
ASSOCIATION POUR LA TRAVERSÉE DE HAUTE-NENDAZ

Dossier de présentation et analyse des enjeux

Etat au 27 septembre 2024

Table des matières

<i>L'essentiel en bref</i>	2
1. Introduction	3
2. L'association	5
3. Problèmes rencontrés par les piétons : état des lieux	6
4. Aspects techniques et arguments généraux	11
5. Une question de volonté politique	17
Nos revendications	19
Etat de la situation en septembre 2024	20
Contact	20



Fresque du passage souterrain menant à la cour d'école.

L'ESSENTIEL EN BREF

En 2014, après 3 ans de travaux, les 6 **passages piétons du village de Haute-Nendaz** ont été supprimés, si bien qu'il n'en existe aujourd'hui **plus aucun sur un tronçon d'un kilomètre** (de l'arrêt de bus d'Iggier à celui de la Crête).

La seule mesure de compensation a été l'aménagement d'un passage souterrain menant à la cour d'école par des escaliers.

En mars 2022, dans une **pétition** adressée au Service cantonal de la mobilité et aux autorités communales, 275 signataires s'inquiétaient de cette situation et demandaient que des mesures soient prises pour assurer la sécurité des piétons.

L'Association transports et environnement (ATE) a elle aussi interpellé l'administration communale en date du 6 mai 2022, par une lettre restée sans réponse à ce jour.

Le danger que représente la traversée piétonne de la route cantonale est non seulement une entrave physique à la mobilité, mais marque également une **rupture dans les liens de sociabilité entre les habitants** des différents quartiers du village.

Fondée en août 2023 par des habitants du village et des environs, l'**Association pour la traversée de Haute-Nendaz** (ATH) a interpellé les autorités communales et cantonales. Nous avons organisé des visions locales avec des élu·e·s pour les sensibiliser aux problèmes rencontrés par les piétons et pour leur exposer nos revendications.

Malgré ces demandes répétées, aucun passage pour piétons n'a été réaménagé.

Depuis 10 ans, cette suppression des passages pour piétons est justifiée par le fait que les distances réglementaires de visibilité à l'intérieur du village ne sont pas suffisantes. Or, **en l'absence de passages pour piétons, ce manque de visibilité constitue précisément un surcroît de danger pour les piétons qui, faute d'adaptation de la vitesse des voitures, assument seuls les conséquences de leur suppression.**

On sait par ailleurs que la distance de visibilité est réduite de moitié lorsque la vitesse est abaissée de 50 à 30 km/h. Par conséquent, **une réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h permettrait d'envisager un réaménagement des passages piétons.**

1. INTRODUCTION

Le 23 octobre 2014, après **3 ans de travaux de réfection** et d'élargissement, le tronçon de la route cantonale qui traverse le village de Haute-Nendaz et le hameau de la Crête était officiellement inauguré.

Le lendemain, la presse locale (*Le Nouvelliste*, 24.10.2014) titrait « **Mobilité et sécurité accrues pour tous** » et relatait l'événement en donnant la parole aux autorités présentes. Le conseiller d'Etat en charge de la mobilité, soulignant « l'impact favorable de ces aménagements pour la sécurité des différents usagers de la voie publique », affirmait dans son allocution que « *cette réalisation favorise une meilleure accessibilité à la station de Haute-Nendaz et contribue de fait au développement de sa vocation touristique* ». Le président de la commune justifiait lui aussi ces travaux par l'argument du tourisme, considérant que le virage de la Crête, « *source de nombreux soucis au cœur de l'hiver, n'était pas digne d'une station de 25 000 lits touristiques.* » Il se félicitait en outre d'avoir « *dynamisé le centre* » du village, avec la construction d'une salle polyvalente, d'un centre culturel et d'une Unité d'accueil pour les écoliers (UAPE). Depuis lors ces élus, de même que le curé Bertelletto qui a béni l'ouvrage, ont tous trois été remplacés dans leurs fonctions.



Le président de la commune Francis Dumas et le conseiller d'Etat Jacques Melly officialisent la fin des travaux de la traversée de Haute-Nendaz.
Source: *Le Nouvelliste*, 24.10.2014

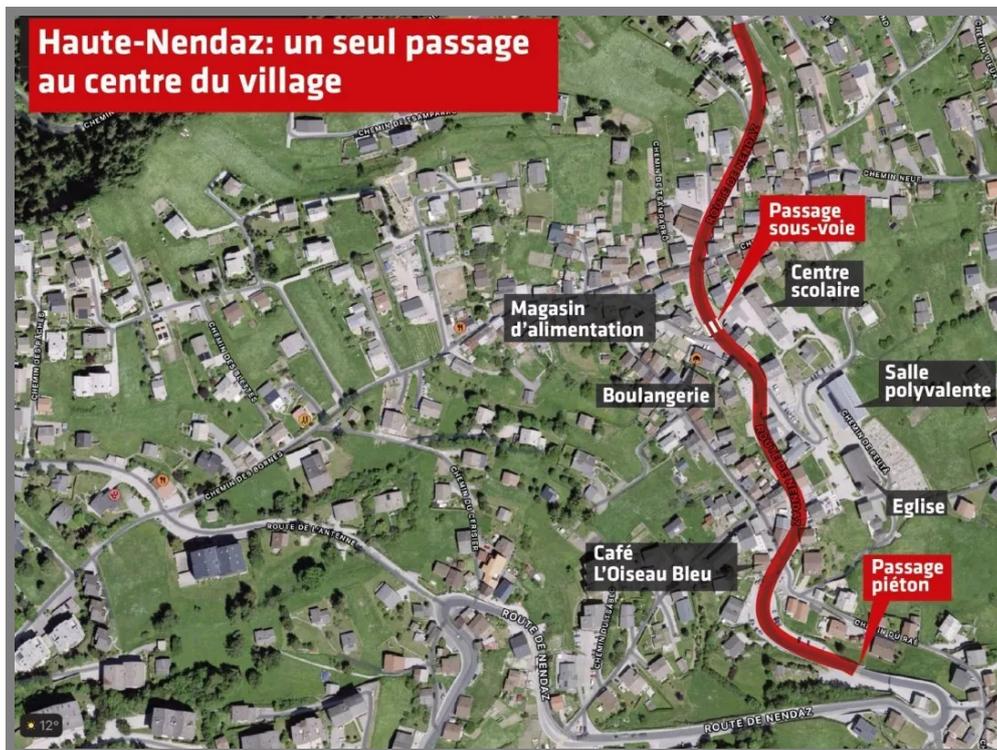
Presque **10 ans plus tard**, force est de constater que la promesse d'une mobilité et d'une sécurité accrues pour tous les usagers n'a pas été tenue. L'aménagement d'un passage souterrain en face de l'école n'est pas à même d'assurer à lui seul la sécurité des piétons. D'une part, il n'est accessible que par une rampe d'escaliers ; d'autre part, durant les travaux, 6 passages pour piétons sur 8 ont été purement et simplement supprimés

sans qu'aucune autre mesure de sécurisation ou de limitation de la vitesse ne s'y substitue. La route cantonale a été élargie à plusieurs endroits, permettant de circuler plus aisément et plus vite en direction de la station, mais dans la formule « tous les usagers », **les piétons ont été largement laissés pour compte**. Tout indique en effet que les bénéfices en terme de mobilité ont été envisagés essentiellement en faveur de l'automobile et au détriment des personnes les plus vulnérables.

En mars 2022, dans une **pétition** adressée au Service cantonal de la mobilité et aux autorités communales, 275 signataires s'inquiétaient de cette situation et demandaient que des mesures soient prises pour assurer la sécurité des piétons.

Cette pétition a été relayée dans la presse, par un article du *Nouvelliste* du 28 mars 2022 qui résume ainsi la situation : « La route cantonale, empruntée par 5600 véhicules en moyenne par jour, se faufile entre l'école, l'église, un magasin, une boulangerie, un centre culturel, tous distribués de part et d'autre du bitume. Sur le tronçon, d'un demi-kilomètre environ, un seul passage sous-voie. Et aucun passage piéton. »

Commentant cet article dans un courrier des lecteurs, l'architecte Lucien Barras estime que l'exemple de Haute-Nendaz « illustre la priorité accordée à la voiture par rapport aux modes de transport dits doux. **Lorsqu'un passage pour piétons est jugé dangereux, il est supprimé. Lorsqu'une route est jugée endommagée, elle est restaurée.** »

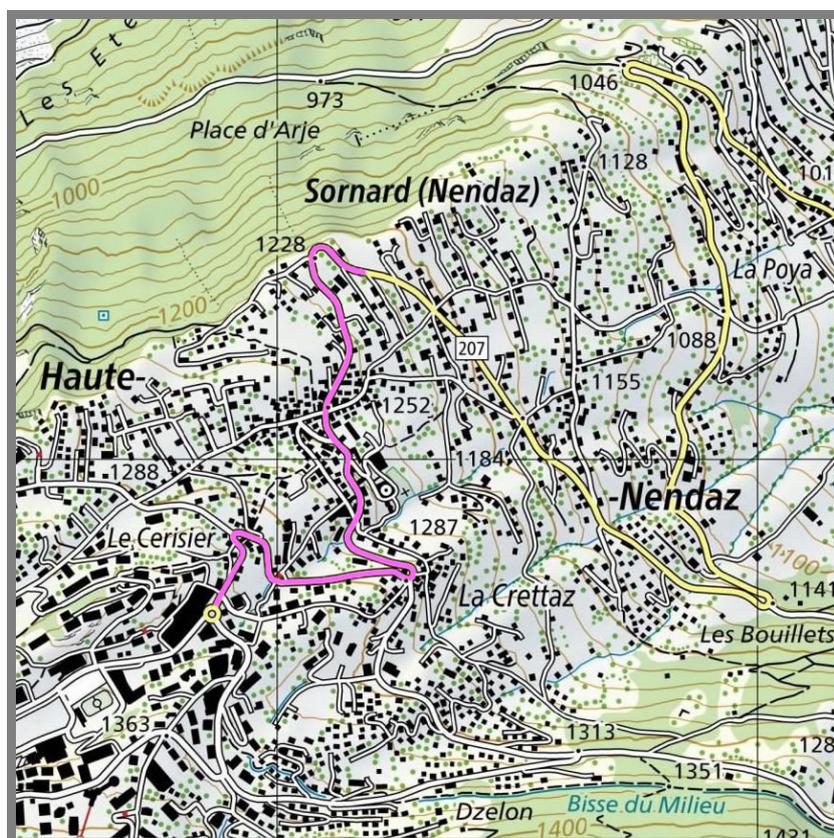


Source : *Le Nouvelliste*, 28.03.2022

2. L'ASSOCIATION

Fondée en août 2023 par des habitants du village et des environs, l'Association pour la traversée de Haute-Nendaz (ATH) a pour **buts** de :

- a) retrouver, maintenir, accroître la **qualité de vie** pour tous les habitants;
- b) favoriser la **cohabitation harmonieuse** des piétons et des véhicules à l'intérieur de Haute-Nendaz;
- c) faciliter la **circulation des piétons** d'une rive à l'autre de la route cantonale;
- d) réduire dans toute la mesure du possible les **nuisances du trafic routier** en termes de bruit et de dangerosité;
- e) **informer** la population du village des faits intéressants ou affectant son mode de vie.



map.geo.admin.ch

A ce stade, le tronçon de route cantonale que nous prenons en compte dans nos revendications va **de l'entrée du village de Haute-Nendaz jusqu'au giratoire d'accès à la Station (RC 62)**. Des réflexions sont en cours concernant les tronçons de Sornard et de la Station qui pourraient être intégrés dans un second temps à notre champ d'action.

Les contacts pris avec les **commerçants** exerçant leur activité le long du tronçon en question, ainsi qu'avec le curé de la paroisse, également concerné par l'accès à l'église, nous ont permis de constater que ces derniers partagent nos préoccupations et adhèrent à nos revendications.

L'ATH a également pris contact avec différentes autres **associations**, **experts** et **municipalités**, pour bénéficier des expériences déjà réalisées dans de nombreuses autres localités en matière d'amélioration de la cohabitation entre piétons et automobilistes. L'Association transports et environnement (ATE), qui soutient notre démarche, a elle aussi interpellé l'administration communale en date du 6 mai 2022, par une lettre restée sans réponse à ce jour.

3. PROBLÈMES RENCONTRÉS PAR LES PIÉTONS : ETAT DES LIEUX

Pour présenter les problèmes rencontrés par les piétons qui se déplacent à l'intérieur du village de Haute-Nendaz, nous adoptons ici une **démarche itinérante** qui part du chemin du Ouâ pour aboutir au contour de la Crête.

Cette démarche reprend le parcours des trois visions locales que nous avons organisées à l'automne 2023 avec des habitants, ainsi qu'avec des élus communaux et cantonaux, dans le but de les sensibiliser aux problèmes rencontrés par les piétons pour traverser la route cantonale.



Le chemin des Bornes qui prolonge celui du Ouâ, axe piéton coupé par la route cantonale.

Lorsqu'on monte le **chemin du Ouâ** en direction du quartier des Bornes, il faut traverser la route cantonale qui scinde le village en deux. Le **chemin des Bornes** est pourtant dans la continuité immédiate du chemin du Ouâ, constituant la voie piétonne principale pour aller de Sornard à la Station. Un passage pour piétons se trouvait à cet emplacement jusqu'à la réfection de la route en 2014. Sa suppression – comme celles de tous les autres passages piétons du centre du village – ne s'est accompagnée d'aucune mesure de signalisation sécurisant la traversée de la route. L'emprunt du passage souterrain impliquerait ici un détour aberrant d'une centaine de mètres via la cour d'école, que ce soit pour les habitants qui veulent simplement se déplacer d'une partie à l'autre du village, ou pour des vacanciers qui se rendent à pied de la Station à la chapelle Saint-Michel indiquée sur les prospectus touristiques. Par ailleurs, à cet endroit précis, traverser la route est particulièrement dangereux car la distance de visibilité des automobilistes qui circulent vers l'aval n'est que de 35 mètres environ, alors qu'à une vitesse de 50 km/h la distance de visibilité nécessaire à la traversée est de 55 mètres.



L'épicerie et la boulangerie, avec en face l'accès à la cour d'école et l'arrêt de bus.

Lorsqu'on quitte le chemin des Bornes pour se rendre à la **boulangerie** et à l'**épicerie**, on se trouve devant le **passage souterrain** qui mène à la **cour d'école**. Prévu pour les écoliers, celui-ci est difficilement utilisable durant les récréations, et il est impraticable pour les personnes en chaise roulante, avec une poussette ou un caddie, en raison des escaliers qui découragent par ailleurs nombre de personnes, âgées notamment, lesquelles préfèrent traverser la route pour se rendre à l'arrêt de bus qui se trouve juste en face, ou pour aller à l'église. Ces personnes déplorent tout particulièrement la disparition du passage piéton qui se trouvait là. Le problème est bien sûr le même dans l'autre sens pour se rendre à la boulangerie. Par ailleurs, la construction du passage sous-voie en 2014 a rendu impossible l'accès à la seule épicerie du village pour les personnes en chaise roulante ou avec une poussette trop large pour le passage exigü qui y mène.

La traversée de la route cantonale devant la boulangerie est hasardeuse, en raison du peu d'empressement des automobilistes à céder le passage ou même à réduire leur vitesse, quand ils ne manifestent pas franchement leur agacement à la vue des piétons, faisant de ceux-ci des intrus au cœur du village. La traversée à cet endroit mène pourtant immédiatement à l'arrêt de bus, ainsi que devant le centre culturel « **Le Nînd'Art** », situé dans un bâtiment qui abrite également l'**UAPE**. C'est au même endroit que se fait l'accès à la **salle polyvalente**, ainsi qu'au **cimetière** et à l'**église** où ont lieu non seulement des cérémonies religieuses, mais également des concerts très fréquentés. Nous nous trouvons donc au cœur de l'activité du village où, selon nos observations, près d'un tiers des véhicules qui descendent la route principale mordent à cet endroit précis sur le trottoir dont le niveau a dû être abaissé pour permettre le passage motorisé en direction des lieux d'activité susmentionnés. Récemment, en hiver, nous avons été témoins du dérapage sur le trottoir d'une voiture, jusque contre le bâtiment du Nînd'Art dont elle a percuté et endommagé le contrecœur, manquant de peu de renverser le piéton qui se trouvait là.

Lorsqu'on se dirige en amont sur le **trottoir**, on constate l'absence fréquente de rebord pour celui-ci, ainsi que sa largeur parfois très réduite, aménagements qui devraient constituer des exceptions mais qui sont ici la règle. Tout dans la configuration et la fréquentation des lieux (habitations, commerces, église, salle polyvalente, centre culturel, UAPE, arrêts de bus, moloks, nombreux virages restreignant la visibilité) plaide en faveur d'une réduction de la vitesse maximale autorisée.

Toujours en remontant le trottoir, une fois passé devant la **laiterie**, on arrive en face de l'enseigne du **maréchal-ferrant**, anciennement un café, qui donne sur le **chemin de la Oûe**, l'une des principales voies piétonnes de l'intérieur du village. Pouvoir traverser en sécurité la route cantonale à cet endroit est tout à fait nécessaire, ne serait-ce que pour accéder aux habitations, au molok ou au parking public qui se trouvent de l'autre côté

de la route, ainsi qu'au chemin du Raè qui mène au hameau voisin de la Crête.



Le molok du chemin du Raè sert aussi aux habitants du chemin de la Oûe qui doivent traverser la route cantonale sans sécurisation pour y accéder.

Lorsqu'on quitte le village et qu'on remonte le trottoir sur une cinquantaine de mètres, on arrive devant le nouveau passage piéton, aménagé en 2014, qui nous mène à l'arrêt de bus du **hameau de La Crête** où sont déposés les passagers qui montent depuis Sion. Cet arrêt se situe juste en dessous d'un virage à 180 degrés que l'on rejoint par un trottoir aménagé du côté intérieur du virage uniquement, si bien qu'il ne dessert aucune habitation, le hameau de la Crête se trouvant entièrement sur l'extérieur du virage. Pour y accéder, il faut donc traverser au milieu de ce virage à visibilité très réduite, ce qui est d'autant plus dangereux qu'à cet endroit précis débouchent trois autres routes : celles menant aux parties basse et haute du hameau lui-même, et celle à grande fréquentation qui part en direction de Siviez. Avec une telle difficulté d'accès aux habitations, il est hasardeux d'affirmer que l'arrêt de bus de la Crête en direction de la Station dessert le hameau du même nom. De plus, les usagers du bus ne sont pas les seuls impactés : on peut prendre l'exemple des écoliers de la

partie haute du hameau voulant se rendre à l'école du village ou à l'église, ainsi que les habitants de la partie basse voulant se rendre à la Station, qui tous n'ont d'autre choix que de traverser ce carrefour pourvu d'aucun aménagement ni d'aucune signalisation assurant leur sécurité. En hiver, ce virage est d'autant plus dangereux pour les piétons qu'il est souvent verglacé. Les chutes sont fréquentes. Pour l'éviter, il faudrait emprunter le chemin du Raè qui est très pentu, ce qui n'est guère une solution durant la saison froide.



Le contour du Cerisier, avec en guise de trottoir un marquage jaune obstrué par des congères.

250 mètres plus haut, en arrivant vers le **hameau du Cerisier**, le trottoir amène à l'un des deux seuls passages piétons qui ont été maintenus. Il est situé en face de l'ancienne poste, remplacée par le poste de la police municipale, où la largeur de la route avait permis, avant les travaux de 2014, l'aménagement d'un îlot central. Celui-ci permet aujourd'hui une circulation piétonne sécurisée le long du chemin du Châble qui est l'un des deux axes les plus utilisés pour marcher du village en direction de la Station. Le problème se pose en revanche lorsqu'on accède à l'intérieur du hameau, coupé en deux par la route cantonale qui y fait un double virage. Le trottoir qui part de la Crête se poursuit sur la partie basse du hameau du Cerisier, jusqu'à l'intersection de la **route de l'Antenne**, mais disparaît

ensuite pour laisser la place à un simple marquage jaune au sol censé cadrer la circulation piétonne, là précisément où de très nombreux habitants se rendent à pied de la Station aux quartiers des Chargneux, des Râches et des Bornes, passage que de nombreux touristes empruntent également comme itinéraire de promenade. Or, on constate non seulement que des véhicules mordent régulièrement sur la ligne jaune, mais qu'en hiver la neige n'y est dégagée que tardivement, formant des congères qui obstruent entièrement ce « trottoir » et génèrent des plaques de verglas. Une telle configuration rend ce point stratégique tout particulièrement dangereux.

Le dernier tronçon, qui mène sur une centaine de mètres au **giratoire** d'entrée de la Station, est constitué d'une ligne droite sur laquelle beaucoup d'automobilistes accélèrent. Cela rend hasardeuse la traversée du passage pour piétons très fréquenté qui s'y trouve. Celui-ci est situé à l'entrée de la partie Est de la Station (commerces, office du tourisme, banque), reliant le hameau du Cerisier et les quartiers des Râches, des Chargneux et des Bornes, et donnant directement sur la terrasse d'une boulangerie et tea room.

En conclusion, à tous ces différents points stratégiques de Haute-Nendaz, le danger que représente la traversée piétonne de la route cantonale est non seulement une **entrave physique à la mobilité**, mais marque également une **rupture dans les liens de sociabilité entre les habitants des différents quartiers du village**.

4. ASPECTS TECHNIQUES ET ARGUMENTS GÉNÉRAUX

La suppression de tous les passages piétons du village de Haute-Nendaz en 2014 n'a été compensée que par l'aménagement d'un passage souterrain menant à la cour d'école à l'aide d'escaliers, ce qui le rend inaccessible notamment aux personnes en chaise roulante, avec une poussette ou un caddie, et difficilement traversable durant les récréations.

Depuis 10 ans, cette suppression des passages pour piétons est justifiée par le fait que les **distances de visibilité** à l'intérieur du village ne sont pas suffisantes pour que les automobilistes et les piétons se voient mutuellement dans des conditions permettant aux premiers de pouvoir céder la priorité aux seconds. Or, **en l'absence de passages piétons, ce manque de visibilité constitue précisément un surcroît de danger pour les piétons qui, faute d'adaptation de la vitesse des voitures, assument seuls les conséquences de leur suppression**.

Selon la norme SN 640 241 édictée par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), à une vitesse de **50 km/h** qui est la vitesse maximale autorisée dans le village et sur tout le

tronçon considéré ici, la distance de visibilité nécessaire à la traversée des piétons est de **55 mètres**. Or, cette distance ne peut être respectée à aucun des trois endroits où une traversée piétonne est nécessaire au centre du village : passage du chemin du Ouâ vers celui des Bornes, traversée de la boulangerie vers l'arrêt de bus, l'intersection du chemin de la Oûe et de la route cantonale.



Le passage souterrain, très utile pour les écoliers qui l'ont joliment décoré et qui peuvent ainsi accéder en sécurité à la cour d'école, ne saurait remplacer les 6 passages piétons qui ont été supprimés.

Une autre raison donnée au refus de réaménager des passages piétons est que ceux-ci représentaient davantage un danger qu'un gage de sécurité pour les piétons. L'argument est audible. Si on en juge par la situation qui prévaut dans le village voisin de Basse-Nendaz, **on peut voir que les passages piétons ne suffisent pas à eux seuls à sécuriser la circulation piétonne**. Mais cet argument ne saurait tenir lieu de prétexte à une inertie politique pour justifier le statu quo, et donc le primat de l'automobile.

Selon la même norme VSS, dans le cas d'une vitesse de circulation de **30 km/h**, la distance de visibilité nécessaire à la traversée des piétons est de **25 mètres**, ce qui signifie qu'elle est **réduite de plus de moitié** par rapport à une vitesse de 50 km/h. Or, aux trois endroits considérés, selon nos calculs, une distance de visibilité de 25 mètres est respectée. Par conséquent, **une réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h permettrait d'envisager un réaménagement des passages piétons**.

Ces deux mesures conjuguées – réduction de la vitesse et passages piétons – sont seules à même d’assurer aux piétons une certaine sécurité. A elle seule, une réduction de la vitesse maximale autorisée est également insuffisante, car seuls les passages piétons constituent une obligation légale pour les automobilistes de céder la priorité. Cette obligation est en vigueur en Suisse depuis le 1^{er} juin 1994 et a largement prouvé son efficacité. Comme le fait remarquer l’Association suisse des piétons, la priorité conférée à ces derniers « *constitue une aide décisive, notamment pour les enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite. [...] Dans des conditions de trafic dense, cette priorité est un critère indispensable pour stopper le trafic et **permettre une traversée dans des conditions sûres.***¹ »

La situation actuelle, sans passages piétons ni réduction de la vitesse maximale autorisée, peut entraîner des configurations absurdes. Selon l’article 47 al.1 de l’Ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière (OCR), les piétons ont l’obligation, pour traverser la route, d’utiliser les passages pour piétons qui se trouvent à une distance de moins de 50 mètres. Or, à Haute-Nendaz, il n’existe **aucun passage pour piétons sur un tronçon d’un kilomètre** (de l’arrêt de bus d’Iggier à celui de la Crête), ce tronçon incluant pourtant tout le centre du village de Haute-Nendaz. Quant au passage souterrain, qui tient lieu de seul moyen de traversée, son emprunt implique un détour de 100 mètres si l’on veut simplement poursuivre son chemin du Ouâ vers les Bornes. Ce passage souterrain est par ailleurs situé à 200 mètres de l’autre point de traversée important, l’intersection du chemin de la Oûe et de la route cantonale, mais si on se trouve du côté amont de cette dernière, aucun trottoir ne permet de le rejoindre, ni d’ailleurs de rejoindre le passage piéton le plus proche (celui de la Crête) qui se trouve 130 mètres plus haut.

¹ Association suisse des piétons, « Le passage piéton et la règle des 50m », *Position*, 2011/3



Le cœur de l'activité du village, avec l'épicerie, la boulangerie, l'arrêt de bus, le centre culturel et l'accès à l'église.

Un autre argument fréquemment objecté au réaménagement de passages pour piétons et à une réduction de la vitesse maximale autorisée à Haute-Nendaz est que le village ne connaîtrait qu'une faible **fréquentation** piétonne qui ne justifierait pas de telles mesures. Or, les nombreux lieux d'activité précédemment décrits prouvent le contraire. La norme VSS déjà citée prévoit certes que des passages piétons ne peuvent être aménagés qu'en cas de demande en traversée régulière chiffrée à 100 piétons traversant durant les 5 heures les plus fréquentées d'une journée. Cependant, **dans le cas de besoins particuliers** liés à des groupes d'utilisateurs (arrêts de transports publics, écoles, homes, etc.), la norme ne fixe **pas de fréquentation limite**. L'argument de la fréquentation n'est donc pas pertinent pour le tronçon considéré. Comme le fait d'ailleurs remarquer l'Association transports et environnement (ATE) au sujet des passages piétons, « la fréquentation ne devrait pas être déterminante lorsqu'il s'agit de juger de leur maintien. Si le passage piéton répond à un besoin réel de traversée, même faible, il devrait être maintenu² ».

Selon les statistiques de police que nous avons obtenues, sur les 17 accidents déclarés entre 2015 et 2022 pour le tronçon concerné, 11 ont eu

² ATE 2017, *Passages piétons : Fiche technique sur la nouvelle norme SN 640 241e*

pour cause principale **l'influence de l'alcool**. A l'échelle suisse, selon le Bureau de prévention des accidents, l'alcool intervient dans 12% des accidents graves. Or on sait que sa consommation brouille la vision et réduit la vitesse de réaction.



L'accès au centre culturel « Le Nind'Art » et à l'église, avec trottoir abaissé.

En plus des différents points abordés jusqu'ici, les **arguments en faveur d'une réduction de la vitesse maximale autorisée** ne manquent pas :

- Selon une étude du Bureau fédéral de prévention des accidents (BPA) publiée en mars 2023, l'aménagement de « Zones 30 » réduit le **risque d'accidents graves** dans une proportion allant de 32 à 47%.³
- Toujours selon le BPA, le **risque pour un piéton d'être tué** en cas de collision avec un véhicule circulant à 50 km/h est 6 fois plus élevé qu'à

³ BPA, *Évaluation des Mesures d'Infrastructure Routière ÉVAMIR*, 2003 : https://www.bfu.ch/api/publications/bfu_2.392.02_%C3%89valuation%20des%20Mesures%20d%E2%80%99Infrastructure%20Routi%C3%A8re%20%C3%89VAMIR.pdf

30 km/h.⁴ Pourtant, il est souvent objecté qu'une réduction de la vitesse n'est pas nécessaire à Haute-Nendaz, car aucun accident mortel n'y serait survenu. Dans tous les cas, attendre que tel soit le cas ne saurait constituer une politique responsable.

- D'autres études prouvent que le gain de sécurité ne s'obtient pas au détriment de la **fluidité du trafic**, bien au contraire : « Le trafic est plus fluide quand la vitesse est limitée à 30 km/h, car les manœuvres de freinage et d'accélération sont moins nombreuses⁵ ». Cela a pour conséquence « qu'aux heures de pointe, la perte de temps est faible, voire inexistante.⁶ »
- Selon l'étude SIRENE⁷ financée par le Fonds national suisse pour la recherche scientifique, une réduction de la vitesse de circulation routière entraîne des effets bénéfiques en termes de diminution des **nuisances sonores**, ainsi que des conséquences néfastes qui en résultent en terme de santé, contribuant en cela à améliorer la **qualité de vie** des habitants.

Ces différents constats, étayés par des recherches rigoureuses, sont validés par les experts sollicités par notre association : la forte activité au centre du village, la sinuosité de la route qui réduit les distances de visibilité, ainsi que la largeur des trottoirs souvent inférieure à 2m et leur hauteur souvent en dessous de 12 cm, qui devraient être des exceptions sur un tronçon à 50 km/h mais sont ici la norme, montrent que **toutes les conditions sont réunies pour un abaissement de la vitesse maximale autorisée et le rétablissement de trottoirs à Haute-Nendaz.**

⁴ BPA, *Plus de sécurité routière grâce au 30 km/h. Faits et arguments*, 2000 : https://www.bfu.ch/media/vq2m1fgf/2023-11-09_tempo_30_fakten_fr_fin.pdf

⁵ *idem*

⁶ <https://www.bfu.ch/fr/le-bpa/magazine/forum-circulation-routiere-2023>

⁷ <https://smf.swisshealthweb.ch/fr/article/doi/fms.2019.03433/>



Poursuivre son chemin du quartier de la Oûte en direction du Raè et du hameau de la Crête peut être une entreprise dangereuse.

5. UNE QUESTION DE VOLONTÉ POLITIQUE

On ne compte plus les instances internationales, les Etats, organismes régionaux, municipalités, associations d'usagers et de santé publique qui ont pris acte des avantages d'une réduction de la vitesse routière dans les localités et qui défendent sa mise en œuvre.

- L'**ONU**, par la Déclaration de Stockholm adoptée en 2020 lors de la Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, a adopté entre autres résolutions de généraliser d'ici à 2030 le 30 km/h dans les localités.
- En **Suisse**, le Bureau fédéral de prévention des accidents (BPA) et plusieurs associations, dont certaines études ont été relatées ci-dessus, jouent un rôle important pour démontrer les bienfaits d'une réduction de la vitesse.
- En **Valais**, la *Stratégie cantonale en faveur des centres de villages* (2015), ainsi que la *Stratégie Mobilité douce 2040*, fournissent des lignes directrices qui ouvrent la voie à une meilleure cohabitation entre automobilistes et piétons dans les villages.

Toutes les associations, les experts et les communes avec lesquelles nous avons pris contact nous ont confirmé qu'en Valais, lorsqu'une commune a la volonté politique d'initier une démarche en vue d'une réduction de la

vitesse maximale autorisée dans les localités, le Service cantonal de la mobilité à tendance à la soutenir et à l'accompagner dans ce sens.

Les autorités communales de **Nendaz** ont elles aussi pris position publiquement en faveur d'une amélioration de la qualité de vie pour tous dans les villages. Par exemple, dans un des programmes politiques de l'exécutif en cours figure la nécessité de « *répondre aux besoins spécifiques de chaque village en termes d'habitat, de mobilité, d'espace public et d'emploi* »⁸. L'actuel président a lui-même récemment rappelé qu'il convient de « *s'adapter aux besoins changeants des aînés, des familles, des jeunes et des entreprises* »⁹. Un autre programme, publié dans une rétrospective intitulée « *Mon village a une âme* », affiche l'intention « *de proposer aux habitants de se rencontrer afin d'échanger, de réfléchir ensemble aux besoins dans le village et éventuellement de co-créer un projet* », cela devant être « *l'occasion de rencontrer ses voisins, de partager et d'expérimenter l'intelligence du groupe et tout le potentiel créatif que chacun a en lui. C'est également l'occasion d'expérimenter une autre forme d'organisation, sans hiérarchie* »¹⁰.

A partir de ces valeurs, au demeurant partagées par les membres et les sympathisants de notre association qui compte un bon nombre d'aînés, nous pouvons légitimement attendre des autorités communales une ouverture à cette initiative venue de la base et qui vise à créer ensemble un projet de mobilité adapté aux besoins actuels des différents usagers et aux spécificités du village de Haute-Nendaz.



⁸ Programme du PDC de Nendaz pour l'exercice 2020-2024.

⁹ Frédéric Fragnière, *Echo de la Printse*, janvier 2024

¹⁰ PLR, *Gazette des communales*, 2020

REVENdicATIONS

Sur la base de ces constats, l'Association pour la traversée de Haute-Nendaz (ATH) demande que la circulation piétonne soit sécurisée par la mise en œuvre des mesures suivantes :

1. **Réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h** sur le tronçon R62 de la route cantonale allant de l'entrée du village de Haute-Nendaz à l'entrée de la Station.
2. **Réaménagement des six passages piétons** qui ont été supprimés en 2014, et aménagement d'un passage piétons entre le chemin de la Oûe et celui du Raè.
3. **Mise en place d'une signalisation** adéquate, avec contrôles réguliers, pour assurer le ralentissement des automobilistes et pour les avertir de la présence de piétons, d'enfants en particulier, et de passages pour piétons.
4. **Déblaiement de la neige sur les trottoirs** simultanément à celui des routes, et non obstruction des faux trottoirs par des congères.
5. **Réduction de la vitesse maximale autorisée à 20 km/h** sur toutes les routes communales à l'intérieur du village de Haute-Nendaz, avec priorité générale donnée aux piétons.

ETAT DE LA SITUATION : SEPTEMBRE 2024

A la suite d'une rencontre avec des membres du conseil communal lors de la vision locale de 17 octobre 2023, l'exécutif a initié une démarche auprès du Service cantonal de la mobilité, afin que celui-ci procède à une expertise au sens de l'article 108 de l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière, préalable nécessaire à toute décision d'abaissement de la vitesse maximale autorisée. Les résultats de cette expertise nous ont été présentés le 19 septembre 2024 en présence des autorités communales. **Un abaissement de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h dans les villages de Haute-Nendaz et Basse-Nendaz sera mis à l'enquête début 2025.**

Conformément à un engagement pris lors de la même visite locale, le conseil communal a décidé de charger la commission *Infrastructures publiques et environnement* « d'établir une **servitude de passage piéton derrière le magasin Volg** et de la rendre praticable aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes afin qu'elles puissent rejoindre le passage sous-voie par la rampe. » (*Nendaz Panorama*, août 2024)

CONTACT

Association pour la traversée de Haute-Nendaz (ATH)

Batterie Tsamparrô 2125

1997 Haute-Nendaz



info@pietons-nendaz.ch

Visitez notre site internet :



www.pietons-nendaz.ch