

Rue de l'Avenir



Sion et le Valais: un dynamisme exemplaire

Compte rendu de la 26ème journée Rue de l'Avenir

Sion, capitale valaisanne malaimée, Sion, capitale des fous du volant qui descendaient de leurs vallées pour passer le permis de conduire sur la place du Midi avec sa signalisation volontairement chaotique. Ces mauvais souvenirs laissent bouche bée tous ceux qui redécouvrent le Sion du XXI^e siècle. Quelques personnes ont donné les impulsions décisives: des professionnels au fait de la mentalité de la population, des élus, des politiciennes et politiciens qui ont réussi à interpréter cette volonté de vivre plutôt que de stationner en ville, et des commerçants moins réticents qu'ailleurs à la modération de la circulation, voire même demandeurs de changement.

Ils ont insufflé une vie nouvelle aux places et rues centrales, à l'aide de solutions inspirées certes d'autres aménagements urbains, mais toujours taillés à la valaisanne: solutions radicales après les affrontements initiaux et quelques compromis comme le parcage gratuit du samedi.

La transformation sédunoise ne se limite d'ailleurs pas à l'urbanisme. Elle va de pair avec le renouveau culturel exemplaire des musées et autres châteaux sur les collines de la ville et elle a culminé avec une petite révolution politique, l'élection d'un président atypique, appartenant au parti radical. Sion attire maintenant les touristes avec son charme quasi italien et également la jeunesse qui peuple les terrasses des cafés. Des projets sont en gestation pour les places de la gare et La Planta. Il reste à inventer et à financer des transports publics et un réseau cycliste qui méritent ce nom.

Les autres cités valaisannes emboîtent le pas, toujours un peu en concurrence avec la capitale: Sierre, avec son centre en cours de réaménagement, Viège qui se voit propulsée centre d'accueil au sortir du tunnel du Loetschberg, ou bien Montana-Crans qui incarne toutes les contradictions; la ville à la montagne qui voit les six communes intéressées s'entendre pour modérer la circulation dans toute la station. Le Valais comme modèle...

Christa Mutter

Villes petites et moyennes: un grand potentiel!

Le regain d'intérêt pour la «mobilité douce» auquel on assiste depuis maintenant une dizaine d'années - en Suisse et à l'échelle européenne - s'est d'abord manifesté surtout dans les grandes villes. Mais les politiques en faveur des piétons et des cyclistes commencent à faire école hors des grands centres. Les villes petites et moyennes présentent de nombreux atouts pour la marche et le vélo, notamment:

- une échelle qui permet qu'une grande partie des déplacements peuvent s'effectuer à pied et à vélo sur des distances qui excèdent un kilomètre: le périmètre bâti reste contenu dans un rayon de 1 à 2.5 km maximum autour du centre, pour les plus grandes;
- l'existence d'un centre ancien et des qualités urbaines souvent bien présentes;
- une masse d'habitants et d'emplois permettant une offre d'équipements et de services suffisamment attractive pour répondre aux besoins courants;
- un raccordement au réseau ferroviaire et une bonne qualité de desserte par le train, donnant accès aux plus grands centres;
- la proximité d'espaces naturels, atteignables sans devoir prendre la voiture.

Au niveau administratif, les services deviennent à cette échelle suffisamment formés et spécialisés pour disposer de compétences en la matière, tout en conservant une part de polyvalence et une dimension qui facilite la collaboration et la coordination. On a pu notamment le constater à Sion.

Par ailleurs, la plupart de ces villes font partie de projets d'agglomération, qui constituent un très bon levier pour développer des projets en faveur des mobilités douces.

Les neuf plus grandes villes de Suisse (50'000 habitants et plus) concentrent environ un sixième de la population. L'essentiel du potentiel se trouve aujourd'hui ailleurs, par exemple dans les villes petites et moyennes, qui abritent ensemble une population équivalente à celle des grandes villes, et dans les communes suburbaines, villes en devenir. Au total, ces localités concentrent près de 40% de la population suisse. C'est dire que l'enjeu n'est pas négligeable.

Dominique von der Mühl ■

Impressum

Rue de l'Avenir - groupe-conseil romand.

Organismes partenaires: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association *Transports et Environnement*, *La Rue* - groupe de travail de l'*EPFL*, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact conseillers régionaux:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

Impression: *Pressor*, Delémont

Coordination du numéro: Jacques Dentan

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Villes petites et moyennes: côté piétons

Traiter de la question des piétons est une tâche complexe, qui ne s'arrête pas au réaménagement des rues du centre-ville, même si cela constitue une indispensable pièce du puzzle. Et si la marche est le plus naturel des modes de déplacement, un réseau piéton ne se réalise pas tout seul, «par défaut».

Les plans de «mobilité douce» révèlent souvent, quand on y regarde de plus près, des projets traitant surtout, voire uniquement, des aménagements pour les cyclistes. Pourtant, une politique des déplacements globale et cohérente ne peut pas faire l'économie d'une approche spécifique de la question des piétons, qui en traite autant la dimension de mobilité (réseau des déplacements à pied) que celle de «séjour» (réseau des espaces publics, valorisation de rues et de places).

Les mesures à mettre en œuvre peuvent être ciblées spécifiquement sur les piétons, coordonnées avec d'autres mesures, ou avoir un effet «indirect». Et elles concernent potentiellement des acteurs très divers - parmi lesquels les milieux de la santé (voir la présentation d'Eva Martin-Diener).

En amont, le type de développement urbain est essentiel (densité, mixité, localisation des équipements et services). Pour le reste, une politique en faveur des déplacements à pied comprend aussi bien des mesures de sécurisation des déplacements (modération par zones, sécurisation des traversées) et la planification d'un réseau piéton cohérent et attractif, que des dispositifs visant à faciliter l'orientation et la représentation de l'espace urbain (signalétique).

De plus en plus, les mesures au niveau des infrastructures s'accompagnent de mesures incitatives, souvent sur un mode ludique, visant à encourager le recours à la marche pour (re)découvrir la ville à pied, pour les déplacements de loisirs mais aussi les déplacements quotidiens. Il ne s'agit plus seulement d'agir

de manière réactive, pour protéger des usagers vulnérables - enfants, personnes âgées - mais de manière proactive et pour (re)donner à la marche sa place «au cœur des mobilités» - nous sommes tous piétons.

Dominique von der Mühl
dominique.vondermuehl@epfl.ch ■



Baden/AG a développé une conception d'ensemble des cheminements piétons, à l'échelle de tout le territoire bâti. Une démarche systématique, assortie d'un cadastre des mesures à mettre en œuvre.



Gare de Nyon, le passage sous-voie récemment élargi facilite la circulation des piétons de part et d'autre des voies.



Un possible à (re)découvrir: la signalétique indique les temps de parcours à pied (et à vélo) vers diverses destinations, ici dans le cadre de la semaine de la mobilité. (photos D. von der Mühl).

Le Valais en mouvement

Le Valais a, dans son ensemble, bien adopté les notions de zone 30 et zone de rencontre. Que ce soit dans les villes de plaine, notamment les concepts globaux de Sion et de Sierre, dans les stations touristiques comme Crans-Montana, Verbier ou Loèche-les-Bains, ou dans les villages de plaine et du coteau, les autorités communales ont introduit ce type de signalisation dans les centres et les quartiers d'habitation.

Texte et photos: Pierre-François Schmid
pf.schmid@transportplan.ch ■



La nouvelle zone de rencontre du bourg de Loèche-les-Bains: le centre du village.



Zone 30 à Crans-Montana, aménagement peu contraignant pour le déblaiement des neiges à 1'500 m.



Centre du village de Réchy, de route cantonale à future zone de rencontre, une évolution en marche.



Des aménagements de zones de rencontre permettant la cohabitation à Charrat.



Combinaison de zone de rencontre et de zone 30 à Evionnaz.



L'ancienne route cantonale à travers Bramois, en zone 30 depuis près de dix ans.

Viège et Sierre: vers l'avenir

L'avant-programme du jeudi permettait de découvrir les intéressants aménagements de Viège et Sierre et de prendre la mesure du dynamisme des villes valaisannes.

Viège: réaménagement de la route cantonale

Cette petite ville - 6'500 habitants, 8'400 emplois - manifeste un dynamisme impressionnant. Traversée par une route cantonale qui voit défiler 25'000 véh/j, dont un pourcentage très important de camions, la ville a lancé un concours d'aménagement, en 1995, dans la perspective du jour où

elle serait délestée de son trafic de transit (50% du trafic total), grâce à l'autoroute de contournement. Le réaménagement a été terminé en 2000, malgré le fait que l'autoroute ne verra finalement le jour que dans sept ou huit ans!

On sent, dans cette ville, une volonté marquée d'être continuellement à l'avant-garde en matière d'aménagement des espaces

publics et de convivialité: outre les aménagements sus-mentionnés, une signalétique a été posée à l'intention des touristes; tous les quartiers d'habitation sont à 30 km/h, des concours de vitrines et floraux ont été organisés et chaque vendredi, dès 16h, un marché de produits locaux a lieu dans la rue piétonne. Impressionnant, pour une ville de cette dimension.



En dépit de la charge élevée de trafic et du grand nombre de camions, les giratoires ont un diamètre de 26-28 m et une seule voie de circulation. (Photo Andreas Stäheli)



L'idée du réaménagement consistait à réduire la largeur de la chaussée d'un point de vue optique et à améliorer les traversées piétonnes. La largeur des voies est de 3,70m et de 4,20m là où il y a des bandes cyclables. (Photo Andreas Stäheli)

Sierre: une réflexion globale

Pour répondre aux attentes et aux besoins de la population, les autorités de la ville ont décidé, il y a quelques années, de s'attaquer aux problèmes de circulation chaotique, au manque d'animation en ville et à l'absence d'identité urbaine.

En 2002, un projet essentiellement routier a été refusé en votation populaire. En 2004, un concours a été lancé en vue d'un plan directeur évolutif. La réflexion a été menée à l'échelle de la ville, pour réorganiser la circulation, favoriser la mobilité douce et améliorer la qualité de vie. Parallèlement aux études menées, les autorités ont lancé une démarche participative.

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville, mis à jour chaque année depuis 2005, peut être téléchargé sur le site Internet de la Ville de Sierre. Lien sur le site de Rue de l'Avenir.

Marie-Claire Pétremand
mc.petremand@bluewin.ch ■



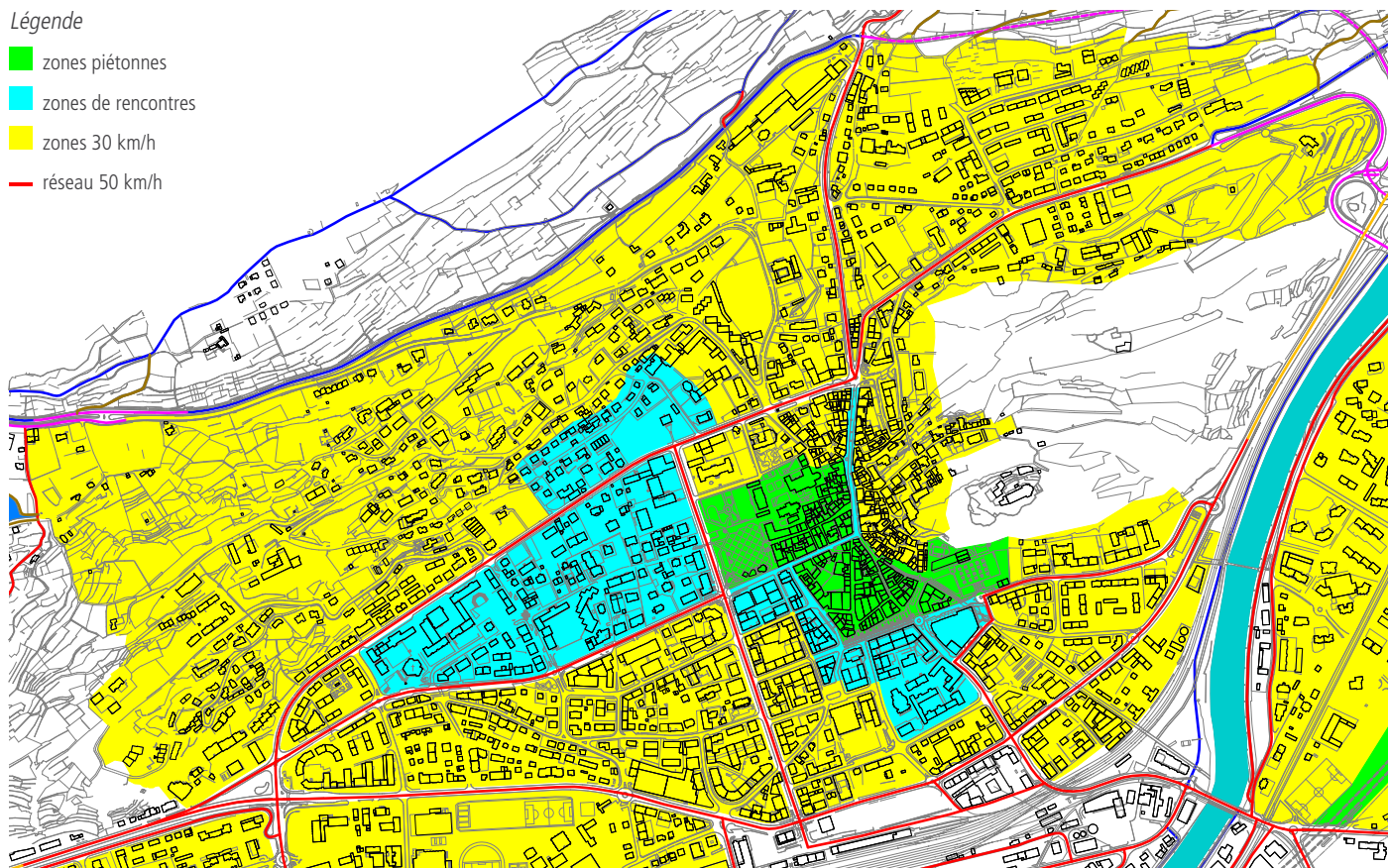
L'avenue du Général Guisan est un axe qui sera requalifié. Le trafic se monte actuellement à 12'000 véh/j. Il devrait descendre à 3'000 véh/j. Le premier tronçon, réaménagé en zone de rencontre, a été inauguré en 2009. Les commerçants étaient opposés au projet, mais ils ont changé d'avis en l'espace de six mois. C'est l'exemple de Sion qui les a poussés à revoir leur position. (Photo Andreas Stäheli)

Sion: l'essayer, c'est l'adopter

Huit ans pour mettre en place la zone piétonne de la Place du Midi et trois ans seulement pour l'Espace des Remparts: l'urbanisme à visage humain progresse vite dans la capitale sédunoise. Les distances à parcourir à pied sont plus courtes que dans une grande ville et l'on renonce plus facilement à son véhicule.

Légende

- zones piétonnes
- zones de rencontres
- zones 30 km/h
- réseau 50 km/h



Plan des zones à vitesse limitée prévu: une vision globale dans l'espace et le temps (plan Ville de Sion).

Place du Midi: un giratoire dans une zone de rencontre

En supprimant la totalité des 70 places de stationnement de surface et en instaurant un tarif de promotion (gratuité la première heure des jours ouvrables et le samedi matin), les édiles invitent les usagers du centre ville à abandonner leur véhicule à l'entrée de la zone (parking du Scex). Conséquence directe: le trafic jour moyen passe de 12'000 véhicules/jours à 4'200. La Place du Midi, qui accueille aussi des marchés, relie des quartiers modernes (zone de la gare) à la ville historique.

Négociée avec les commerçants, l'organisation des espaces favorise une animation durable de la place: les terrasses au soleil et la chaussée subsistante à l'ombre. Pour des raisons de géométrie (passage des bus) et de sécurité (risque de confusion), un giratoire est maintenu dans la zone de rencontre. Le passage des piétons sur le giratoire arrange les affaires. Coût des travaux: 3,8 millions de francs.



Place du Midi: par l'arrivée de nouveaux commerces et la création de plusieurs terrasses, la place revit et connaît une animation tout au long de l'année. (photo Alain Rouiller)

Espace des Remparts: adieu les garages de la police

Il se fraye un chemin entre la Place du Midi et celle de la Planta en trois ans seulement et à l'initiative de citoyens et de commerçants encouragés par l'expérience du Midi. Le démontage des dépôts-garages de la police libère l'espace entre deux bâtiments administratifs. La zone de rencontre ainsi aménagée s'ouvre aux terrasses des cafés anciens et nouveaux, abritées sous une pergola couverte de plantes grimpantes, et offre le passage à un modeste flux de véhicules en sens unique.

Entièrement réarborisé, l'espace offre une place de jeu pour les enfants ainsi qu'une fontaine ludique. Des chaises mobiles à la libre disposition des habitants favorisent rencontres et discussions.



Espace des Remparts - avant...



...et après. Réaménagé à la demande des commerçants, l'Espace des Remparts connaît une forte fréquentation. (photo Alain Rouiller)

Place des Tanneries

Sur cette place et sur celle du Midi, le stationnement a été complètement supprimé et un parking souterrain de 500 places créé. De nombreuses manifestations s'y déroulent désormais: fête du goût, marché, etc.



La plus-value économique pour les bâtiments environnants est énorme: avant, un certain nombre d'entre eux étaient insalubres, aujourd'hui, ils sont devenus très «tendance»! (photo Alain Rouiller)

Zone de rencontre du Grand-Pont

Elle est devenue un des hauts lieux de la ville avec ses bâtiments classés, ses terrasses, son marché hebdomadaire et ses commerces variés. Un lieu où il fait bon flâner et passer la soirée en toutes saisons.



Grand-Pont un jour de marché. (photo Alain Rouiller)

A la demande des commerçants

Le réaménagement en zone de rencontre date de 2007. C'était une des artères principales de la vieille ville. Sous la rue coule la Sionne. C'est ce qui a donné le nom à la rue: le Grand-Pont, c'est l'endroit où la Sionne est couverte. Pour rappeler la présence souterraine de la rivière, des plaques comportant des vaguelettes ont été disposées dans les pavés, en suivant le fil de l'eau.

La rue est à sens unique montant. Toutefois, les automobilistes qui s'y risquent se sentent assez mal à l'aise. Des places de stationnement ont été maintenues, mais une pétition en demande la suppression. Il est intéressant de relever que le réaménagement des rues de Lausanne - en cours de travaux - et du Grand-Pont a été initié à la demande des commerçants qui constataient une baisse de leur chiffre d'affaires!



Un lieu d'attraction qui va au delà de Sion. (photo Alain Rouiller)

Jacques Dentan
jacques.dentan@gmail.com
et Marie-Claire Pétremand
mc.petremand@bluewin.ch ■

Le point de vue des commerçants

«Maintenant, Sion vit le week-end», se réjouit le patron de Zenhäusern Frères qui exploite une boulangerie pâtisserie et un café restaurant donnant sur la Place du Midi. «Certes, nous avons connu une période difficile pendant les travaux; mais désormais, nous sommes satisfaits. Les voitures ont cédé leur place aux flâneurs qui s'attardent dans les boutiques ou sur les terrasses. Quelques commerces dépendant de la voiture (quincaillerie, droguerie) ont émigré à l'extérieur, d'autres les ont remplacés».

Impressions identiques chez un commerçant de la rue des Remparts, où les 25 places de parc ont fait place aux terrasses de café et aux étalages: «Pendant les dix-huit mois de travaux, nous nous sommes serrés les coudes. Aujourd'hui, les habitants du quartier y éprouvent du plaisir et la clientèle se développe». (jd)

Sion et vélo: une sensibilité naissante

Malgré d'intéressantes initiatives pour la qualité de vie dans le centre historique, la ville de Sion peine à prendre en compte sérieusement les déplacements quotidiens à vélo. Mais de nombreux éléments poussent à placer de bons espoirs dans cette cité en mouvement.



Gare de Sion: actuellement, les cyclistes ne sont pas choyés pour déposer leur monture. Des améliorations notables sont annoncées. (Photo Philippe Schwery)

Force est de constater qu'à ce jour, les aménagements pour les cyclistes au quotidien sont très peu développés à Sion. Celui ou celle qui cherche à stationner sa monture à la gare trouve difficilement son bonheur. Au Nord, les vélos sont entassés en désordre dans les espaces inutilisables pour le parcage automobile, sans abri ni possibilité d'attacher son cadre. Au sud, seules 21 places non abritées sont prévues à cet effet. En ville, les rares aménagements manquent de cohérence et ne sont pour la plupart pas adaptés aux déplacements des pendulaires pressés.

Même les audacieux aménagements du centre historique n'ont pratiquement pas intégré de stationnement vélo. Et les nouvelles rues piétonnes, si conviviales pour les déplacements à pied, ne sont malheureusement pas toutes ouvertes aux cyclistes. On pourrait presque croire que ce moyen de déplacement rapide, sain et écologique est préféré sur les parcours sportifs qu'en ville. D'après Philippe Schwery (Transportplan et PRO VELO Valais) l'utilisation quotidienne du vélo souffre d'un grand déficit d'image, notamment à cause du manque d'infrastructures, du volume et de la vitesse du trafic automobile ainsi que des carences d'offre en stationnement vélo.

Des projets à réaliser

Conscientes de ces lacunes, les Villes de Sion et Sierre ont décidé de réaliser une planification globale de l'offre cycliste. La stratégie de planification proposée par Transportplan en 2006 distingue deux types de cyclistes ayant des exigences très différentes:

- les écoliers, les familles et les personnes âgées qui recherchent la sécurité;
- les pendulaires qui visent la rapidité.

Trois types de réseaux spécifiques répondent à ces attentes.

Petits bémols: à ce jour, un seul itinéraire figurant dans le schéma directeur des deux villes a été réalisé et une conception d'ensemble du stationnement vélo ne fait pas partie de cette vision.

Mais cette situation est appelée à changer: le budget mobilité douce vient d'être doublé pour l'année prochaine par l'exécutif de Sion. Et quelle meilleure enseigne pour le vélo qu'un président qui se déplace en vélo électrique pour participer à «à vélo au boulot»? (voir page 12).

Autre signe: les associations PRO VELO Valais (anciennement Sion et Sierre) et Valais-Roule (9 stations de prêt de vélo en plaine) ont toutes deux étendu leurs activités au niveau cantonal cette année.

On se réjouit donc de revenir goûter le climat valaisan et de découvrir les réalisations cyclophiles que cette région en plein élan réserve pour les prochaines saisons.

Manon Giger
manon.giger@pro-velo.ch ■



Prix Vélo Infrastructure 2010

Connaissez-vous le système de transport de vélos mis en place dans tout le canton par Car Postal Grisons? Avez-vous déjà entendu parler de la vélostation de la Ville de Bienne et de son concept de stationnement? Ou encore du réseau cyclable généralisé et continu de Thoun ou Winterthour? Le prix vélo infrastructure vise à récompenser et faire connaître des aménagements ou des outils stratégiques qui favorisent de façon exemplaire le confort des cyclistes.

Dépôt des candidatures: 31 janvier 2010

Informations: www.prixvelo.ch

Villes petites et moyennes à vélo

Les statistiques le montrent: le potentiel du vélo est grand pour les distances parcourues en Suisse, et pas seulement dans les grandes villes. L'utilisation effective varie au final beaucoup d'une commune à l'autre. Quels facteurs peuvent expliquer ces différences? Quels leviers peuvent aider les villes petites et moyennes à exploiter ce potentiel?

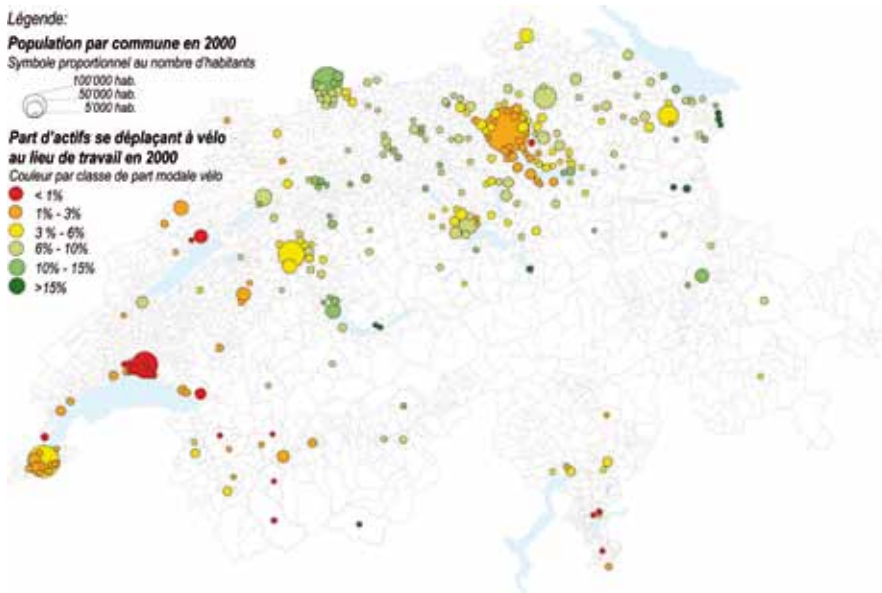
Emmanuel Fankhauser (Citec Ingénieurs Conseils) a proposé plusieurs lectures des déplacements à vélo dans les villes petites et moyennes sur la base des statistiques de déplacement existantes*. Le potentiel du vélo se situe dans les étapes de courte distance. Or, 30% des déplacements en voiture s'étendent sur moins de 3 km et 45% sur moins de 5 km. Mais ces données ne concernent pas uniquement les grandes villes, puisque 44% de la population suisse commence ou achève un déplacement pendulaire dans une commune de 5'000 à 40'000 habitants.

Un aperçu par les statistiques

La cartographie des parts modales vélo dans les trajets pendulaires permet d'observer un certain écart entre les situations en Suisse latine et Suisse alémanique. Elles montrent aussi, par exemple, que la part des trajets cyclistes des communes périurbaines par rapport à la ville centre est variable: plus élevée dans certains cas (Berne, Lausanne, Lucerne) et plus basse dans d'autres (Genève, Bâle). Une approche par les corrélations entre les différents modes de transport permet aussi d'évaluer la «concurrence» ou non entre deux modes de déplacements. Il en ressort entre autres que la part de trajets effectués en transports publics n'est pas influencée par la part vélo, par exemple, tandis que le trafic automobile élevé est souvent corrélé avec une faible part de trajets à vélo.

.....
*) Le microrecensement transports 2005 (Office fédéral de la statistique) offre une vision globale des étapes pour tous les motifs confondus, au niveau suisse, mais ne peut être utilisé par commune car l'échantillon de personnes interrogées n'est pas significatif à cette échelle. Le recensement fédéral de la population de 2000 (Office fédéral de la statistique) offre une base analysable à l'échelle de la commune, mais se limite aux déplacements pendulaires (au travail et vers le lieu de formation).

Carte des parts modales vélo en Suisse



Une approche statistique permet une vue d'ensemble des parts modales vélo dans les villes de plus de 5'000 habitants en Suisse. A l'heure actuelle, peu d'études se penchent sur les villes petites et moyennes; ce domaine gagnerait à être approfondi. Source: Bilan des pendulaires 2000; OFS, Neuchâtel 2003 - Recensements fédéraux de la population. Infographie: Citec Ingénieurs Conseils SA

L'orateur a présenté un tour d'horizon des villes selon leurs parts modales vélo pour les trajets pendulaires (internes, entrants, sortants). Les chiffres bruts sont toutefois difficiles à interpréter et la démarche mériterait d'être prolongée par des études de cas plus qualitatives. Il serait par exemple intéressant de mettre ces chiffres en relation avec le degré de volontarisme des politiques ou encore des aspects socio-économiques de la population. La possibilité d'analyser l'évolution des données sur plusieurs années apporterait sûrement des éclairages supplémentaires.

Des pistes pour les politiques cyclables

Fort de diverses expériences dans la planification cyclable, l'ingénieur a mis en évidence des éléments s'appliquant plus spécifiquement aux villes petites et moyennes. Le développement d'une vision intercommunale fait dans ce contexte encore plus sens et les cantons ont souvent aussi leur rôle à jouer

sur les tronçons reliant des localités. Les projets d'agglomération peuvent déclencher des démarches au-delà des limites communales. La modération des vitesses et la pression sur le stationnement sont aussi des facteurs clés.

Une réflexion à développer

La démarche proposée par l'orateur offre des pistes de réflexion intéressantes, mais ouvre surtout un chantier à approfondir. Les déplacements dans les villes petites et moyennes sont peu connus. Pourtant, des situations similaires se profilent (centre régional, commune de périphérie d'une grande ville, fonction prédominante...); il serait intéressant de développer des catégorisations et d'affiner les catalogues de mesures cyclophiles adéquates.

Les présentations de la journée sont à télécharger sur www.rue-avenir.ch

Manon Giger, manon.giger@pro-velo.ch ■

Tous les chemins mènent à la forme

Eva Martin-Diener décortique les liens entre la mobilité douce, l'activité physique et la santé. Sa conclusion est sans appel: les déplacements quotidiens sont une mine de mieux-être à ne plus négliger.

La conclusion principale d'Eva Martin-Diener est tellement claire qu'il vaut la peine de commencer par là. D'autant plus qu'elle s'appuie sur de nombreuses études. En une phrase: la mobilité douce peut influencer favorablement notre dose quotidienne d'activité physique. Autrement dit: les déplacements quotidiens sont un gisement de mieux-être à exploiter !

Très pratiquement il faut donc admettre que les activités sportives intenses ne sont pas les seules à avoir des effets positifs sur la santé et sur la condition physique. La marche rapide ou l'utilisation quotidienne du vélo pour se rendre au travail ou à l'école sont aussi bénéfiques pour la santé.

Changement de cap

Résumé à ce point-là, ce principe de base peut sembler couler de source, mais il marque un véritable changement de cap. Bien sûr, il n'est pas question de remettre en cause les bienfaits de la pratique du sport: amélioration de l'espérance de vie, ou du bien-être psychique notamment, diminution des risques de maladies cardio-vasculaires, de surcharge pondérale, de cancer du colon ou d'ostéopathie, entre autres. Mais les déplacements «ordinaires» qui n'étaient jusque-là considérés que comme un pis-aller deviennent une pièce maîtresse du dispositif, en tout cas au moins aussi importante que les autres.

C'est la démonstration de ce lien crucial entre une activité physique au sens large, la mobilité douce et la santé qui a rendu la contribution d'Eva Martin-Diener à cette journée d'études de *Rue de l'Avenir* spécialement importante pour une réflexion prospective. Avec à la clef, la philosophie du réseau HEPA Health Enhancing Physical Activity (www.hepa.ch): «on considère comme ayant des effets positifs sur la santé toute forme d'activité physique qui améliore l'état de santé

et qui a un minimum d'effets secondaires négatifs; l'activité physique ayant des effets positifs sur la santé se caractérise par sa fréquence, sa durée et son intensité.»

Des bienfaits, mais des bémols

A partir de là, pour progresser, il faudra prendre en compte toute une série de bémols. On sait que la proportion d'adultes qui ne font pas assez d'exercice, voire qui ne bougent tout simplement pas assez, est considérable: 60% des personnes concernées ! Pour les enfants, il n'existe pas de statistiques globales comparables...

Pour ce qui concerne les trajets «scolaires», les quelques données disponibles marquent assez la marge d'améliorations envisageables. Même si, en comparaison de la plupart des pays occidentaux, la proportion de trajets effectués à pied ou à vélo est très élevée en Suisse. Trois points de repère significatifs (voir aussi les bulletins de *Rue de l'Avenir* 2/2006 et 3/2008):

- En Suisse romande, les déplacements à pied sur le chemin de l'école marquent un renversement de tendance après une période de recul...
- En Suisse romande encore, le vélo n'est pratiquement plus utilisé pour se rendre à l'école; il a été en partie remplacé par les transports publics...
- La baisse des trajets effectués à bicyclette est spécialement importante chez les filles.

Pour ce qui concerne l'utilisation de la voiture, on considère qu'en moyenne un trajet scolaire sur dix est effectué en auto dans la tranche d'âge des six à neuf ans; ce pourcentage est resté stable pour l'ensemble de la Suisse ces dix dernières années. Autre constat qui joue et jouera son rôle dans l'appréciation de la situation: le phénomène des «mamans taxis» est particulièrement répan-

du dans les communes à revenu élevé. Ces données, encore trop fragmentaires, seront progressivement complétées: les micro-recensements sur les transports fourniront les indications précieuses puisqu'ils prendront mieux la marche en compte*. Mais il y a encore un travail considérable à consentir jusqu'à ce que les photographies statistiques de l'activité physique globale des enfants soient aussi fiables que celles adultes.

Laurent Bonnard ■

*) cf. Daniel Sauter, *Mobilité des enfants et des adolescents, Constats et tendances tirés des micro-recensements 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports* (rapport en allemand, résumé en français), Office fédéral des routes, Berne 2008.



Se déplacer par la force musculaire Document de base



CSFPO
2532 Macolin

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra
Office fédéral de sport OFSP
Office fédéral de la santé publique OFSP

Eva Martin-Diener est l'auteur d'une intéressante brochure publiée par le réseau HEPA (www.hepa.ch).

Parier sur l'avenir: Lorient, la ville à 30 km/h

Pourquoi vient-on à Lorient (Morbihan) de Genève, de Bruxelles, de Lyon ou d'ailleurs, alors que l'on a déjà beaucoup écrit sur le sujet? C'est ce qu'a fait le Réseau RUES* début septembre.

Pour voir comment ça marche, bien sûr, mais aussi parce qu'on se pose la question: ce dispositif est-il transposable à d'autres villes? Quelle est la clef du succès? La réponse ne peut pas être simple ni unique; mais les membres du Réseau RUES qui ont dialogué sur place le 4 septembre avec les initiateurs de l'opération et avec ceux qui l'ont menée à bout, s'en sont fait une idée.

Facteur temps essentiel

Tout d'abord, l'humilité de l'équipe en place, le choix de la concertation avec une vision et une stratégie et une persévérance au fil du temps ont joué un rôle moteur.

A Lorient, on a élaboré un savoir-faire (une boîte à outils) que l'on a adapté au fil du temps et on a développé la concertation dès la sortie du décret instaurant les zones 30, c'est-à-dire il y a presque vingt ans. Puis, patiemment, inlassablement, élus et techniciens, en appelant l'adhésion de la population, ont avancé et créé des zones 30 jusqu'à couvrir la majorité des quartiers, suscitant des modèles d'émulation entre quartiers. Il ne restait plus qu'un pas à franchir pour décider ensemble, avec la population, de généraliser le 30 km/h, à l'exception de quelques axes bien déterminés et lisibles.

L'exemple de Lorient montre que la généralisation du 30 n'entraîne pas de surcoût, mais nécessite une approche différente par réaffectation des budgets existants.

Lorient, ville détruite lors de la guerre, a conservé des voies de desserte assez larges. Il n'y a pas eu de gros travaux. La mise en œuvre de petits travaux n'a pas été seulement planifiée, elle a été intégrée dans les esprits. Elle a fait partie des travaux d'entretien et de sécurité routière, pour les écoles en particulier. Aujourd'hui, le budget zone 30 ne concerne que la communication, la part des aménagements est comprise dans l'entretien normal et les aménagements de sécurité sans modification des équilibres.



Deuxième but de la visite du Réseau RUES, Nantes où le développement du tram et une action volontariste ont permis de requalifier le centre-ville. Ici, avec le cours des Cinquante otages, aujourd'hui en zone 30, on est passé d'une artère de 8 à 9 voies de circulation à un axe où l'écomobilité domine avec les trams, les bus, les cyclistes et les nombreux piétons. Les automobilistes (20'000 véhicules/j) traversent sur deux voies de circulation cet espace sans passages piétons. (photo Alain Rouiller)

Aménagements à privilégier

Les aménagements se font à minima. Ils ont évolué dans le temps, recours à des ralentisseurs plutôt agressifs au début remplacés ensuite par des coussins faits « maison » lorsque le comportement a commencé à changer, une forte signalétique au sol plutôt que verticale, des carrefours sans feux mais avec giratoires de plus en plus petits avec un simple bombement de pavés au milieu, la disparition progressive d'aménagements « routiers », etc. Les services techniques s'obligent humblement à évaluer les nouvelles zones 30 après réalisation (la population est informée du processus d'évaluation dès la concertation) ou lors de demandes ponctuelles, grâce en particulier aux mesures des vitesses. Lorsque le V/85 est supérieur à 30, on revoit les aménagements juste ce qu'il faut, pas plus.

Les bonnes habitudes ont remplacé les mauvaises qui ont pu exister à Lorient, comme ailleurs. Lorient n'est pas une ville que l'on traverse; sa taille n'excède pas un rayon de

800 mètres; dans le reste de l'agglomération, les résultats sont moins bons. Pour autant, la large profusion de parkings gratuits en centre ville (héritage local d'une ville reconstruite) et son rôle économique et commercial pour la Bretagne Sud provoquent un trafic non négligeable sur certains axes, comme on l'observe dans de nombreuses autres villes.

L'exemple de Lorient est à méditer et constitue pour une large part un modèle à reproduire dans les villes de périphérie. On peut, comme l'a fait Lorient, parier sur l'avenir et l'éducation pour un changement de culture. Les premiers résultats de la démarche *code de la rue* donnent des outils réglementaires pour s'y lancer.

Jacques Hennebert, Rue de l'Avenir France
jacques.hennebert@adtc-grenoble.org ■

*) Réseau RUES: réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre.

Il comprend des associations et organismes de Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse romande. Contact: reseau.rues@mac.com.

L'avenir de Sion sous l'angle de la mobilité et de la qualité de ville



l'invité



Depuis quelques années, progressivement, Sion se transforme, évolue, ouvre ses espaces du centre ville vers une qualité urbanistique qui plaît et qui participe à résoudre, en partie, les défis liés à l'augmentation des véhicules privés et du trafic. Le conseil municipal de Sion découvrait il y a quelques années, sous la forme d'une vidéo, le principe de fonctionnement d'une zone de rencontre, sur l'exemple de Burgdorf. De là est née l'idée de pratiquer une première fois ce type de zone sur l'espace de la place du Midi, alors en chantier !

Depuis, l'espace dédié à la zone de rencontre s'est étendu à la plus grande partie de l'ancienne vieille ville, englobant bientôt la rue des Remparts, la rue de Lausanne et le Grand-Pont.

Une culture de la mobilité douce

Le piéton se réapproprie ses rues, le cycliste se découvre de nouvelles libertés et un nouveau plaisir de se déplacer. Avec ces nouvelles zones, c'est une culture de la mobilité douce qui se développe progressivement à Sion, et de façon plus rapide que prévue, à mon sens. L'expérience de la place du Midi est déterminante et donne l'envie de progresser encore en ouvrant de nouveaux espaces de qualité. Cette qualité réduit

d'ailleurs la perception des distances. « On laisse la voiture et on va à pied ! »

L'accès rapide, confortable et bon marché à des parkings, contribue à ce succès. Sion donne envie, les visiteurs valaisans ou extérieurs au canton viennent à Sion, s'arrêtent au pied des châteaux pour profiter d'une bonne adresse gastronomique, pour acheter un produit du terroir, pour flâner dans les rues, pour vivre un événement comme « la Fête du Goût » ou « Le Festival Art de Rue », pour découvrir une exposition sur l'art abstrait en Suisse, par exemple. De nombreux événements culturels et musicaux jalonnent en effet le calendrier.

En parallèle, de nouveaux espaces sont appelés à évoluer fortement: la Planta, la Matze, l'avenue de la Gare, l'espace du « cour de gare » et ses enjeux de développement liés aux synergies avec les gares ferroviaires et routières. Quitter son bureau, son commerce, son école ou son appartement, pour rejoindre rapidement le quai de gare, direction Berne, Zürich, Genève ou Turin, voilà la qualité qui est attendue pour demain.

Encore des projets...

Traverser sa cité dans des rues agréables, rejoindre la gare en quelques minutes, faire quelques petits achats au passage, le chemin du rêve à la réalité n'est peut être pas si long.

Reste la vision sous l'angle de l'agglomération et le potentiel lié à l'aéroport. A ce sujet, des réflexions doivent encore être menées pour rapprocher toujours plus les destinations liées au tourisme, et ceci pendant les quatre saisons. Balade, ski, golf, marche en montagne dans un des climats les plus favorables d'Europe Centrale, voilà des atouts indéniables avec lesquels nous pouvons jouer. Cette qualité de vie est aussi un atout sous l'angle économique. Aussi bien le chercheur que le patron, que le

collaborateur scientifique ou économique, rêveront certainement de rejoindre rapidement les espaces de détente et de repos que représente notre nature, dans un cadre alpin à couper le souffle. Le futur du Valais, et de sa capitale, consiste à développer de nouvelles activités à haute valeur ajoutée dans les domaines des technologies du vivant et de l'énergie notamment.

... et des activités nouvelles

La qualité de vie en ville, la facilité des moyens de transports, l'évolution vers des solutions de mobilité douce, seront des atouts déterminants à l'avenir pour permettre ces évolutions. Les mentalités évoluent, les citoyens recherchent le calme, le bien-être, pour trouver l'équilibre entre une vie professionnelle motivante et une vie privée équilibrée.

Marcel Maurer
Président de Sion ■

(Intertitres de la rédaction)



La zone de rencontre du Grand-Pont sous les lumières de décembre (photo Fabienne Degoumois-Panchard)