Pour GE, VD et NE, les aménagements des communes ne sont pas compris dans ces données, tandis qu'ils le sont pour FR, VS et JU.

Une **bande cyclable** est signalée par un simple marquage sur la chaussée, tandis qu'une **piste cyclable** est séparée physiquement de celle-ci. Un **chemin cyclable**, lui, est indépendant de toute autre voie de circulation.

⁵ Chemins au trafic réduit (agricole, viticole, forestier): 22,9 km.

⁶ Ce chiffre n'a qu'une valeur indicative. Il permet une comparaison à interpréter avec prudence.

⁷ D'une manière générale, l'aménagement des pistes cyclables est du ressort des communes qui en ont l'initiative et la charge financière. En 1982, le Département des travaux publics a pris une décision générale selon laquelle les pistes cyclables sont assimilables aux trottoirs. La participation de l'Etat représente donc le 50% du coût de la construction de celles-ci hors traversées.

⁸ Un groupe de travail nommé par le Département de l'environnement et de l'aménagement du territoire est chargé d'établir, pour décembre 1989, un concept général de voies cyclables pour le canton et de procéder à l'étude de projets de réalisation concrète en accord avec ce concept. Le kilométrage de chaque réseau ne sera connu qu'au terme de ce mandat.

Exemples d'initiatives populaires en faveur de liaisons cyclables

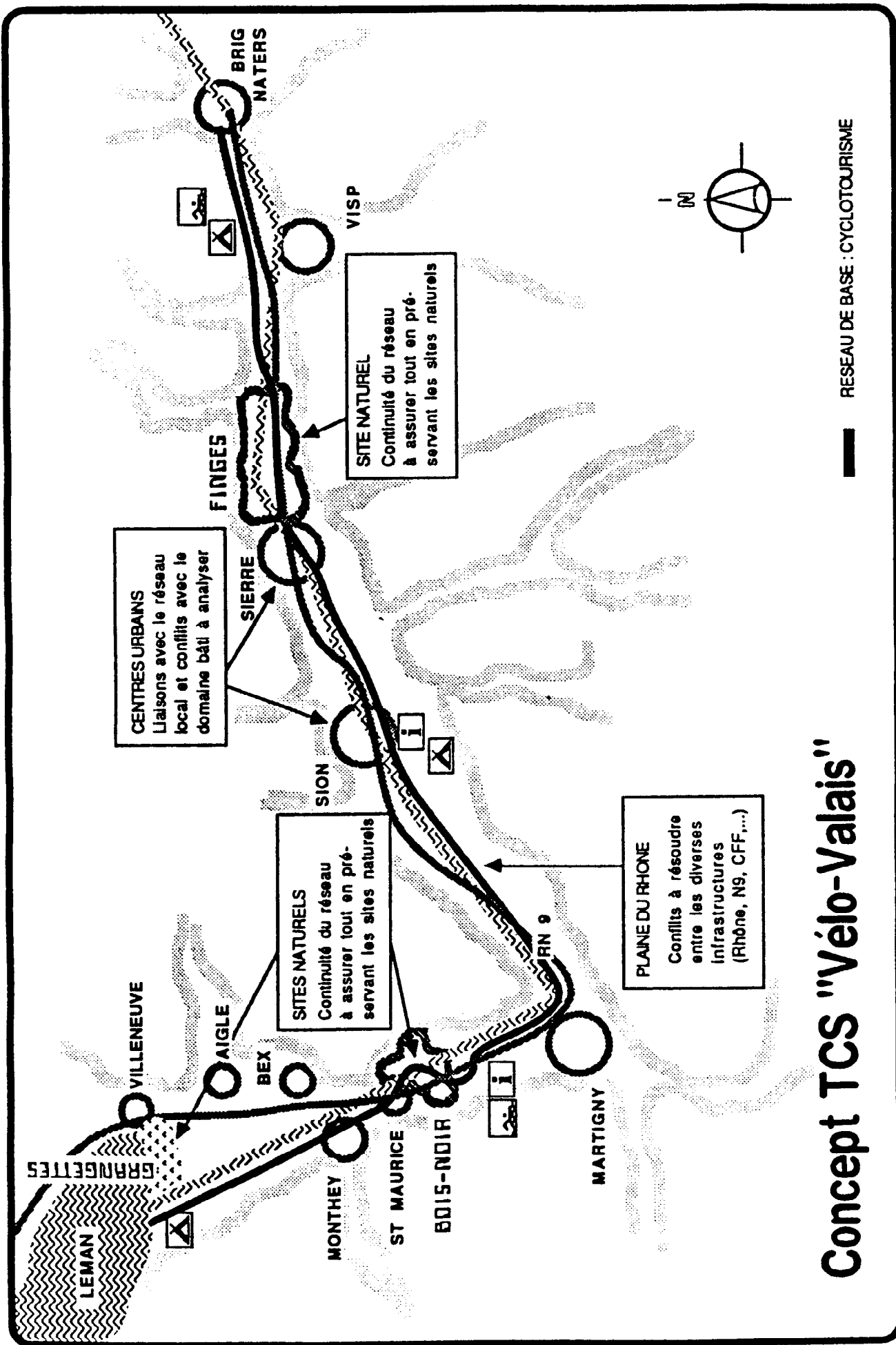
Journée d'étude
vélo / AST 18.11.89

Zone concernée	Titre (parfois simplifié)	Contenu	Situation
VILLE DE LUCERNE	Initiative pour des liaisons cyclables sûres	La ville réalise un réseau de chemins cyclables. En priorité, elle aménage des liaisons sûres pour les écoliers et desservant les lieux de travail.	L'initiative a été lancée le 1 ^{er} avril 1981, puis retirée au profit d'un contre-projet accepté en janvier 1987 par le législatif de la ville.
VILLE DE FRAUENFELD	Initiative pour la création de liaisons pour les cyclistes	Les autorités réalisent dans un délai de cinq ans un réseau de liaisons cyclables. Les itinéraires à réaliser en priorité sont énumérés dans le texte de l'initiative.	L'initiative a été lancée le 18 mai 1985. La votation eu lieu le 24 septembre 1986 et l'initiative a été acceptée par 3474 OUI contre 891 NON.
VILLE DE WINTERTHUR	Initiative vélo	Dans les deux ans qui suivent le vote, l'exécutif de la ville est invité à présenter un projet de crédit permettant l'aménagement d'un réseau de chemins cyclables.	L'initiative a été lancée le 30 septembre 1980, puis retirée à la suite d'une proposition du législatif de présenter un projet dans les 4 ans à compter de l'automne 1982.
VILLE DE ZÜRICH	Initiative populaire pour la promotion du trafic cycliste	La ville de Zurich aménage un réseau de chemins cyclables d'ici 1992. Elle accorde pour cela un crédit global de 25 millions de francs à investir par tranches annuelles de 1,5 à 3 millions.	L'initiative a été lancée le 25 mai 1982. La votation a eu lieu le 23 septembre 1986 et l'initiative a été acceptée par 75 208 OUI contre 23 642 NON.
CANTON DE Zoug	Initiative populaire pour un trafic cycliste sûr dans le canton de Zoug	Le canton constitue un fonds de trois millions de francs en puisant dans les recettes des impôts sur les vélos et les véhicules motorisés. Ce fonds est destiné à rendre le trafic plus sûr et plus attractif et cela en collaboration avec les communes.	L'initiative a été lancée en mai 1981, puis retirée à la suite de l'ouverture par le parlement d'un crédit de cinq millions de francs pour la construction de liaisons cyclables.

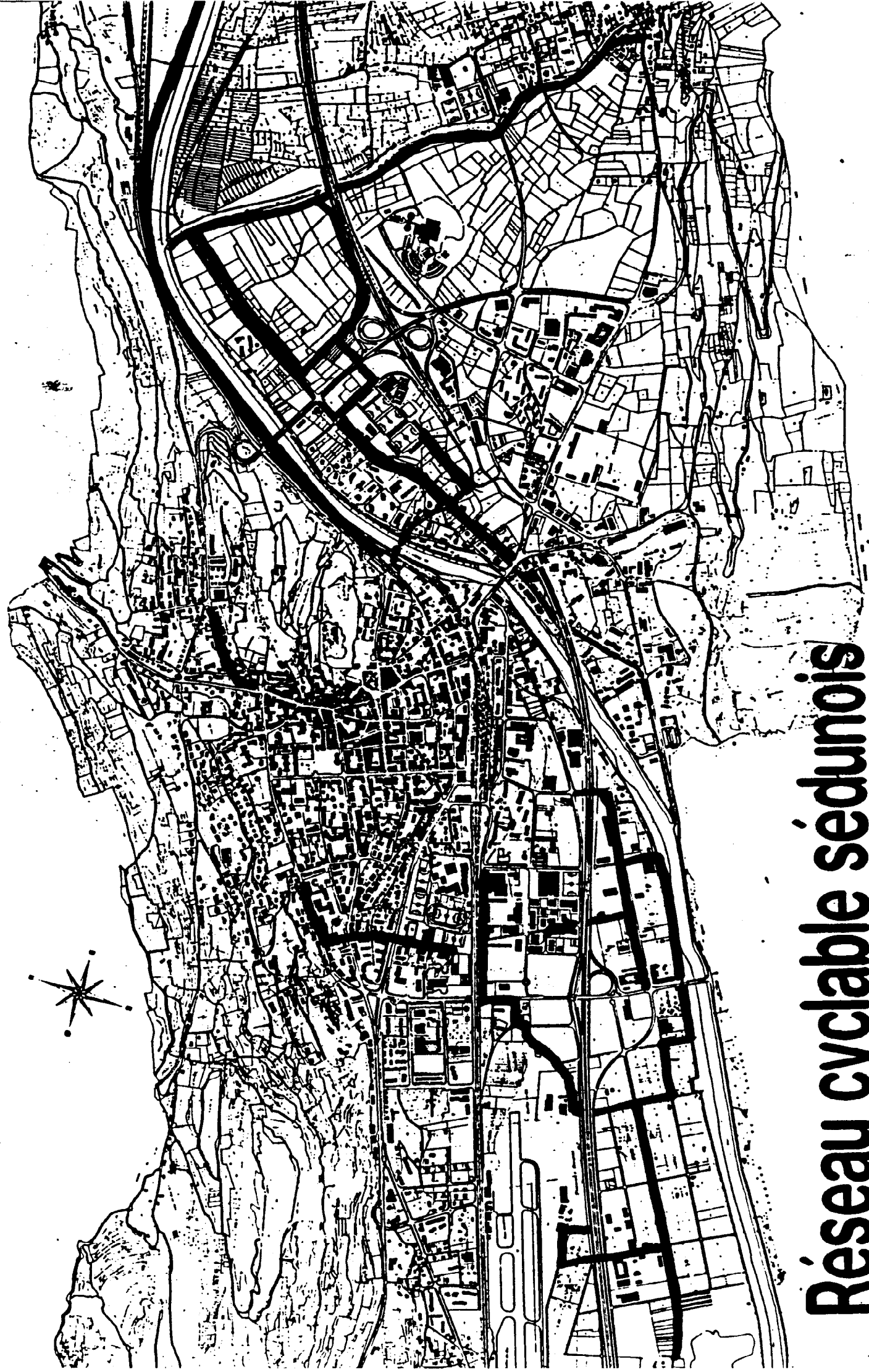
(état: novembre 1989)

Zone concernée	Titre (parfois simplifié)	Contenu	Situation
CANTON DE LUCERNE	Initiative (constitutionnelle) pour un réseau cantonal de pistes cyclables	Le canton réalise un réseau de pistes cyclables et présente un concept au parlement au plus tard 12 mois après l'acceptation de l'initiative. Le réseau en question est achevé au plus tard dix ans après l'acceptation de l'initiative.	L'initiative a été lancée le 1 ^{er} juin 1984 et sera vraisemblablement retirée, car il est problématique d'agir en la matière au niveau constitutionnel et le canton a pris des décisions en matière d'aménagements cyclistes.
VILLE DE SCHAFFHOUSE	Initiative vélo	La ville aménage des pistes cyclables sur trois itinéraires définis et procède à la promotion du trafic vélo par des mesures de circulation.	L'initiative a été déposée le 16 juillet 1981 et acceptée sans opposition par le conseil de ville en novembre 1981. De ce fait elle n'a pas été soumise au vote populaire.
VILLE DE BIENNE	Initiative communale pour une ville de Bienne favorable au vélo	La ville constitue un fonds de trois millions de francs destiné à promouvoir l'utilisation du vélo. A cet effet, elle élabore un projet général pour un réseau de pistes cyclables et se charge de sa réalisation dans un laps de temps donné.	L'initiative a été lancée le 8 mars 1985, puis retirée en faveur d'un contre-projet du conseil communal.
CANTON DE BALE-VILLE	Initiative vélo (arrêté pour la promotion du trafic cycliste)	Les autorités planifient un réseau de pistes cyclables et des places de stationnement pour vélos. Le délai de réalisation est fixé à 1995 ou à sept ans après le vote. A cet effet, le canton libère un crédit de 25 millions.	L'initiative a été lancée au début septembre 1985, puis retirée en octobre 1989 en faveur d'un contre-projet accepté par le parlement.
CANTON DE ZURICH	Réseau cyclable pour cyclistes et piétons jusqu'en 1995	Le canton réalise jusqu'à fin 1995 un réseau de pistes cyclables, comme elles sont prévues dans les plans régionaux de transports. Le financement est assuré par le fonds routier du canton.	L'initiative a été lancée le 30 mai 1983, puis retirée en faveur d'un contre-projet du parlement cantonal. Ce contre-projet a été accepté en votation populaire par 182 258 OUI contre 91 986 NON.
VILLE DE GENÈVE	Initiative populaire municipale pour la réalisation de pistes cyclables en ville de Genève	La ville, en accord avec les instances cantonales concernées, réalise d'ici 1990 un réseau de dix itinéraires cyclables définis dans l'initiative et adopte toutes mesures relevant de sa compétence pour assurer l'exécution.	L'initiative a été lancée le 20 septembre 1985. La votation a eu lieu le 4 juin 1989 et l'initiative a été acceptée par 19 262 OUI contre 4196 NON.

Zone concernée	Titre (parfois simplifié)	Contenu	Situation
VILLE DE THOUNE	Initiative communale pour la promotion du trafic cycliste	La commune contribue à la promotion du vélo par des aménagements adéquats : pistes cyclables, places de dépôt, etc. A cet effet, elle constitue un fonds de un million de francs au maximum.	L'initiative a été lancée le 1 ^{er} novembre 1984, puis retirée en juillet 1986 en faveur d'un contre-projet (sous forme d'un règlement) du conseil de ville.
CANTON DU TESSIN	Initiative pour les pistes cyclables	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les travaux routiers importants doivent être accompagnés de la création de pistes cyclables. • Le canton établit un plan de pistes cyclables. • Le canton contribue à la promotion des pistes cyclables auprès des communes. 	L'initiative a été lancée le 19 octobre 1987. Le parlement cantonal l'a acceptée en décembre 1988.
VILLE DE ST-GALL	Initiative pour la promotion du trafic cycliste	La ville crée un réseau de pistes cyclables dans les cinq ans qui suivent l'acceptation de l'initiative et pour ce faire libère un crédit de cinq millions de francs.	L'initiative a été lancée le 3 avril 1986. Le parlement communal l'a acceptée, ainsi que le concept vélo de l'exécutif.
CANTON DU JURA	Place au vélo	Afin de promouvoir la sécurité et la commodité du trafic cycliste sur le territoire de la République et Canton du Jura, l'Etat, en collaboration avec les communes concernées, aménage un réseau de liaisons cyclables.	L'initiative a été lancée le 1 ^{er} juin 1989 et déposée le 1 ^{er} septembre 1989.



Concept TCS "Vélo-Valais"



Réseau cyclable sédunois

Parking des Mayennets: c'est non!

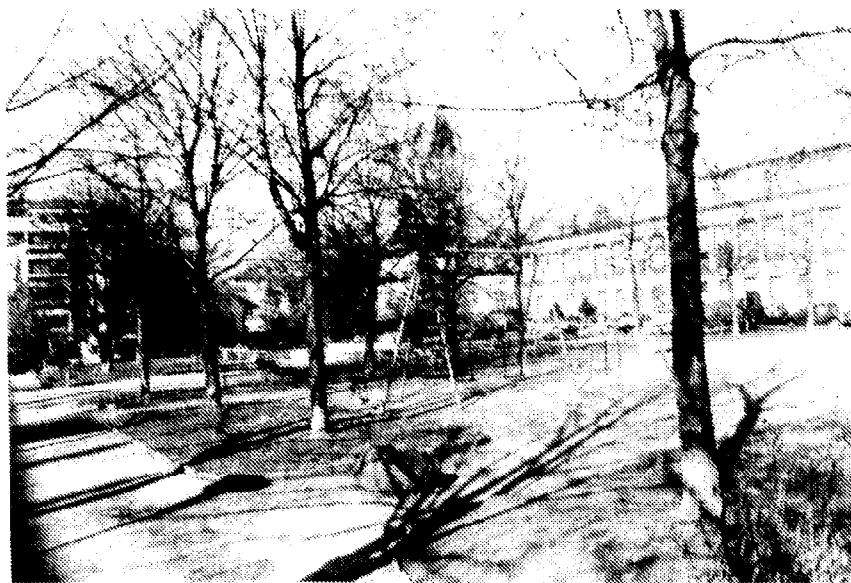
Suite à l'article paru dans le Nouvelliste du samedi 5 janvier 1991 intitulé «Parking souterrain des Mayennets - La faisabilité en question» il nous paraît indispensable de faire savoir à nos autorités ce qui suit: Le groupement «Pétition Ville de Sion» ne peut, en aucun cas, admettre la création du parking souterrain des Mayennets (585 places prévues), quelles que soient les conclusions de l'étude d'impact en cours.

Il est clair que l'apport supplémentaire de véhicules à cet endroit engendrera des problèmes de circulation importants dans la zone urbaine, continuera à favoriser l'augmentation de la pollution de l'air et du bruit, atteindra à la tranquillité d'un quartier quelque peu préservé, détruira un des rares jardins pleine terre que les sédunois possèdent (qui est soit-disant placé sous la protection des habitants! - voir le journal communal «Contact» de Juin 1990!) et augmentera l'insécurité dans une région fortement scolarisée (écoles du Sacré-Coeur). Il n'est plus concevable de continuer ainsi à atteindre aux conditions de vie des sédunois.

Au sujet du vaste projet immobilier «Cour de la Gare» nous pensons qu'il serait inimaginable d'y aménager un parking surdimensionné (on entend parler de plus de 1000 places de stationnement!) ayant des accès depuis l'avenue de Tourbillon. A ce propos nous lançons l'idée de relier ce futur complexe immobilier avec des tunnels sous les voies de chemin de fer depuis la zone sise près de Provins. Les avantages d'une telle solution seraient importants et soulageraient la zone urbaine sédunoise.

Nous lançons donc un dernier appel aux responsables politiques sédunois afin que le jardin public des Mayennets soit préservé. Dans le cas contraire nous nous verrons dans l'obligation d'utiliser tous les moyens démocratiques disponibles afin de s'opposer fermement à la construction du parking souterrain projeté.

Sion, le 9 Janvier 1991



Un jardin public que nous protégerons contre le bétonnage quoi qu'il arrive!!

Pollution de l'air à Sion: nous demandons un plan de mesures

Dans le Nouvelliste du 22 décembre 1990, sous le titre «Réponse à un «scoop» - Sion, une ville qui étouffe?», la Municipalité sédunoise prenait position sur les problèmes inquiétants de pollution qui touchent la capitale valaisanne. Il nous semble grave pour ne pas dire plus que nos autorités essayent de minimiser et de banaliser les résultats et les communiqués de presse issus d'organismes officiels.

En 1990 la capitale valaisanne a connu 108 dépassements de norme pour l'ozone (O3) et 63 dépassements pour le dioxyde d'azote (No2) dont 47 pour les seuls mois de novembre et décembre. En janvier 1991 c'est déjà 27 fois que la norme a été dépassée! Lorsque l'on sait que l'Ordonnance sur la Protection de l'AIR spécifie «qu'un seul dépassement par année est autorisé» pour ces types de polluants c'est donc avec une grande impatience que nous attendons de nos responsables politiques une information sur les mesures concrètes qu'elles désirent prendre pour lutter efficacement de façon durable contre ce fléau. Notons aussi que la catalysation du parc automobile ne suffira pas à atteindre les normes imposées dans les délais impartis.

Dans les recommandations du Conseil communal du 20 décembre 1990 on peut lire, entre autres: «Arrêter le moteur lorsque l'on se trouve dans une file de voitures à l'arrêt.» Le 16 mars 1988, lors du dépôt de la «Pétition Ville de Sion», nous demandions que l'on introduise rapidement à tous les feux tricolores «la phase orange». En février 1990, dans le numéro 4 du «Courrier des Conseillers» sur le thème de la pollution atmosphérique nous avons réitéré notre demande en y relevant que, selon l'Ordonnance sur la Signalisation Routière du 25 janvier 1989, cette mesure deviendrait obligatoire pour toutes les communes d'ici au 31 décembre 1993! Nous avons même répondu à un article écrit dans le NF par Monsieur le Président Gilbert Debons en lui demandant de faire tout son possible afin que les sémaphores de la capitale soient programmés bien avant l'échéance officielle. On ne nous a pas écouté!

Une sensibilisation de l'opinion publique est indispensable; mais ne rêvons pas: il est utopique de prétendre que la conscience populaire soit suffisante. Des mesures de dissuasion efficaces comme l'augmentation des fréquences et dessertes des transports publics, l'abandon des parkings importants et la diminution du nombre de places de stationnement dans la zone urbaine, la réduction de la vitesse et du volume du trafic automobile individuel, la création de vignettes «spécial résidents» pour autoriser le parage de ces derniers sur les zones bleues de leur quartier, la création de bandes et pistes cyclables, l'aménagement de liaisons piétonnes sûres et agréables (conformément à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985) devront être prises afin d'apporter une amélioration aux problèmes de pollution, de bruit et de sécurité. En un mot un plan global de mesures concrètes et efficaces!

Les sédunois ont le droit à un air respirable et à des conditions de vie respectables. Ces derniers mois ils ont trop payé de leur santé et les risques encourus sont trop graves pour que l'on puisse continuer à admettre fatalement une telle situation. Aux autorités de présenter rapidement et publiquement les mesures qui s'imposent...

Sion, le 19 Février 1991