SION

Question écrite à la Municipalité

Article 34 du règlement du Conseil Général – Les questions

1. Chaque membre du conseil général peut interroger le Conseil municipal sur les affaires communales sous forme
a) de question orale formulée lors de la séance plénière du Conseil général;
b) de question écrite adressée, par écrit ou voie électronique, au Conseil municipal par le Bureau du Conseil général au moins 5 jours ouvrables avant une séance plénière.
2. Le Conseil municipal répond immédiatement à la question orale ou au plus tard au cours de la séance qui suit celle de son dépôt.
3. Le Conseil municipal répond, en principe, à la question écrite à la séance du Conseil général qui suit son dépôt dans les délais.

Dépositaire : Nathalie Pitteloud Rey Les Verts
Date du plénum : 06.10.2026
Sujet : zones 30km/h

Au printemps 2025 la ville de Sion a élargi la zone 30Km/h dans différents tronçons, situés principalement dans le centre-ville et ces alentours.

Pour quelle raison la route de Vissigen n'a pas été prise en considération dans l'élargissement des zones à 30km/h ?

Réponse : La route de Vissigen a été considérée dans l'étude mais n'a pas été retenue en raison des vitesses mesurées trop élevées pour qu'une simple modification de signalisation à 30 km/h soit respectée. Un projet de zone 30 km/h comprenant des décrochements verticaux et horizontaux est en cours d'étude sur le quartier de Vissigen. Le projet devra être soumis à la commission cantonale de signalisation routière (CCSR) pour homologation.

Certaines de ces zones ont toujours des passages piétons, comme la rue du Scex, tandis que dans d'autres endroits, comme la rue de Clodevis à Bramois, ces passages ont été enlevés. Pourrait-on connaître les raisons de ces différences ?

Il existe plusieurs manières de traiter un abaissement de vitesse à 30 km/h :

1) La zone 30 de quartier :
    a. Voiries secondaires uniquement (routes de quartier/village en général)
    b. Faible trafic (< 3000 véhicules/jour)
    c. Signalisation aux entrées de la zone
    d. Régime de priorité de droite
    e. Passages piétons non marqués (sauf exceptions à proximité des écoles ou sur un chemin d'école important et EMS)
2) La limitation à 30 km/h :
    a. Voiries principales (routes de transit ou accès à des infrastructures importantes, parkings publics etc.)
    b. Trafic moyen à élevé (> 3000 véhicules/jour)
    c. Rappel de la signalisation 30 km/h à chaque carrefour
    d. Régime de priorités inchangé (seule la vitesse change)
    e. Passage piétons marqués
3) La zone 30 avec maintien du régime de priorités :
    a. Voiries principales et secondaires (typiquement le réseau d'un centre-ville)
    b. Trafic moyen à élevé (> 3000 véhicules/jour)
    c. Signalisation aux entrées de la zone
    d. Régime de priorités inchangé (seule la vitesse change)
    e. Passage piétons marqués

Chacun de ces régimes permet une adaptation à un contexte différent.

La zone 30 de quartier permet des traversées libres pour les piétons sur des voiries dans un contexte apaisé et sur des voiries dotées d'un trafic relativement faible. Cela permet des cheminements plus organiques et adaptés aux lignes de désir des piétons. Le marquage des passages piétons constitue plutôt une exception qui doit être justifiée, en principe par la proximité immédiate d'une école ou d'un EMS par exemple.

La limitation à 30 km/h est adaptée à un abaissement de vitesse ciblé sur un tronçon routier particulier, par exemple en traversée de localité, et qui ne se trouverait pas accolé à une zone 30 existante. L'objectif est de profiter des avantages du 30 km/h (bruit, sécurité, fluidité du trafic etc.) tout en conservant le régime de priorité de la route, et donc son caractère principal. Cela permet de canaliser le trafic sur les axes principaux et ainsi de préserver les quartiers adjacents d'un trafic d'évitement. Souvent, cela se justifie également en termes de sécurité routière en raison du trafic élevé. Les traversées piétonnes sont également facilitées car la priorité est donnée aux piétons sur les passages piétons, même si ces traversées s'avèrent moins flexibles qu'en zone 30. Ce régime de circulation s'appliquait notamment à la rue du Scex jusqu'en 2025, lors du déploiement de la zone 30 du centre-ville à laquelle elle a été intégrée.

La zone 30 avec maintien de régime de priorité s'applique lorsque plusieurs voiries principales connexes sont concernées par un abaissement de vitesse. C'est le cas de la zone 30 du centre-ville de Sion, en vigueur depuis 2025. Cela permet de maintenir la priorité du trafic sur les axes principaux tout en bénéficiant des avantages d'une limitation de vitesse à 30 km/h. Cela permet également d'éviter une « forêt de panneaux » qui découlerait d'un régime de limitation à 30 km/h avec rappel de la vitesse à chaque intersection.