



RAPPORT

DU CONSEIL MUNICIPAL

AU

CONSEIL GENERAL

Postulat « 30 km/h : une meilleure qualité de vie en ville »
développé et accepté en séance du Conseil général du 23 février 2022

Décembre 2022



1 TEXTE DU POSTULAT

Le postulat, dont le texte suit, a été déposé par M. Fabien ROBYR, Conseiller général le 15 décembre 2021 et accepté par le Conseil général en séance du 23 février 2022.

Postulat « 30 KM/H : UNE MEILLEURE QUALITE DE VIE EN VILLE »

Rappelez-vous, la période du semi-confinement au printemps 2020, nous avons pu découvrir les routes calmes, sans bruit de circulation. Mais ça n'a pas duré, fini les routes apaisées, la période de calme. Les nuits et réveils paisibles n'auront durés que quelques semaines.

Et s'il ne devait pas en être ainsi ?

Le bruit est depuis longtemps reconnu par les médecins comme une cause d'insomnie, de stress, d'irritabilité et de problèmes d'hypertension, comme le développait dans le quotidien 24 Heures le Dr. Eric Lainey, médecin responsable au Centre lausannois de médecine du sommeil I.

***D'ailleurs, pourquoi ne pas agir ?** Car on le sait, il n'y a pas que le bruit généré par la circulation qui est néfaste, il y a également la pollution et les accidents. Ainsi la diminution de la vitesse a de nombreux bienfaits indirects pour la santé : cette diminution favorise la mobilité active qui d'ailleurs ne demande qu'à se développer avec l'adoption de moyens de transport autres que les voitures individuelles, elle limite la pollution de l'air, améliore la capacité pulmonaire et le sommeil, diminue le nombre d'accidents et améliore la sécurité, en particulier des enfants.*

D'autre part, le Tribunal fédéral a d'ailleurs confirmé dans sa jurisprudence, l'introduction du 30 km/h comme mesure efficace, proportionnée et économiquement viable pour lutter contre la pollution sonore².

La Ville de Sion va d'ailleurs dès janvier 2022 adopter cette mesure sur certains tronçons névralgiques de la capitale, suivant le même objectif que les signataires de ce postulat, à savoir favoriser des espaces de rencontres, limiter la pollution sonore et préserver la sécurité des écoliers de notre Cité ainsi que préserver notre qualité de vie³.

Par ce postulat, les signataires demandent au Conseil municipal d'étudier les possibilités d'introduire, les routes sous contrôle communales, une limitation de vitesse à 30 km/h au sens de l'art. 108 OSR.

2 REPONSE

2.1 Contexte général

Durant ces derniers mois, de nombreuses villes de Suisse ont instauré des limitations de vitesse à 30 km/h sur leurs routes. Ces limitations sont parfois globales, parfois limitées, à certains axes principaux. Elles concernent soit certaines tranches horaires, notamment nocturnes, soit permanentes. Les motivations liées à ces mises en œuvre trouvent généralement leur fondement dans une volonté de limitation des nuisances aux riverains, liées au bruit routier comme à la qualité de l'air. Souvent, la sécurité routière revêt également une importance particulière dans le fondement de ces actions.

Même si de nombreux outils tant techniques que législatifs contribuent à ces mêmes objectifs, personne ne mettra en doute qu'une diminution de vitesse et un des moyens qui concourt à améliorer ces différents points. Toutefois les récents retours d'expérience de ces premières mises en place sont plus nuancés et montrent qu'une application uniforme de cette mesure n'est pas sans soulever de nombreuses interrogations. Car, si la simplicité du principe est séduisant pour une mise en place rapide, son application revêt des effets induits parfois non souhaités.

Tout le monde a en mémoire, les réserves des taxis lausannois ou de l'union des transports publics suisses qui annoncent des pertes non seulement de rendement mais également d'attractivité qu'un abaissement des vitesses commerciales induirait. Plusieurs voix se sont également élevées pour déclarer qu'une limitation globale des vitesses sur les axes principaux conduirait à une uniformisation du réseau routier qui engendrerait un report sur les axes secondaires actuellement modérés : la perte de différence par rapport au réseau principal, n'inciterait plus les automobilistes à éviter les zones résidentielles puisque les temps de parcours se trouveraient au même niveau que sur les axes principaux. Un phénomène de dilution spatiale des nuisances pourrait ainsi survenir. Finalement, la question de la sécurité accrue est également questionnée dans le fait que les règles de signalisation et de priorité dans les zones 30km/h et sur les tronçons à limitation de vitesse à 30km/h diffèrent. Ces différences pourraient conduire à des interprétations contradictoires, voire erronées, et induire des comportements potentiellement dangereux des usagers lorsqu'ils transiteraient d'un type de zone à l'autre.

Une grande majorité s'accorde volontiers sur la nécessité de maîtriser, au bénéfice de l'environnement, des riverains, des transports publics et de la mobilité douce, l'évolution du trafic des véhicules motorisés enregistrée ces dernières décennies. Cependant, les outils pour parvenir à ce but ne font pour l'heure pas l'unanimité et le législateur peine encore à trouver une solution acceptable par tous.

Le Conseil fédéral a néanmoins pris la décision de modifier dès le 1er janvier 2023, l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontres en simplifiant la procédure permettant leur mise en œuvre. Parallèlement, il a confirmé la limite générale en zone urbaine à 50km/h.

Ces approches législatives s'inscrivent dans la même logique qui conduit l'ensemble de ces réflexions en soulignant toutefois la nécessité d'adopter des mesures unifiées et coordonnées : un automobiliste adoptera d'autant plus facilement de nouvelles règles que ces dernières seront partagées et mises en œuvre de manière uniforme sur les différents réseaux routiers et cela indépendamment des limites communales. Une approche au cas par cas conduirait inévitablement à un risque de mauvaise interprétation et favoriserait des comportements contrevenant à des règles difficilement compréhensibles.

2.2 Application sierroise

Pour sa part, la Ville de Sierre mène, depuis de nombreuses années, sur son réseau routier, une politique qui se veut cohérente et qui vise à concentrer le trafic automobile sur des axes dévolus par leurs caractéristiques géométriques et urbaines à ce type d'usage. Dans le même temps, cette politique vise à modérer le trafic des véhicules motorisés individuels dans les secteurs résidentiels desservis par des routes de dessertes.

Pour permettre la mise en application de cette politique, il importe de définir une hiérarchie cohérente dans le réseau routier que la figure 1 ci-annexée résume. On y distingue les niveaux suivants :

- Desserte cantonale/internationale = Réseau autoroutier
- Desserte régionale = Réseau principal, essentiellement routes cantonales
- Desserte locale = Réseau secondaire, routes collectrices (cantonales ou communales) à orientation trafic
- Desserte de quartier = Réseau de desserte fines, d'intérêt local avec fonction essentiellement résidentielle

Cette logique n'est pas propre à la Ville de Sierre, car elle sous-tend les principes contenus dans les lois et ordonnances, dans les directives de l'Office des routes ou encore dans les normes des professionnels des routes et elle permet une mise en œuvre coordonnée des aménagements routiers. Si les deux premières catégories font l'objet de règles propres assez strictes, la gestion des deux dernières est souvent plus dynamique et peut évoluer notamment en fonction des développements urbains.



En vingt ans, la Commune a ainsi mis en place plus d'une vingtaine de mesures de modération englobant de nombreux quartiers pour concrétiser les objectifs précédemment cités. Elle entend poursuivre cette dynamique, comme l'illustrent les pages 2 et 3, fournies en annexe.

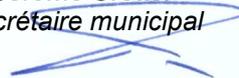
A moyen terme, il est prévu la réalisation de nouvelles zones 30 ou de rencontre (20 km/h), dans les quartiers des Condémines/Platanes, Saint-Charles, Orzival, Stade, Bottire et au Centre-Ville de Sierre. Des réflexions sont également en cours pour évaluer la possibilité de modérer à plus long terme des tronçons situés sur la route du Rawyl, l'avenue des Ecoles, la route de l'Hôpital.

Une réduction appliquée de manière uniforme de la vitesse sur les routes communales à 30 km/h se porterait en contradiction avec cette politique et imposerait la nécessité de revoir l'ensemble du réseau. Cela pourrait potentiellement se révéler contre-productif en ne marquant plus de différences suffisamment contrastées entre le réseau à orientation trafic et celui de desserte fine.

Dans ce sens, le Conseil municipal entend renoncer pour l'heure à l'introduction d'une limitation généralisée de 30 km/h sur le réseau communal, tout en maintenant sa volonté démontrée de poursuivre ses efforts de modération du trafic sur les routes à vocation résidentielles.

Sierre, le 2 décembre 2022


Pierre Berthod
Président

Jérôme Crettol
Secrétaire municipal


Annexe : [Réseau routier – régime de vitesse - zones](#)