

A qui sont ces étangs

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **24 (1987)**

Heft 880

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1019861>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

■ (jd) Les ouvrages de génie civil, les routes et les autoroutes en particulier, exigent d'importantes quantités de gravier. En Valais, la construction des barrages alpins a fortement atténué l'apport de gravier par les rivières. On s'est donc tourné vers les cônes de déjection des cours d'eau, vers les moraines et, plus récemment, vers les alluvions immergées dans la nappe phréatique de la vallée du Rhône. D'où l'apparition de nombreux plans d'eau qu'on peut observer en Valais, une quarantaine entre Brigue et le Léman.

A qui sont ces étangs

Cette forme d'exploitation n'a pas que des avantages: disparition de terres agricoles améliorées à grands frais, danger de pollution de la nappe phréatique qui fournit plus de la moitié de la consommation en eau des Valaisans de la plaine. De plus, elle pose un intéressant problème quant à l'usage des étangs ainsi créés.

Jean Julien, ingénieur agronome à la retraite, pose une question pertinente dans le dernier numéro du mensuel *Profils valaisans* (septembre 87): la bourgeoisie de Sion est-elle propriétaire des étangs des Iles, près de la capitale? Selon la législation et une jurisprudence constante, les grands courants et bassins d'eau souterraine font partie du domaine public. Les géologues sont d'avis que les graviers qui confèrent à la nappe d'eau son caractère phréatique (mobilité, qualités physiques, chimiques et microbiologiques) sont indissociables de la nappe et devraient donc faire partie également du domaine public. Mais le droit en a décidé autrement. Non seulement les graviers sont propriété privée – sous réserve d'une autorisation d'exploiter – mais le propriétaire qui abaisse le niveau de son terrain par excavation et atteint la nappe phréatique devient propriétaire du plan d'eau ainsi créé.

URBANISME

Des parkings périphériques

■ (ag) Il y a longtemps que cette tarte figure au menu des desserts. Les automobiles, notamment celles des pendulaires, s'arrêteraient à la périphérie des villes; de vastes parkings les accueilleraient avant que conducteurs et passagers gagnent le centre en utilisant les transports publics.

Proposition jusqu'ici très théorique. Le parcage hors-les-murs n'a pas encore été étudié dans tous ses aspects, l'offre est de faible avantage; peu d'usagers y recourent.

Les choses vont désormais changer au vu des intentions affichées par plusieurs villes. Lausanne annonce une refonte des feux qui commandent la circulation; la capitale vaudoise en est particulièrement friande; à l'avenir, ils seront réglés de manière à bloquer l'entrée en ville aussi longtemps que le centre ne peut absorber le trafic. Même projet à Genève. Les villes étrangères ont franchi le pas: en Italie, on ne pénètre pas dans le centre avec des plaques d'immatriculation extérieure à la province (en principe, du moins). On sait depuis longtemps que New-York n'est pas une ville ouverte à tous les trafics, etc.

On peut donc admettre que pour Lausanne et Genève, l'idée va descendre de son nuage.

J'imagine que les ingénieurs en trafic ont procédé à des analyses préalables, puisque tel est leur métier. Mais, en vrac, quelques-unes de ces questions dont on aimerait connaître la réponse, étant admis que chaque ville et région a ses caractéristiques propres.

– Comment et selon quels critères répartir le trafic entre les transports régionaux, ce qui implique une multitude de parkings de modestes dimensions aux haltes des trains locaux (solution zurichoise), ou arrêter le trafic à la limite urbaine – l'ancien octroi – pour un transbordement sur les transports urbains?

– L'arrêt à la périphérie suppose la réalisation de plusieurs conditions. Quand sont-elles réunies? Notamment la modulation des prix. Précisons!

Les parkings extérieurs occupent ou occuperont des surfaces importantes dans des zones où le terrain est pré-

cieux. On ne saurait donc se contenter du parcage en surface. Mais toute construction en profondeur rendrait, au prix de revient, le parcage dissuasif.

Il faudrait donc imaginer une péréquation, à savoir un parcage au centre coûteux (suppression des zones bleues, parcomètres chers, parkings à tarifs plus élevés) afin que le tarif périphérique (parcage + transports publics) apparaisse nettement plus avantageux.

On imagine les difficultés d'une telle modulation. Economiquement: les parkings existant au centre ne sont pas tous constamment saturés; ils appartiennent à des sociétés privées qui jouent le jeu de la rentabilité. Les réactions des commerçants sont prévisibles. Politiquement, les citoyens de la commune-capitale ne seront pas décidés à accepter un stationnement cher pénalisant leurs déplacements internes pour le seul avantage d'être mieux protégés contre les pendulaires. Bref, il faudrait à la fois du courage politique et des garanties de faisabilité.

Qu'est-ce qu'un périphérique?

Un parking hors-les-murs, ce n'est pas un dépôt à voitures, le temps de sauter dans un trolleybus.

C'est aussi un lieu équipé: de cafétérias où sont affichés électroniquement les départs des transports publics, de petites salles de travail, de stations de taxis avec organisation de leur utilisation collective sur trois ou quatre points du centre. Lieu de transbordement, mais aussi lieu-point-de-rencontre.

L'ère de l'aire nue en plein air est révolue. Quand ouvrira-t-on un concours d'architecture donnant sur des sites typiques des modèles (même théoriques) de ces lieux d'échange?

L'arrêt hors-les-murs du trafic pendulaire ne peut être réglé par des feux (rouges). Pour poursuivre le débat engagé par V. Lasserre dans *Entreprise romande*, ce doit être une œuvre complexe d'urbanisme, d'architecture, de financement, de persuasion, bref une œuvre politique.