



Une action de l'Office fédéral de la santé publique

« L'échange d'expériences est un gain pour tous. »

Le test d'une zone de rencontre à Crans-Montana durant les saisons d'été et d'hiver nous montre qu'il est possible de concilier tranquillité et trafic dans une station touristique, même si cela ne va pas sans heurts. L'exemple donné par cette région pilote valaisanne est soutenu par l'Office fédéral de la santé publique et inspire d'autres stations. A Verbier notamment, le conseiller communal Robert Gaillard nous explique de quelle manière sa commune peut profiter de l'expérience de Crans-Montana.

Monsieur Gaillard, est-ce qu'il est difficile de circuler à Verbier ?

En hiver, oui. Avant tout durant les fêtes de fin d'année et durant les vacances de février, périodes de fortes affluences. Sinon, le trafic est important mais n'est pas catastrophique. La Place Centrale est en vérité le nœud du problème ; comme l'indique son nom, c'est là que se concentre tout le trafic. Aux alentours immédiats de la place, le trafic est tout spécialement ralenti par un grand nombre de piétons et une surcharge ponctuelle de véhicules.



A la rue de Médran, vous avez mis en place une zone de rencontre en phase test. Quelles règles régissent cette zone ?

Dans cette zone, les piétons ont la priorité. Des éléments de bois ont été installés provisoirement. Ce n'est pas encore abouti du point de vue esthétique, mais ces éléments servent d'obstacles pour empêcher une circulation trop rapide et sont assez solides pour supporter l'hiver, résister au déblaiement de la neige et au vandalisme. Pour les automobiles, la vitesse est limitée à 20 km/h. Nous désirons par ce biais réduire l'importance du trafic et permettre une meilleure cohabitation entre piétons et conducteurs.

Quelle fut la réaction à l'annonce de ces nouvelles règles ?

Les propriétaires des commerces de la rue de Médran se sont montrés, pour la plupart, favorables et ont surtout apprécié la restriction de vitesse. Ils ont aménagé des terrasses dont la clientèle a déjà pu profiter en février. En été, les commerçants pourront encore mieux exploiter cette zone. Nous imaginons que, par exemple, un marché et de l'animation de rue seront organisés.



Des critiques ?

Bien sûr, il y en a eu aussi. Ces aménagements ne sont pas du goût de tous - ce que je peux comprendre. Je rappelle que nous sommes en période d'essai. Lorsque l'on innove, il faut savoir accepter les critiques et attendre que les gens s'habituent aux changements. Or, dans notre cas, pour beaucoup de personnes, cela n'allait pas de soi.

Comment la commune va-t-elle répondre à ces critiques ?

Nous allons poursuivre cette phase d'essai à la rue de Médran durant l'été, afin que les tests soient réalisés durant les deux saisons touristiques.

Nous ferons ensuite un sondage d'opinions et, selon le résultat obtenu, nous envisagerons les mesures à adopter dans l'immédiat. Ensuite et en fonction de la volonté d'aménagement, un concours d'idées devrait être lancé pour l'ensemble de la zone de rencontre.

Quel bilan pouvez-vous tirer de votre expérience d'une zone de rencontre ?

Notre but est de répondre aux questions suivantes : Comment Verbier veut-il poursuivre son développement ? Quelles sont nos préoccupations concernant la mobilité interne et externe ? Quelles sont les solutions possibles ?

Une zone de rencontre est une nouveauté non seulement pour Verbier, mais pour l'ensemble du territoire, puisqu'elle découle d'une législation très récente. Je pense que même les personnes récalcitrantes vont petit à petit se rendre compte de l'intérêt de ces zones de rencontre. Dans l'ensemble, notre expérience est semblable à celle de Crans-Montana. Il est difficile de ne pas dépasser 20 km/h, surtout sur une route en pente. On y roule trop vite de manière générale. Malgré une information préalable, la population a trouvé, au début, que la signalisation manquait de clarté. Beaucoup n'ont pas compris de quoi il s'agissait. Mais bien sûr ces problèmes peuvent trouver une solution.

Vous est-il possible de profiter directement de l'expérience de Crans-Montana ?

Nous avons suivi les règles édictées par le PAES pour les régions pilotes. Nous avons discuté avec les autorités communales et les commerçants de Crans-Montana afin de trouver un concept qui puisse être réalisé chez nous. Lors de notre première prise de contact, une bonne collaboration s'est établie et ce, certainement, grâce au bureau d'ingénieurs conseil Pierre-François Schmid, qui nous a fait profiter de l'expérience acquise à Crans-Montana où la problématique est identique à la nôtre. Cependant, notre travail est facilité puisque, pour nous, il s'agit d'une seule et même commune, alors que Crans-Montana a dû trouver une entente entre les 6 communes du Haut-Plateau.

Est-ce qu'en Valais les stations touristiques de montagnes ne sont pas en concurrence ?

On remarque très bien que bon nombre de stations partagent les mêmes problèmes, raison pour laquelle elles ont intérêt à échanger leurs expériences sans esprit de concurrence. Nous aussi, à Verbier, nous partageons nos connaissances avec d'autres et avons, à cette fin, établi des contacts avec Zermatt de même qu'avec des stations françaises de Haute Savoie.

Une zone de rencontre, est-ce une solution pour les problèmes de circulation ?

Une tranquillisation du trafic favorise le tourisme. Verbier ne doit pas se laisser enfermer par des problèmes de mobilité et veut trouver des solutions intelligentes et harmonieuses pour l'avenir. Une zone de rencontre, appelée également « zone conviviale », a un effet bénéfique sur les indigènes et les hôtes de la station, à condition que l'on se donne la peine d'utiliser ces zones. C'est pourquoi je suis convaincu que ce concept est une solution d'avenir pour nous.

A Crans-Montana, la possibilité de créer une zone piétonne est déjà en discussion. La question se pose-t-elle pour Verbier ?

Ce thème a été abordé et le sera encore par le groupe de travail que je préside et qui est chargé d'établir un concept général de circulation, de définir l'image de Verbier en terme de développement durable, de déterminer les besoins internes et externes en matière de mobilité et de proposer des solutions à l'intention des autorités.

Santé et environnement vont de pair

Depuis 2001, le Plan d'action environnement et santé (PAES) associe, pour la première fois de manière systématique et innovatrice au niveau national, les domaines de l'environnement et de la santé. Le programme de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP), qui court jusqu'à 2007, met en œuvre ce plan : élaboré par différents offices, il se base sur des accords internationaux conclus avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui remontent à L'Agenda21, décidé à Rio en 1992. Avec ses nombreux projets, dont les thèmes prioritaires (mobilité et exercice physique, habitat et vie en commun ainsi qu'alimentation et agriculture) sont mis en œuvre dans les régions pilotes de Crans-Montana, de Thal et d'Aarau, le PAES entend motiver un large public à conjuguer au quotidien des réflexes sains et un comportement respectueux de l'environnement et, de la sorte, à contribuer à un développement durable.

Le secteur du tourisme mise sur les zones piétonnes

Le tourisme occupe une place de choix dans l'économie du Valais. Une étude, menée sur mandat du Département « Économie et territoire » de ce canton en 2001, le montre : une nature préservée (paysages, air pur) joue un rôle primordial pour les touristes. Les raisons qui les incitent à se rendre dans le Valais, été comme hiver, sont les activités sportives (en été, pour pratiquer la randonnée et en hiver, pour faire du ski) ainsi que la recherche du repos et de la distraction. Ils apprécient par ailleurs fortement les possibilités offertes par le réseau routier, les transports publics ainsi que par le réseau ferroviaire en montagne. Mais le moyen de transport privilégié des touristes du Valais reste le véhicule privé. En effet, l'étude nous montre que la voiture est de loin la plus utilisée par les locataires d'appartements de vacances alors que les résidents d'hôtels lui préfèrent les transports publics ou se déplacent plus souvent en combinant voiture et transports en commun.

Yvan Aymon, vice-président de Valais tourisme, est catégorique : « bannir la circulation est la condition sine qua non pour pouvoir proposer des destinations de vacances attractives ». Selon lui, une zone de rencontre représente peut-être la solution rêvée pour les villes, mais une station thermale doit répondre à d'autres besoins. Les curistes aspirent davantage au repos et à la détente. Selon M. Aymon, « les zones piétonnes : voilà la clé du succès ». Tous les efforts faits à Crans-Montana ont-ils été vains ? « La solution d'une zone de rencontre n'a jamais réellement contenté personne ici », déclare Yvan Aymon, « nous avons perdu du temps et avons mis notre crédibilité en jeu, aussi bien auprès des touristes qu'auprès des prestataires de services locaux ». Une double décision a été prise pour la région Crans-Montana : les conseils communaux responsables ont décidé que Montana deviendrait une zone de rencontre, tout en suggérant qu'elle pourrait être transformée plus tard en zone piétonne. Crans, toutefois, deviendra une zone où la vitesse sera « seulement » limitée à 30 km/h. Pour l'instant, la procédure de consultation publique est en cours. Pour Yvan Aymon, il est d'ores et déjà évident que si cette solution persiste, « Montana, bénéficiaire d'une zone piétonne, deviendra rapidement le centre de la station à proprement parler ».

Entretien réalisé par Isabel Küffer
Photos : Peter Schneider