

## Interpellation

### **Article 33 du règlement du Conseil Général – L'interpellation**

1. Chaque membre du Conseil général peut, en dehors des séances plénières, interpellier le Conseil municipal sur son administration ou sur un objet d'intérêt général.

2. L'interpellation, brièvement motivée, est adressée au Conseil municipal par écrit ou voie électronique par l'intermédiaire du bureau restreint du Conseil général au moins 30 jours avant une séance plénière. Elle est jointe à la convocation de la séance du Conseil général.

3. L'interpellation doit être développée et une réponse doit y être apportée, lors de la séance qui suit à l'exception des plénums ayant lieu la même semaine.

4. La discussion générale est ouverte après la réponse du Conseil municipal.

---

**Dépositaire :** David Perruchoud UDC

**Date du dépôt :** 23.04.2025

**Sujet :** Réduction de la vitesse à 30 km/h en centre-ville

Monsieur le Président de la municipalité, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil Municipal,

Dès la mise en place de cette mesure, les commerçants vont observer une baisse significative du passage de clientèle, ce qui va entraîner des conséquences directes sur leur activité économique. En effet, la réduction de la vitesse va engendrer une diminution de la fluidité de la circulation et une augmentation des délais de parcours, ce qui va décourager de nombreux clients de se rendre en centre-ville. De plus, ceux qui viennent y faire leurs courses semblent moins enclins à s'arrêter, car le temps de parcours est devenu plus long, ce qui impacte la visibilité des commerces et rend l'accès moins attractif. En outre, il s'avère impératif de se rappeler que Sion « Capitale » du Valais demeure un carrefour pour nos pendulaires régionaux. Une considération générale doit être respectée.

L'un des problèmes majeurs est que le centre-ville, auparavant dynamique et facilement accessible, va désormais devenir moins fréquenté. L'idée de sécurité est bien entendu primordiale, mais il est essentiel de trouver un juste équilibre avec la viabilité économique de nos commerçants, qui ont déjà été durement affectés par la crise sanitaire, l'inflation et les évolutions économiques.

Nous savons tous que le commerce de proximité est un pilier important pour la vie de notre ville, et il est crucial que nous trouvions des solutions adaptées à la fois aux besoins de la sécurité des piétons, des impératifs des utilitaires et ceux des commerçants.

1. Dans quelle mesure la réduction de vitesse peut impacter le commerce local ?
2. Quelle est la solution ? La municipalité peut-elle apporter des solutions concrètes pour soutenir le commerce local, tout en considérant les besoins routiers ?
3. Est-ce que les commerçants ont été sondés sur ces nouvelles mesures ?
4. Est-ce que la ville a-t-elle mesuré l'opposition légitime et considérable face à la politique de la municipalité d'imposer une mobilité douce, en d'autres termes une paralysie à 30km/h ?

Je vous remercie pour l'attention portée à cette interpellation. Bonne soirée

## RÉPONSE DE LA MUNICIPALITÉ

Monsieur le Conseiller général,

Nous vous remercions pour votre interpellation sur la thématique du 30 km/h au centre-ville. Ce projet a un historique de plusieurs années. Le 12 octobre 2021, il y a donc déjà quatre ans, la Municipalité annonçait, avec la tenue d'une conférence de presse et la publication d'un communiqué ([lien](#)), son intention d'étendre la zone 30 du centre-ville. Une large présentation et discussion a eu lieu ce même-jour au conseil général (voir le procès-verbal entre les pages 14 et 22). Ces démarches précédaient la mise en procédure formelle du dossier, témoignant ainsi d'une volonté de communication totale et transparente. L'enquête publique qui a suivi n'a soulevé qu'une seule opposition, émanant d'un citoyen qui craignait que le 30 km/h ne soit instauré en lieu et place de l'amélioration de l'infrastructure cycliste. Lors d'une soirée d'information et de discussion avec l'association des commerçants au sujet de la mobilité en ville de Sion (21 mai 2024) et des mesures à venir, soirée qui a réuni de très nombreux acteurs, cette mesure a de nouveau été explicitée.

Les arguments techniques en faveur de la mesure sont nombreux. L'instauration d'un périmètre limité à 30 km/h vise tout d'abord à la réduction du trafic de transit. Pour rappel, le transit qualifie les véhicules qui traversent la ville de part en part sans s'y arrêter. Le trafic de transit n'apporte aucune plus-value et provoque au contraire de nombreuses nuisances (bruit, pollution, saturation du réseau etc.). A Sion, la limitation à 30 km/h au centre-ville doit en effet inciter le trafic de transit à emprunter les voies de contournement de la ville. Le 30 km/h favorise par ailleurs la cohabitation, le confort et la sécurité pour les piétons et cyclistes. Il retire ainsi des voitures du réseau routier et permet de réduire les congestions. Si moins de véhicules transitent à travers la ville, la circulation devient plus fluide. Les aspects sécuritaires de la mesure doivent également être pris en considération. En Suisse, près de 60 % des accidents graves de la route surviennent en localité. Le risque pour un piéton d'être tué en cas de collision avec un véhicule circulant à 50 km/h est six fois plus élevé qu'à 30 km/h. Le Bureau de prévention des accidents (bpa) a évalué à au moins un tiers le nombre d'accidents graves qui pourraient être évités en réduisant la vitesse à 30 km/h sur les tronçons limités à 50 km/h. En clair, au niveau suisse, ce sont 640 blessés graves et 20 tués qui pourraient être évités chaque année à l'intérieur des localités. Enfin, les riverains des axes concernés sont aujourd'hui exposés à des niveaux de bruit qui dépassent les valeurs limites d'exposition prescrites dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Abaisser la vitesse de 50 à 30 km/h engendrant une diminution théorique du bruit à la source correspondant environ à une réduction de moitié du trafic, le 30 km/h permet de se rapprocher de ces valeurs limites.

Avant l'instauration du 30 km/h, la V85 (vitesse en-dessous de laquelle le 85% des véhicules circulent) sur les axes concernés était bien inférieure à 50 km/h : 30 km/h sur l'av. des Mayennets, 36 km/h sur l'av. de la Gare et 40 km/h sur la rue de Lausanne. Les distances à couvrir demeurent par ailleurs très courtes. Prenons l'exemple d'une personne qui descendrait d'une commune de l'Adret en voiture pour se rendre au centre-ville. Si elle stationne au parking de la Cible, elle ne parcourt que quelques mètres dans la zone 30. Si elle opte pour le parking de la Planta, le rallongement du temps de parcours théorique s'élève à

environ 12 secondes (références : 580 mètres entre le bas de la rue du Rawil et l'entrée du parking, avec une vitesse moyenne de 36 km/h pratiquée avant l'instauration du 30 km/h).

Nous pouvons apporter les réponses suivantes à vos questions :

1. La réduction de vitesse ne porte pas préjudice à l'accessibilité au centre-ville, et donc aux commerces. Elle vise au contraire à lutter contre un trafic de transit qui n'apporte aucune plus-value à la ville, et à améliorer ainsi la fluidité des trafics automobile, de transport public et cycliste. Différentes études menées dans des villes suisses et européennes ont démontré que l'apaisement du trafic par la diminution des vitesses dans les villes entraîne un regain d'attractivité pour les commerces des axes concernés.
2. La Municipalité soutient le commerce local. Les requalifications opérées depuis plus de vingt ans ont contribué et contribuent encore à dynamiser le centre-ville. Les foules qui parcourent chaque fin de semaine les rues de la ville en sont l'expression la plus visible. Concrètement, et en se limitant au domaine de la mobilité, la Municipalité met gratuitement à disposition les parkings publics de la ville de vendredi 17h à samedi minuit. Durant ce même laps de temps, les Bus Sédunois peuvent aussi être empruntés gratuitement. Les coûts de ces investissements, qui facilitent l'accès à la ville durant les heures consacrées aux achats, s'élèvent à Fr. 2.45 millions par an.
3. Comme tous les Sédunois et Sédunoises, les commerçants ont connaissance de ce projet depuis 2021. L'annonce d'alors a eu un fort écho médiatique par une couverture via des reportages radio, télé et dans la presse écrite. A cela s'ajoute une soirée d'échange entre l'association « Sion Commerces et Services » et les autorités de la Ville, qui s'est tenue le 21 mai 2024. Le 30 km/h est une des thématiques qui a été abordées dans ce contexte, sans susciter de réaction particulière de la part du public.
4. La Municipalité n'impose les mobilités douce ou collective à personne. Elle met en place les conditions-cadres qui doivent permettre à chacun d'accéder de manière directe et sûre au centre-ville, tant à pied, qu'à vélo, en transports publics ou en voiture. Un récent sondage mené par le gfs.bern ([lien](#)) a souligné que la population sédunoise soutenait les efforts menés par la Ville pour le déploiement des transports publics et de l'infrastructure cycliste, ainsi que la création de davantage d'espaces verts.

En somme, le 30 km/h n'a pas d'impact sur l'accessibilité du centre-ville. La Municipalité mise sur la multimodalité, sans opposer les modes de transport. L'accès demeure garanti, voire amélioré, pour tous les modes de déplacement. La qualité de séjour du centre-ville est renforcée, ce dont profitent habitants, acteurs et visiteurs de la capitale.