



PLAN D'ACTION ENVIRONNEMENT ET SANTÉ / MOBILITÉ

Priorité bien-être!

La station Crans-Montana-Aminona en a ras le bol des bouchons. Le Plan d'action environnement et santé (PAES) de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) lui permet de repenser son développement, en donnant la priorité aux piétons. Un processus qui intègre tous les acteurs locaux, grâce à une communication efficace. Coût du projet: 2 millions de francs sur la période 2002-2006, dont la moitié financée par la Confédération.

Tout commence par une signalisation aléatoire au départ de Sierre. Le touriste belge ou suédois monte en suivant un panneau fléché «Crans-Montana», qui a bien des chances de l'amener loin du logement qu'il a réservé. Résultat: une fois arrivés à la station, les visiteurs circulent d'un bout à l'autre avant d'aller se renseigner à leur agence, où ils se garent en obstruant le trafic. Au total sept routes d'accès mènent aux différentes zones, mais sans précisions très claires. De même pour le retour: une route descend avec l'indication «Sierre». L'automobiliste qui veut aller à Sion traversera Crans-Montana dans toute sa longueur, alors qu'il ferait mieux de passer directement par Sierre et la vallée du Rhône.

«Grâce au PAES, nous découvrons sans cesse des aberrations qui expliquent déjà une bonne partie de nos problèmes. De même, les agences devraient indiquer d'avance le meilleur itinéraire à leurs clients», affirme François Parvex, chef du projet. Dernier couac découvert – et enfin corrigé: le «TGV des neiges» venant de Paris déposait jusqu'à l'hiver dernier les voyageurs à Sierre à 22 h 30... mais le dernier bus pour la station était déjà parti depuis plus d'une heure!

Les transports publics pris dans les bouchons

A 1500 m d'altitude, Crans-Montana-Aminona s'étend sur dix kilomètres, traversant six communes: Icogne, Lens, Chermignon, Montana, Randogne, Mollens. Orienté plein sud, le magnifi-

que plateau attire depuis 1889 les curistes, suivis plus tard par les skieurs et les golfeurs. Des cliniques et des écoles internationales ont rehaussé le prestige de la station, qui s'est urbanisée dès les années 50. En haute saison, elle se transforme en ville de 45 000 à 50 000 habitants, contre 6000 en basse saison. Elle est sillonnée par 16 000 à 17 000 véhicules par jour – huit fois plus qu'au col du Simplon. Le trajet d'un bout à l'autre peut prendre une heure! En plus, des milliers de Valaisans viennent y travailler depuis les villages environnants. Le touriste venu pour l'air pur, la nature sauvage, les paysages splendides, retrouve le stress citadin. Cherchez l'erreur...

Malgré tous les efforts pour promouvoir les transports publics, rien n'y



Emanuel Ammon/AURA

Détente bienfaisante pour le corps et l'esprit en haut d'une piste ensoleillée de Crans-Montana. Il faut absolument préserver ces atouts naturels.

fait. Dans les six communes, 63,5% des déplacements se font en voiture (moyenne valaisanne 45,7%, moyenne suisse 39%). Les autocars SMC et le funiculaire modernisé Sierre-Montana (12 minutes en trajet direct) ne font pas le plein. Ils ne fonctionnent plus en soirée. Les parkings aux abords des centres et des télécabines sont sous-utilisés: à peine 20% en haute saison. Quant aux

tourisme de Crans, Lelio Rigassi, réclamait l'interdiction des voitures au centre. En 1999, la région amorce un processus d'Agenda 21 local. Sa candidature au PAES, retenue par l'OFSP, lui permet de devenir région pilote «mobilité et bien-être». Pourtant, pas question de bannir totalement la circulation privée sur le modèle Zermatt ou Saas Fee: trop coûteux pour résoudre un problème qui

publics, éviter les transits inutiles et le stationnement sauvage. «Les nuisances causées par le trafic privé intense sont importantes, c'est pourquoi le potentiel de changement est également considérable», estime Andreas Basler, de l'OFSP, responsable de la collaboration entre les régions pilotes. Malgré la méfiance de certains milieux envers des mesures environnementales, tout le monde est d'accord sur un point: le développement actuel a atteint ses limites.

MOBILITÉ ET BIEN-ÊTRE SONT PARFAITEMENT COMPATIBLES.

bus gratuits, qui coûtent 700 000 francs par an aux communes, ils sont peu fréquentés. Normal: eux aussi sont coincés dans les embouteillages... alors pourquoi se priverait-on du confort de sa voiture?

Réorganiser la circulation

En 1967 déjà, le directeur de l'Office du

se pose quelques semaines par an. De même, on renonce aux grosses infrastructures – ceinture sud ou tunnels. Les six communes optent pour une réorganisation de la circulation: créer des zones prioritaires pour piétons et transports publics, favoriser les trajets à pied et l'utilisation des parkings, dévier le trafic, promouvoir les transports

Recherche de consensus et communication créative

Le PAES fait un pari: changer les comportements avec un minimum de contrainte et un maximum de consensus. À côté du projet principal «Mobilité pour tous», 13 autres actions visent à améliorer le bien-être: alimentation saine, lutte contre le tabagisme, patrimoine et architecture, économies d'énergie, promotion des produits locaux («acheter mieux en roulant moins»), sentier du



Beaucoup de routes aboutissent à Crans-Montana, mais quelle galère pour circuler à l'intérieur de la station!

développement durable. L'accent est également mis sur la communication. Il s'agit de «bien dire le bien-être» aux habitants et aux touristes en remplaçant les sermons culpabilisants par des méthodes participatives, des dessins et des slogans ludiques. Ainsi, la marche est encouragée sous forme d'attractions: sentier de la transhumance, chemin de l'eau, tour de la Moubra (réalisé en dessin par des élèves).

Tous les acteurs

sont écoutés et intégrés

«Le PAES est un excellent tremplin pour la région, pour souder les différents partenaires locaux et développer un projet commun qui donnera un nouvel élan en faveur de l'unité des six communes», estime Stéphane Pont, délégué des dites communes au sein du PAES. Les six municipalités élaborent ensemble un

avenir durable, entériné par un Plan directeur. Avec l'aide d'une centaine de bénévoles de tous horizons: tourisme, remontées mécaniques, transports publics, employés et élus communaux, experts, commerçants, hôteliers, établissements scolaires et hospitaliers, police.

On recueille les avis de la population et des hôtes, y compris ceux des «Neinsager», à qui l'on répond avec soin. Cette méthode permet de s'adapter aux sensibilités locales. Comme le souligne un restaurateur, s'attaquer de front à la voiture serait «totalement irréaliste». Bien des employés ont tiqué face aux vœux de ces messieurs de Berne, qui souhaitent encourager les déplacements à vélo: «A part quelques athlètes, on ne peut pas demander aux gens de pédaler tous les jours sur des montées raides, enneigées plusieurs mois par an» souligne François Parvex.

«En Valais, il y a encore des person-

nes qui réagissent négativement au mot écologie. Nous préférons utiliser le développement durable: ce terme sonne moins agressif ici, on l'associe à des réalisations concrètes ne lésant pas l'économie», ajoute le responsable du projet.

Les premières mesures cet hiver

Durant l'hiver 2002-03, une première série de mesures ont permis de fluidifier le trafic: lutte contre le parking sauvage, suppression de places de stationnement causant des obstructions, déviations ponctuelles, agents aux points stratégiques pour dissuader ou orienter les





LIEN

www.paes.ch

gens. Et pour inciter les sportifs à venir à pied, on encourage l'utilisation d'armoires à skis aux départs des télécabines.

A quoi ressemblera la région dans 5 ans? «Les nombreux sentiers seront fréquentés pendant toute l'année. Les écoliers habitant près du Centre scolaire s'y rendront à pied ou à vélo. Les bus, déjà gratuits aujourd'hui, seront pleins et permettront de se déplacer plus vite qu'en voiture. Le lac de la Moubra sera un centre de nature et de plein air...», espère Maria-Pia Tschopp, préfète du district de Sierre et présidente du comité de la région pilote.

D'ores et déjà, l'expérience valaisanne attire des délégations étrangères, comme celles de Morzine (Haute-Savoie) et de Brescia (Italie). L'Agence française de l'ingénierie touristique ainsi que l'Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie sont venues observer en détail la «méthode suisse» permettant d'obtenir un consensus entre des intérêts divergents.

■ Daniel Wermus

INFOS

Miges Baumann, service Santé et environnement, OFSP

031 323 06 01

fax 031 322 83 83

miges.baumann@bag.admin.ch



PAES: des projets ancrés dans la vie locale

«Notre santé et la santé de l'environnement sont les deux faces de la même médaille!» Tel est le message du Plan d'action environnement et santé (PAES), mis sur pied à la suite du Sommet de la Terre de Rio. L'idée est de développer une interaction sur le terrain et d'obtenir des progrès mesurables.



Trois régions pilotes ont été sélectionnées, chacune privilégiant un aspect: l'habitat dans un quartier d'Aarau à forte immigration (Telli), la nature dans la région agricole de Thal (SO), la mobilité à Crans-Montana. A l'OFSP, Andreas

Basler supervise ces trois projets. Pour lui, tout a bien démarré:

«Chaque région a mis en place des projets passionnants, qui tiennent compte des réalités locales tout en répondant aux buts du PAES. Les résultats tangibles ne tombent peut-être pas aussi vite qu'on l'espérait, mais des coalitions solides se sont constituées et les gens s'impliquent de plus en plus.»

Mais comment maintenir une telle dynamique pendant cinq ans?

Il y a différentes façons d'encourager une vie saine dans un environnement sain. Ce qui compte, c'est que les projets soient bien ancrés dans la population et les organisations locales, même s'il y a parfois des intérêts contradictoires. Ils doivent susciter un mouvement qui crée un plaisir de vivre, et donc une action durable. Une durée de cinq ans nous semble propice à un tel processus.

Pourra-t-on généraliser les résultats au reste du pays?

Nos moyens sont limités. Mais en mettant à disposition les expériences et les exemples concrets, nous voulons susciter de nouvelles initiatives. Nous essayons de trouver des partenaires au niveaux fédéral et cantonal – et aussi parmi les ONG – qui reprennent ces résultats et motivent des groupes locaux.

En quoi le PAES de Crans-Montana se distingue-t-il des deux autres?

C'est la seule région qui soit aussi une destination touristique. On peut ainsi promouvoir un développement qui améliore la vie des habitants comme des visiteurs, tout en améliorant la qualité de l'environnement. C'est un sacré défi!

Interview: Daniel Wermus