



Une action de l'Office fédéral de la santé publique

Reportage sur la région pilote de Crans-Montana

« Sans le PAES, nous n'aurions pas avancé d'un pas à l'heure actuelle »

Une région des montagnes valaisannes prend l'air : on fait ses courses dans les centres commerciaux de Crans-Montana où les piétons ont retrouvé de l'espace pour se promener bien au-dessus de la vallée du Rhône. Crans-Montana, région pilote du Plan d'action environnement et santé (PAES), devient pionnière en osant se distancer du trafic chaotique pour améliorer santé, bien-être et savoir vivre.

Au centre de Crans Montana, tôt le matin. Un gros camion s'est arrêté à l'avenue de la Gare. Le chauffeur en descend et commence à livrer ses marchandises. Les autos roulent en un flux serré le long du camion. Une femme avec un chien, après avoir discuté avec un homme âgé devant la droguerie, se met rapidement sur le côté. Un lundi matin tout à fait normal en somme.



Plus pour longtemps. Dès le 15 juillet 2004, les chauffeurs de camion ne pourront plus s'arrêter qu'à certaines heures et à certains endroits bien définies pour effectuer leurs livraisons. Les automobilistes devront réduire leur vitesse pour que les piétons puissent circuler partout en toute sécurité. L'été, les centres de Crans-Montana seront provisoirement transformés en espaces rencontre. Car quoi de

mieux que flâner avec des amis, faire tranquillement du lèche-vitrines, promener son chien, s'attarder au restaurant ou prendre l'apéro sur une terrasse, sans que des autos bloquent toujours la route et sans que le bruit des motos rende toute conversation impossible.

Circulation folle et chaotique

Il y a maintenant deux ans que les six communes du haut plateau, Icogne, Lens, Chermignon, Montana, Randogne et Mollens cherchent comment réduire le trafic et améliorer durablement la qualité de vie des habitants et des touristes. C'est surtout aux alentours des vacances de Noël que Crans-Montana est sens dessus dessous. Le Plan d'action environnement et santé (PAES) soutient sa région pilote pour trouver une solution aux problèmes par des conseils mais aussi des actions (voir encadré 1). Car la solution n'est pas simple à trouver dans un endroit de villégiature à 20 minutes de l'autoroute, où, malgré les transports publics à disposition, les autos ont la priorité.

Et pourtant tout va très vite... Après les hésitations du début, les six présidents de commune se sont laissés convaincre de la nécessité des espaces rencontre. A titre d'exemple, jusqu'à fin septembre, la vitesse est limitée à 20 km/h dans les centres de Crans-Montana, les piétons sont rois et le trafic est réglementé partout. La largeur des rues est ramenée à 3,5 mètres, les piétons ont davantage de place pour eux. Certaines rues sont totalement interdites aux voitures, la route du Transit est mise en double sens. De nouveaux panneaux de signalisation, des arbres et encore d'autres aménagements des rues ont été prévus : l'opération peut commencer.

Petit à petit ...

Hildebert Heinzmann se trouve à l'entrée de cet îlot qu'est l'espace rencontre, nouvellement créé à Montana, et il observe le trafic sur la route du Transit.



Le responsable de « Mobilité pour tous » a déjà fait cadeau de nombreuses heures de travail à ce projet et il attend beaucoup de l'essai en cours.

Monsieur Heinzmann, la réalisation (peut-être même définitive) d'un espace rencontre est soudain imminente. Avez-vous seulement le temps de vous en réjouir ?

Hildebert Heinzmann : La préparation et l'essai lui-même exige maintenant un énorme effort de la part de tous les participants. En fait, nous avons des problèmes de temps, sans compter que nos moyens personnels et financiers sont limités. Nous devons réaliser en vitesse des projets architecturaux et, en même temps, informer de manière optimale la population et les touristes et mettre sur pied un concept d'animation. Au total, cela revient à environ 200 000 francs. Mais naturellement, nous nous réjouissons que notre projet soit arrivé à motiver les autorités. Le fait que les six présidents de commune aient approuvé l'idée de cet essai sans réserve est surtout attribuable au changement de mentalité.

Dans quelle mesure ?

Je crois que nous sommes arrivés à convaincre les habitants – et parmi eux surtout les indépendants – que nous ne voulions pas les embêter, mais qu'un nouvel aménagement du centre ne pouvait qu'apporter des avantages. Notre objectif principal n'est pas de réglementer le trafic, mais de permettre aux piétons d'avoir à l'avenir davantage de place à disposition où ils puissent marcher et se sentir bien. Nous avons discuté à ce sujet avec les aubergistes, les hôteliers, les propriétaires de magasin et les habitants. Globalement, un processus de changement des mentalités a eu lieu et j'ai le sentiment que l'opinion générale est favorable. Et si l'on veut aller plus loin : à un moment ou à un autre une décision politique s'impose et, dans notre cas, elle a heureusement été positive.

Quel rôle a joué le Plan d'action environnement et santé (PAES) ?

Un rôle décisif ! Sans le PAES, nous n'aurions pas fait un pas en avant pour les espaces rencontre et, sans ses impulsions et son soutien, il est sûr et certain que l'essai n'aurait pas eu lieu.

Cet essai va-t-il entraîner une solution définitive ?

On verra. Cet essai n'est pas une révolution, mais un tout petit pas parmi tant d'autres. Il faut aussi relativiser la situation : « Mobilité pour tous » n'est qu'un projet parmi de nombreux autres et il reste encore beaucoup de problèmes à résoudre. Nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers. L'espace rencontre n'est pas encore réalisé ; il n'en est qu'à ses débuts. C'est maintenant qu'intervient une mise en oeuvre qui exige beaucoup de travail. En faisant un essai, nous voulons montrer aux gens comment cela pourrait fonctionner et analyser les difficultés qui pourraient surgir. Cet été, nous allons mener des sondages et évaluer cet essai très soigneusement pour avoir une vue très claire de la situation avant de prendre une décision définitive.

Aussi du scepticisme et de l'irritation

Les signes avant-coureurs sont déjà apparus. Les touristes élégants s'assoient aux terrasses des restaurants devant des boissons rafraîchissantes comme s'ils cherchaient à avoir un avant-goût de ce qui pourrait devenir une réalité à Crans-Montana.

Mais nous n'en sommes pas encore là ! Les nouveaux plans ne satisfont pas certains propriétaires de magasin. Par exemple, le pharmacien Fredy Weder est quelque peu sceptique devant l'inconnu (« En fait, nous ne savons pas exactement comment ce projet va fonctionner »). Pascal Bonvin, propriétaire de la laiterie « Au petit Chalet », quant à lui, dit haut et fort « Nous sommes en colère » et interrompt un instant le travail qu'il faisait sur la vitrine réfrigérante. Il ajoute : « Je ne suis pas a priori contre un espace rencontre, mais il faut d'abord que nos places de parc soient garanties. De tels concepts sont peut-être réalisables en ville, mais pas dans un endroit comme Crans-Montana. Nos clients font leurs achats en voiture et ils vont se promener ailleurs. Mais s'ils ne peuvent plus parquer chez nous, nous courons le risque qu'ils aillent faire leurs achats dans la vallée. » Il distribue des questionnaires à ses clients pendant la phase d'essai et en fera connaître les résultats à la direction du projet « Mobilité pour tous ».

Déjà « jouer le jeu »

Malgré toutes les voix critiques qui s'élèvent, le soutien politique est certain. Gaston Clivaz, président de la commune de Chermignon est en tous cas convaincu du succès de l'opération et d'ajouter « Si nous n'en avons pas été persuadés, nous aurions arrêté le projet dès le début. » Il attend maintenant les premiers résultats avec curiosité. D'où justement l'utilité de l'essai qui permettra de recueillir des expériences et de voir comment le projet fonctionne. Si les politiciens n'ont pas pris de décision plus tôt, c'est qu'ils voulaient d'abord laisser mûrir le projet. Mais maintenant nous sommes prêts à « jouer le jeu ».



Comme Hildebert Heinzmann, Gaston Clivaz estime que le PAES joue un rôle important dans la prise de décision : « Le PAES a été le moteur de toute l'histoire, il a opéré un changement de mentalité. Sans le PAES, nous n'aurions pas autant avancé. » Gaston Clivaz pense que de bons résultats et une décision positive rendraient théoriquement possible la réalisation d'une solution définitive pour 2005.

Les pessimistes deviennent optimistes

François Parvex, chef du projet PAES pour la région pilote de Crans-Montana rayonne ; les paroles de Gaston Clivaz lui vont droit au cœur. Elles lui confirment que ses efforts pour la bonne cause n'ont pas été vains. Lui aussi a constaté un changement de mentalité dans la région, où le pessimisme a fait place à l'optimisme. Les gens commencent à comprendre que la diminution du trafic a des effets salutaires sur la santé. Il est normal qu'un projet de cette envergure suscite quelques critiques, mais il faut aussi arriver à un compromis entre les différents acteurs. Sa réponse à Pascal Bonvin : « Les places de parc sont en effet déplacées, mais peu sont supprimées ! Certaines ont même été supprimées récemment en cours d'essai à la demande de commerçants. La décision prise par toutes les communes dans l'intérêt d'une mobilité aux effets sains et durables nous amène à un tournant décisif de notre politique commune, au seuil d'une nouvelle ère ». François Parvex montre qu'à Crans-Montana bien des choses sont possibles : « Je constate à différents niveaux un franc consensus ». Ainsi les mêmes objectifs et les mêmes idées, voire même une philosophie commune, concernant le développement de la région se dégagent maintenant. Par exemple, le slogan créé depuis peu « La région qui marche » est le fruit d'un message commun qui encourage la mobilité par le plaisir d'être piéton et de bouger dans la nature, s'inspirant ainsi du message diffusé par le PAES.



Crans-Montana Tourisme a sauté dans le train en marche et présente la région à sa clientèle comme un lieu de promenade attrayant : « Crans Montana à pied, c'est le pied ». Une forfait a été mis en place.

C'est vrai qu'à Crans-Montana bien des choses sont possibles.

Plan d'action environnement et santé (PAES)

Crans-Montana (mot-clé Mobilité) est, avec la région de Thal (mot-clé Nature) et d'Aarau (mot-clé Habitat), l'une des trois régions pilotes qui participent au plan d'action environnement et santé (PAES). Le PAES vise à motiver un large public à associer environnement et santé dans la vie quotidienne et à contribuer ainsi à un développement durable. Les régions pilotes réalisent avec le soutien du PAES des actions pour l'environnement et la santé qui font reconnaître leur région, induisent des changements de comportement concrets de la population et, à ce titre, font office de pionnier en Suisse. Les autres messages du PAES en vue d'améliorer la santé et d'embellir l'environnement sont de quatre ordres : se nourrir de manière équilibrée avec des aliments produits dans le respect de l'environnement, bouger davantage et donc recourir moins souvent aux moyens individuels de transport, avoir de l'air sain à l'intérieur des habitations et enfin aménager les environs pour qu'ils restent proches de la nature. Le plan d'action est coordonné par le service Santé et environnement de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP). (Vous trouverez des informations plus détaillées sous www.paes.ch et www.paes-crans-montana.ch).



Des chemins ouverts sur la nature

Etre mobile, c'est aussi se promener ou faire de la marche. A Crans-Montana, on trouve des chemins, aménagés avec le soutien du PAES, pour se promener tranquillement ou plus sportivement. Un bon exemple en est les « Chemins de la transhumance » ouverts l'an dernier. Le bétail empruntait autrefois ces chemins maintenant bien balisés, qui mènent aux mayens et aux alpages. Aujourd'hui, les promeneurs profitent du calme de la nature, des alpages fleuris et d'une vue à couper le souffle sur la vallée du Rhône. L'aller et le retour sont assurés par les transports publics. Pour le « Sentier Mille-Pattes » (sentier du développement durable), des élèves du centre scolaire régional ont scruté les environs de Crans-Montana et fixé sur des écriteaux tout ce qu'il y avait à découvrir sur ce sentier.



Marine Betrisey (11 ans, à droite) de Montana a, par exemple, étudié le comportement et l'habitat des fourmis, puis rédigé des textes à ce sujet. D'autres ont marqué le sentier, peint les écriteaux et porté pêle-mêle le matériel. Marine explique fièrement : « Celui qui se promène sur ce sentier voit bien tout ce qui se passe ici. » Leur maître, Pierre-Paul Nanchen se montre surpris de voir combien de fois ses petits protégés ont complété *leurs* écriteaux depuis l'ouverture du chemin et ont au moins une deuxième fois refait le chemin, ou des parties de celui-ci, en compagnie de leur parents. Il se réjouit : « Les enfants voient clairement la finalité de leur engagement. »

Isabel Küffer (texte)
Peter Schneider (images)