

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 109 (1983)
Heft: 12

Artikel: Ingénieur de ville à Sion
Autor: Schwery, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74972>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

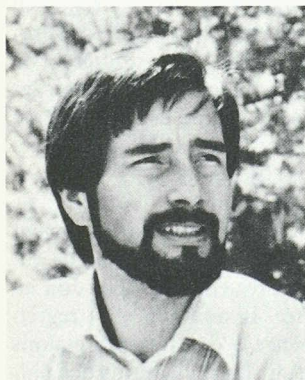
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ingénieur de ville à Sion

par René Schwery, Sion



René Schwery, ingénieur civil dipl. EPFL.

Valaisan, 35 ans. Diplôme d'ingénieur civil à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Ingénieur de la Ville de Sion depuis 1978. Membre de différentes associations et commissions professionnelles, notamment dans le domaine des techniques municipales et de l'environnement. Secrétaire de Pro Rawyl - Valais.

1. Introduction

Cet article traite de la fonction d'ingénieur de ville dans une ville de taille moyenne: Sion, capitale du canton du Valais. Le territoire de la commune de Sion est de 2560 ha et confine à 13 communes. Une population résidente d'environ 24 000 habitants et quelque 10 000 emplois uniquement dans le secteur des services traduisent bien les fonctions

centrales de la capitale, et son influence directe sur une région d'environ 60 000 habitants ayant comme perspective un nombre identique de lits touristiques. La commune de Sion est gérée par un conseil communal (Exécutif) de 15 membres et par un conseil général de 60 membres (Législatif). L'administration est placée sous la responsabilité du président de la Municipalité, qui a un mandat à plein temps. L'administration est subdivisée en huit services, soit: administration générale, finances, instruction publique, sécurité sociale, sécurité publique, travaux publics, urbanismes et services industriels.

2. Fonction et organisation

L'ingénieur de la ville de Sion assume la tâche de chef du service des Travaux publics (STP) et assure la coordination des services techniques. Son domaine d'activité recouvre tous les problèmes relatifs au génie civil, à la construction, à l'assainissement, à l'entretien du réseau routier, aux transports, à l'aéroport, au cadastre et à l'agriculture. En tant que chef du service des Travaux publics, il assume la responsabilité du service et de l'ensemble du personnel affecté audit service. Il gère financièrement l'ensemble des rubriques relatives aux domaines d'activités susmentionnées.

Le service des Travaux publics est divisé en 7 sections (fig. 1). Chacune des sections a à sa tête un responsable qui assume la responsabilité de la section à l'égard du chef de service.

3. Préoccupations actuelles principales

Dans le cadre de la révision du plan d'aménagement local (PAL), en cours actuellement, la commune de Sion a cherché à établir un dialogue avec les habitants en les invitant à répondre à un questionnaire après avoir pris connaissance du but poursuivi par ce dernier. Les habitants ont répondu très positivement à cette invitation de collaborer à la préparation de «Sion demain». Les renseignements obtenus ont permis de dresser une «image de la cité» telle que perçue et vécue par les habitants. A la question posée: Quels sont à votre avis les trois problèmes les plus aigus de la commune de Sion?, les réponses démontrent sans équivoque (fig. 2) que les trois problèmes les plus aigus ont un dénominateur commun: *la voiture*. En ef-

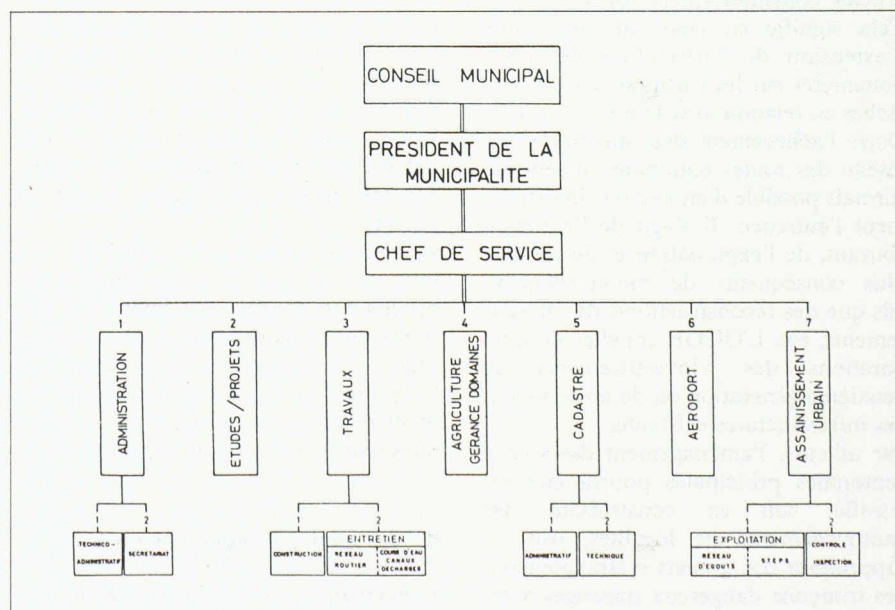
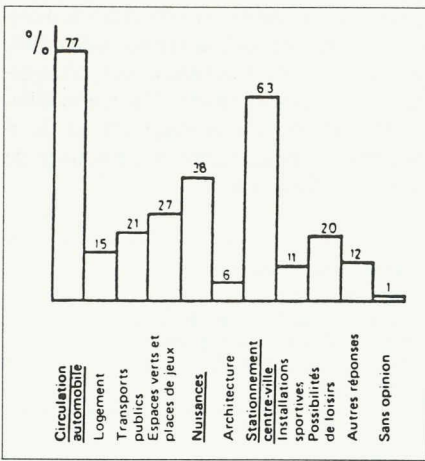


Fig. 1. — Organigramme du Service des travaux publics de la Ville de Sion.



Quels sont à votre avis les trois problèmes les plus aigus de la commune de Sion?

fet, le réseau urbain est surchargé, les possibilités de stationnement sont insuffisantes et l'automobile est bruyante et polluante. Cette situation est provoquée d'une part par le type d'urbanisation décentralisée que connaît le Valais et d'autre part par le rôle d'articulation avec les vallées latérales (fig. 3) conféré à la ville de Sion. L'importance et le rôle de la ville, l'ossature du réseau routier en place et le fait incontesté qu'un urbanisme décentralisé entraîne a fortiori la croissance du « transport privé » permettant une plus grande accessibilité géographique et répondant au mieux à la demande font que Sion subit tant bien que mal les conséquences d'un trafic régional très intense surtout aux

heures de pointe (mouvements pendulaires). La planification financière 1982-1985 prouve la volonté de la Municipalité de répondre aux souhaits et aux besoins des Sédunois, elle affecte annuellement environ 13 millions de francs aux dépenses d'investissement. L'effort essentiel portera de nouveau sur tout ce qui est en relation avec le trafic (cf. fig. 4). Les investissements prévus ne pourront toutefois pas résoudre le problème de la circulation en ville, car seul le détournement de la ville par l'autoroute et par une tangente nord-est pourront diminuer l'intensité du trafic urbain (cf. fig. 5).

4. Réalisations importantes en rapport avec la circulation

4.1 Route nationale N9

La commune de Sion a collaboré très activement au réexamen de la N9 sur son territoire. Lors de la mise à l'enquête publique du dossier de la RN9, la commune s'est vue contrainte de former opposition sur de nombreux points et de demander des modifications importantes en rapport en particulier avec l'extension de la ville, les nuisances de bruit, la qualité de la vie, l'intégration dans le paysage et le site, la protection de la nature et de l'environnement, l'économie agricole, l'emprise au sol et l'attrait touristique.

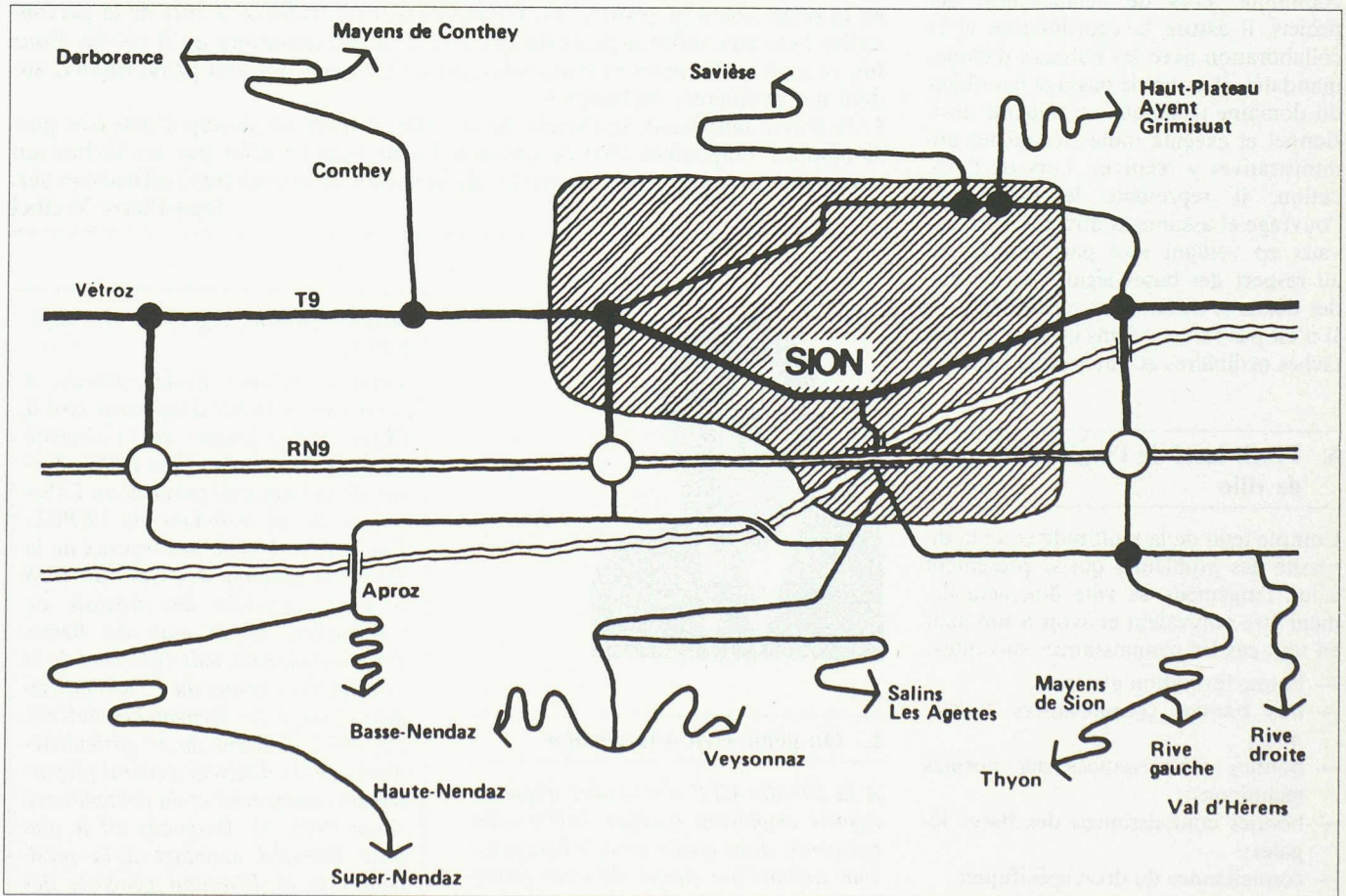
L'opposition constructive de la commune a permis un dialogue fructueux avec les autorités fédérales et cantonales qui a abouti à une solution satisfaisante. Il est très probable que les travaux pourront débuter sur le territoire de la commune à la fin 1983 ou au début 1984. Ils dureront plusieurs années.

4.2 Tangente nord-est

La commune de Sion connaît d'énormes difficultés de circulation au nord de la ville, engendrées par le trafic régional du versant nord (Savièse, Grimisuat, Arbaz, Ayent, Anzère, Icoigne, Lens, Montana-Crans). Afin de résoudre ce problème, elle a étudié différentes variantes et opté pour celle qui permet:

- la sortie du trafic de transit;
- l'absorption d'une partie du trafic origine/destination;
- une meilleure répartition du trafic;
- une utilisation maximale de la N9 et de ses jonctions;
- la préservation au maximum du paysage naturel;
- l'amélioration de la qualité de la vie de la ville.

Etant donné que cette liaison, tangente nord-est, est rendue nécessaire essentiellement par l'importance du trafic régional et vu l'acuité du problème, il incombe au canton d'entente avec la commune de procéder à l'analyse coûts/avantages et de trouver une solution satisfaisante dans les meilleurs délais.



Réseau routier schématique.

4.3 Stationnement en ville

Consciente du manque de places de parc en ville, la commune de Sion a construit, ces dernières années, deux grands parcs souterrains au centre-ville:

Le *parc souterrain de la Cible* a été mis en exploitation en juin 1979; il est situé au nord de la vieille ville et a une capacité de 204 places de stationnement.

Le *parc souterrain de la Planta* a été mis en exploitation en décembre 1981; il est situé sous la place historique de la Planta et a une capacité de 570 places de stationnement.

Compte tenu de ces deux parcs souterrains et des places de stationnement déjà existantes, la capacité de stationnement public de la ville est d'environ 3500 véhicules.

Malgré l'effort entrepris, l'offre demeure, certains jours, inférieure à la demande et il est probable que la Municipalité devra prévoir la réalisation d'un nouveau parc souterrain.

5. Rôle de l'ingénieur de ville

L'ingénieur de ville intervient de façon générale dans toutes les démarches touchant le domaine d'activité défini ci-dessus.

Il est appelé à représenter la commune de Sion aussi bien au niveau fédéral, cantonal que régional. Il collabore activement à la recherche de solutions touchant directement ou indirectement la commune. Lors de l'élaboration des projets, il assure la coordination et la collaboration avec les bureaux d'études mandatés. Il assure le passage des objets du domaine technique au pouvoir décisionnel et exécute toutes les tâches administratives y relatives. Lors de l'exécution, il représente le maître de l'ouvrage et assume la direction des travaux en veillant tout particulièrement au respect des bases légales, des coûts, des délais et des normes techniques.

Il n'est pas fait état dans ce chapitre des tâches ordinaires et internes au service.

6. Profil idéal de l'ingénieur de ville

Compte tenu de la multitude et de la diversité des problèmes qui se présentent à lui, l'ingénieur de ville doit actuellement être polyvalent et avoir à son actif en tout cas les connaissances suivantes:

- bonne formation générale;
- très bonnes connaissances techniques;
- bonnes connaissances des normes techniques;
- bonnes connaissances des bases légales;
- connaissance du droit spécifique;
- connaissance de la politique en général;

— bonnes connaissances administratives.

7. Conclusion

L'ingénieur de ville est un fonctionnaire dont le domaine de travail est à la fois technique et administratif. S'il doit maîtriser les problèmes de gestion administrative, il doit être avant tout ingénieur et se tenir constamment à la hauteur des connaissances les plus récentes de sa profession. Pour bien remplir son rôle, il doit se fixer constamment de

nouveaux objectifs, se remettre en question, s'adapter aux données nouvelles, aux techniques nouvelles, aux changements d'environnement. Ce renouvellement continu est astreignant, mais il maintient l'esprit jeune et est source de belles satisfactions.

Adresse de l'auteur:
René Schwery
Ingénieur de la ville de Sion
Service des Travaux publics
Rue de Lausanne 23
1950 Sion

Un ingénieur civil à la tête des Chemins de fer fédéraux

par Roger Desponds, Berne

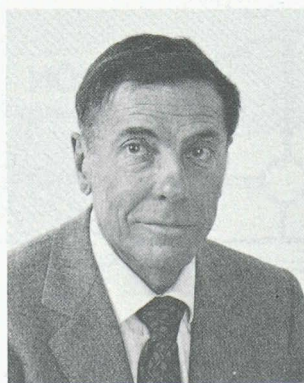
En priant M. Roger Desponds, président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux, de participer à ces réflexions sur les perspectives du génie civil, nous n'avons pas voulu demander à l'ingénieur civil dirigeant une entreprise comptant près de 40 000 employés de nous montrer que l'étudiant en génie civil avait un « bâton de maréchal » dans sa musette.

Il s'agit d'esquisser le rôle de l'ingénieur civil aux CFF, d'une part, et de connaître les réflexions d'un de nos collègues que sa carrière a éloigné des problèmes de la construction pour lui confier des responsabilités à l'échelon national, d'autre part. Que reste-t-il aujourd'hui de l'ingénieur civil qu'il a été?

Les propos qui suivent comportent donc deux volets: l'homme et l'entreprise. En tirant les leçons d'une carrière exemplaire, allant du particulier au général, de la recherche à la gestion, M. Desponds met en évidence le rôle de la personnalité face aux mille aspects du génie civil et des domaines qu'il côtoie. Pour lui, ce sont les hommes et leurs relations réciproques qui sont primordiaux, au-delà des problèmes techniques.

Loin d'être moribond, le chemin de fer offre encore un champ d'activités passionnant à l'ingénieur civil de demain. Ce ne sont en effet pas les tâches qui manquent pour maintenir au service de la nation un réseau ferré efficace et sûr.

Jean-Pierre Weibel



Roger Desponds, ingénieur civil dipl. EPFL.

Vaudois, 64 ans, Ecole normale, à Lausanne, diplôme d'ingénieur civil à l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne (aujourd'hui EPFL). Travail dans l'industrie privée et au Laboratoire de géotechnique de l'EPUL. Entrée à la division des travaux de la Direction générale des CFF; de 1958 à 1962, direction des travaux de construction de la gare de Berne. 1963: remplaçant, puis 1966 chef de la division des travaux du 1^{er} arrondissement (trriage de Denges-Echandens). Fin 1967, directeur du 1^{er} arrondissement; 1971: directeur général (département commercial et du contentieux). A fin 1973, M. Desponds est le premier Romand accédant à la présidence de la Direction générale des CFF.

1. Du génie civil à la gestion

A la tête des CFF, c'est-à-dire d'une entreprise employant quelque 38 000 collaborateurs, dans quelle mesure bénéficiez-vous aujourd'hui encore de votre formation d'ingénieur civil diplômé de l'Ecole polytechnique et la jugez-vous adéquate?