

<p align="center">Numéro AGGLO.5.A.01</p>	<p align="center">Gestion coordonnée du stationnement à l'échelle de l'agglomération</p>	
<p align="center">Priorité AvE</p>	<p align="center">Coût : 100'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>	<p align="center">Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
<p>Le stationnement est le principal levier dans la gestion des déplacements multimodaux. L'objectif est de diminuer les déplacements en véhicule individuel, en réduisant l'offre en stationnement et en proposant une politique tarifaire incitative. L'agglomération souhaite mener une étude pour poser les éléments de base pour une politique de stationnement harmonisée à l'échelle de l'agglomération. La stratégie devra traiter de l'offre sur fonds public en proposant des règles de gestion uniformisées et de l'offre sur fonds privés en proposant des lignes directrices pour les communes qui réviseront partiellement ou totalement leur article sur le stationnement dans le règlement de construction et de zone (RCCZ).</p> <p>Pour le stationnement public, il est notamment prévu de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Procéder à une étude à l'échelle de l'agglomération, inventaire sur l'offre en stationnement (le nombre de place), la typologie (type de parking) et les règles de gestions (payant, gratuit, zones, etc.). - Sensibiliser les collectivités aux coûts du stationnement (construction, maintenance et exploitation). - Réfléchir à une tarification adaptée selon les zones (hypercentre-ville, centre-ville, périphérie, etc.). - Revoir les règles de gestion pour une politique de stationnement volontariste (augmenter le taux de rotation). - Évaluer les potentiels de mutualisation du stationnement existant. <p>Pour le stationnement privé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - État des lieux des règlements des constructions (RCCZ) - Modification des articles sur les stationnements. - Intégration systématique du stationnement vélo. - Plan de stationnement pour les projets complexes. - Plan de mobilité d'entreprise. <p>Opportunité et utilité <i>{à compléter}</i></p> <p>La gestion coordonnée du stationnement à l'échelle de l'agglomération permettra de réduire l'offre en stationnement selon les opportunités et constitue ainsi une mesures push ayant un impact direct sur le choix modal. De plus, une politique de stationnement bien pensée permet de diminuer l'impact du stationnement sur l'espace public et ainsi augmenter l'attractivité économique des centres urbains.</p> <p>Cette mesure s'inscrit dans la vision d'ensemble souhaitant diminuer l'usage de la voiture individuelle motorisée et promouvoir un espace urbain de qualité.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation :</p> <p>Mesure(s) du PA3 en relation : GM.2.2</p> <p>Mesure(s) du PA2 en relation :</p>		
<p>État de planification</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définition du cahier des charges et procédure d'appel d'offres : 2027 - Établissement du rapport et validation par les exécutifs communaux : 2028 - Début de la mise en application progressive des recommandations : 2028 		

<p align="center">Numéro AGGLO.5.A.02</p>	<p align="center">Actions de promotion de la mobilité douce</p>	
<p align="center">Priorité AvE</p>	<p align="center">Coût : 50'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>	<p align="center">Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
<p>Afin d'encourager un changement de comportement en matière de mobilité pour les déplacements quotidiens, l'agglomération souhaite mettre en place une série de mesures visant à informer et à sensibiliser la population aux avantages des modes de déplacement à pied ou à vélo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promotion des modes de déplacement doux par la mise en place d'instruments tels que des cartes des itinéraires cyclables ; - Promotion de la mobilité douce auprès des centres scolaires. - Accompagnement du développement de l'offre VLS pour qu'elle réponde aux besoins des citoyens, en étendant le réseau de vélo en libre-service avec des stations supplémentaires et sur le territoire de nouvelles communes. - Campagne de sensibilisation ciblées, par des canaux de communication variés (médias sociaux, affichages publics, tout ménage, etc.) <p>Opportunité et utilité <i>{à compléter}</i> En complément avec la création et l'amélioration des infrastructures dédiées à la mobilité douce, la promotion de ces modes de déplacement constitue un levier d'action pour réduire l'impact environnemental des transports. Afin de développer le "réflexe mobilité douce" pour tous les déplacements inférieurs à 5 kilomètres, il est nécessaire d'accompagner ce changement d'habitude par des mesures de sensibilisation, d'incitation et de formation. Cette mesure est en adéquation avec la vision d'une agglomération durable car elle propose des stratégies de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de promotion de santé publique. Cette mesure répond aux besoins d'action qui nécessite de renforcer la place de la mobilité douce et de réduire la pollution de l'air et les nuisances</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures <i>{à compléter}</i> Mesure(s) du PA5 en relation : P.MD.5.A et P.MD.5.B.01 Mesure(s) du PA3 en relation : Mesure(s) du PA2 en relation :</p>		
<p>État de planification Mesures à planifier en continue entre 2028 et 2032</p>		

<p align="center">Numéro AGGLO.5.A.03</p>	<p align="center">Gouvernance des transports publics</p>	
<p align="center">Priorité AvE</p>	<p align="center">Coût : 40'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>	<p align="center">Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
<p>Alors que les villes et le Canton restent les commanditaires de leur réseau respectif, l'agglomération joue un rôle clé dans la gestion des transports publics en assurant les coordinations nécessaires entre les acteurs pour le développement de l'offre, de l'optimisation de la gouvernance, de l'harmonisation des tarifs et de la communication.</p> <p>La LTPMDQuot prévoit la mise en place de régions de planification TP dont celle du Valais central. Les régions de planification assurent la coordination entre les agglomérations et les communes dans le cadre de l'élaboration, la rationalisation et l'harmonisation de l'offre régionale des transports publics.</p> <p>L'objectif est d'améliorer l'expérience des utilisateurs en facilitant l'usage des transports publics au sein de l'agglomération. Les actions de l'agglomération se déclinent selon les 4 axes suivants :</p> <p><u>Développement de l'offre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > Tâches déjà réalisées <ul style="list-style-type: none"> o Élaboration d'une vision stratégique du développement de l'offre des transports publics à court, moyen et long terme. > Tâches à réaliser : <ul style="list-style-type: none"> o Mettre en œuvre les développements d'offres prévus dans la vision stratégique. o Planifier dans les projets d'agglomération les infrastructures nécessaires (requalification des arrêts, valorisation des arrêts, priorisation des bus aux carrefours, etc.). <p><u>Entente tarifaire :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > Tâches déjà réalisées <ul style="list-style-type: none"> o A Sion, la nouvelle entente tarifaire est entrée en vigueur au changement d'horaire 2023. A Sierre, l'entente tarifaire entrera en vigueur au changement d'horaire 2024. > Tâche à réaliser <ul style="list-style-type: none"> o Harmoniser les assortiments et les tarifs dans les communautés tarifaires. o Proposer des abonnements pour répondre aux besoins des habitants, visiteurs et employeurs. o Étendre les communautés au-delà des pôles urbains. L'objectif est d'élargir les communautés tarifaires existantes en vue de les fusionner à long terme, créant ainsi une entité unique couvrant l'ensemble des communes des plaines de l'agglomération du Valais central. <p><u>Communication et identité visuelle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > Tâches déjà réalisées <ul style="list-style-type: none"> o Depuis le changement d'horaire de décembre 2022, les bus urbains de Sion et de Sierre ont harmonisé leur communication, en transférant cette tâche à l'agglomération du Valais central. Quatre campagnes annuelles sont réalisées avec une identité visuelle et des supports de communication communs. > Tâches à réaliser <ul style="list-style-type: none"> o Étendre la communication unifiée des bus urbains à l'échelle de l'Agglo Valais central, en y intégrant également les transports régionaux. o Instaurer un naming et une image de marque des communautés tarifaires, afin de faciliter la lecture et la compréhension pour les usagers. 		

Gouvernance :

- > Tâches déjà réalisées
 - o L'agglomération a accompagné les villes de Sion et de Sierre pour l'établissement de plusieurs études pour questionner la gouvernance des transports publics au sein de l'AggloValais central en 2020 et 2021, ainsi qu'un benchmark sur les coûts d'exploitation des transports urbains, en collaboration avec la HEIG-VD (2021).

- > Tâche à réaliser
 - o Établir une structure de gouvernance transparente impliquant les autorités locales, les transporteurs et l'agglomération.
 - o Organiser des coordinations régulières avec les différents partenaires publics et privés.
 - o Assurer un controlling d'indicateurs permettant de mesurer la qualité et la compétitivité des transports en commun.

Opportunité et utilité *{à compléter}*

L'ensemble des mesures contribuent à améliorer l'efficacité et la qualité des services de transports publics. Une gouvernance efficace est essentielle pour une vision d'ensemble intégrée et durable à l'échelle de l'agglomération. Ces mesures soutiennent les stratégies de réductions de l'utilisation de la voiture individuelle, d'amélioration de la connectivité entre les polarités et la promotion de déplacements moins polluants.

Lien avec d'autres mesures *{à compléter}*

Mesure(s) du PA5 en relation :

Mesure(s) du PA3 en relation : GM1.1

Mesure(s) du PA2 en relation :

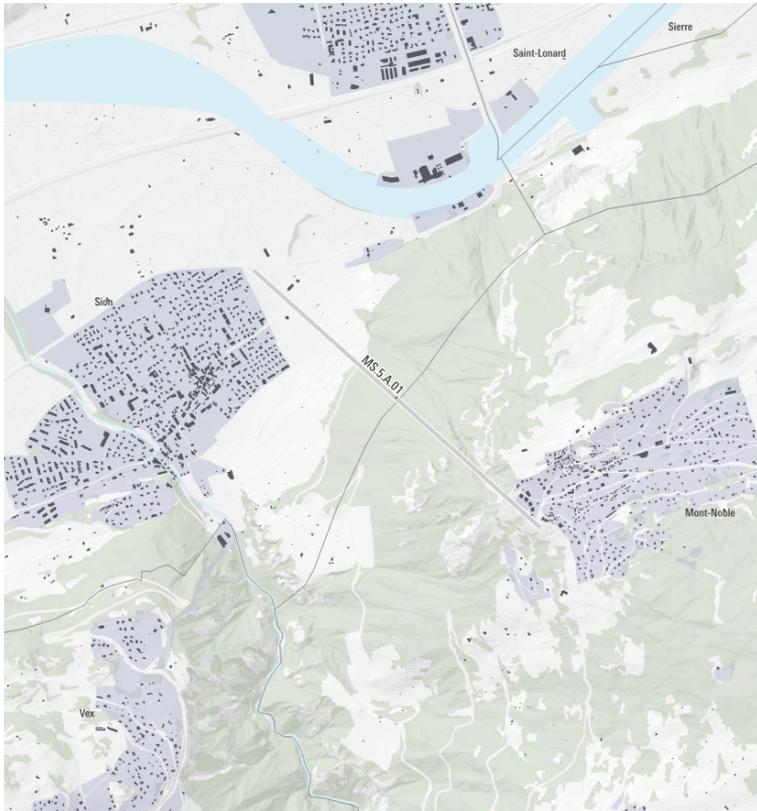
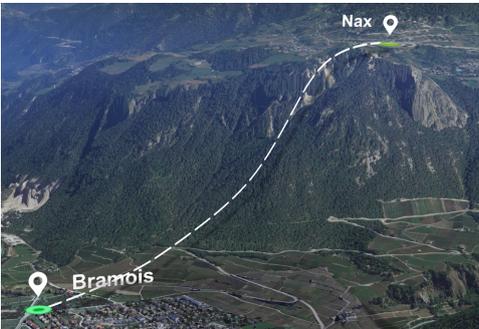
État de planification

Mise en œuvre progressive dès 2024

<p align="center">Numéro AGGLO.5.A.04</p>	<p align="center">Incitation à la multimodalité dans les zones à forte densité d'emplois</p>	
<p align="center">Priorité AvE</p>	<p align="center">Coût : 20'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>	<p align="center">Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
<p>Afin de compléter l'offre en transports publics dans les zones faiblement desservies, des études ont été lancées pour favoriser la pratique du covoiturage pour les entreprises dans la région de Sion qui voit sa population doubler avec l'afflux des pendulaires. L'objectif est de créer une solution clé en main de plateforme facilitant le covoiture, l'utilisation de vélo en libre-service, etc. destinée pour un déploiement auprès des entreprises intéressées. Le projet est porté par l'Antenne Région Valais romand, avec comme territoire test, la Ville de Sion et ses zones industrielles.</p> <p>Les résultats attendus sont notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Plateforme de covoiturage personnalisable (projet COMO, demande en cours) ; > Stratégie de communication ; > Plan d'implémentation des mesures ; > Création d'un modèle de collaboration entre partenaires ; > Estimation des coûts et des délais ; > Présentation d'un rapport à l'adjudicateur. <p>Les prestations attendues convergent vers la création d'une solution de covoiturage complète et adaptée, soutenue par une communication efficace, (des incitations attrayantes), des infrastructures appropriées et une collaboration fructueuse entre les parties prenantes.</p> <p>Opportunité et utilité <i>{à compléter}</i></p> <p>Les zones à forte densité d'emplois ne sont pas toutes systématiquement bien desservies en transports publics de part leur emplacements délocalisés et sont donc confrontées à des problèmes de congestion et de stationnement limité. En complément à l'augmentation de la qualité de desserte en transports publics, l'incitation à la multimodalité devient une nécessité pour améliorer la fluidité des déplacements et la qualité de vie de tous les citoyens. Ces mesures d'accompagnement permettent de répondre aux demandes caractéristiques des zones industrielles (horaires de travail décalés, véhicules nécessaires pour les déplacements professionnels, etc.)</p> <p>Cette mesure répond à un besoin croissant d'optimiser les infrastructures de transport et de soutenir une transition vers des modes de déplacement plus durables</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures <i>{à compléter}</i></p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation :</p> <p>Mesure(s) du PA3 en relation :</p> <p>Mesure(s) du PA2 en relation :</p>		
<p>État de planification <i>{à compléter}</i></p>		

<p align="center">Numéro AGGLO.5.A.05</p>	<p align="center">Stratégie de monitoring de la part modale</p>	
<p align="center">Priorité AvE</p>	<p align="center">Coût : 20'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>	<p align="center">Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
<p>Aujourd'hui, les parts modales sont issues des recensements de la mobilité et transports de 2015 et 2021. Il est souhaité disposer d'informations complémentaires plus précise pour l'agglomération du Valais central afin de connaître les parts modales de manière plus détaillée des déplacements internes à l'agglomération afin de pouvoir cibler les actions.</p> <p><u>Tâche de l'agglo</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > Prévoir des campagnes de comptage ciblée selon les besoins. > Développement de l'outil SmarTer pour y intégrer un système de comptage, en partenariat avec l'Antenne Région Valais romand. <p>Opportunité et utilité</p> <p>Une stratégie de monitoring permet d'évaluer l'efficacité des mesures mises en place (comme les incitations à la mobilité douce ou les améliorations des infrastructures de transport). Elle fournit des indicateurs clairs pour mesurer les progrès et identifier les domaines nécessitant des ajustements. Les données issues du monitoring pourront être utilisées pour informer et sensibiliser le public sur les avantages des modes de transport décarbonés. Ces informations permettent de suivre l'évaluation des tendances et de planifier les investissements nécessaires.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures {à compléter}</p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation :</p> <p>Mesure(s) du PA3 en relation :</p> <p>Mesure(s) du PA2 en relation :</p>		
<p>État de planification {à compléter}</p> <p><i>Dès 2024</i></p>		

<p align="center">Numéro AGGLO.5.B.01</p>	<p align="center">Élaboration d'une stratégie logistique d'agglomération</p>	
<p align="center">Priorité BvE</p>	<p align="center">Coût : 60'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>	<p align="center">Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
<p>Pour répondre aux enjeux d'acheminement des logistiques dans les centres urbains et dans les vallées latérales, l'agglomération prévoit d'étudier les flux de marchandises afin de réduire les nuisances générées par les véhicules de livraison dans les centres villes de Sion et de Sierre et dans les villages traversés.</p> <p><u>Tâche de l'agglo</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > Diagnostic des flux de logistiques et des zones de congestion. > Prise en compte de la logistique urbaine dans les projets urbains et dans les zones industrielles. > Définir les mesures adéquates et efficaces pour améliorer le système de logistique urbain (espace de stockage, système de livraison de proximité, diversification de l'offre, système de livraison pour le dernier kilomètre, etc.), dans le but de les inscrire dans les prochaines générations de projet d'agglomération. > Sensibilisation et adhésion des professionnels du transport. <p>Opportunité et utilité <i>{à compléter}</i></p> <p>La logistique urbaine est un élément essentiel de la planification territoriale. Avoir une stratégie dédiée permet d'optimiser les systèmes de transport, de réduire la congestion dans les zones centrales et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Une stratégie logistique d'agglomération offre de nombreuses opportunités pour améliorer l'efficacité économique, la qualité de vie, la durabilité environnementale et la résilience urbaine.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures <i>{à compléter}</i></p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation :</p> <p>Mesure(s) du PA3 en relation :</p> <p>Mesure(s) du PA2 en relation :</p>		
<p>État de planification</p> <p>Définition du cahier des charges et procédure d'appel d'offres : 2031</p> <p>Lancement des études : 2032</p>		

<p>Numéro MS.5.A.01</p>	<p>Liaison câblée Bramois–Nax</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût : 10'000'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Planifications supérieures</p>	<p>Maître(s) d'ouvrage pilote de la mesure Sion et Mont-Noble</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
 		
<p>Description</p> <p>Afin d'améliorer la desserte en transports publics de la rive droite de la Borgne, le Canton du Valais et les communes de Sion et de Mont-Noble ont développé un projet de téléphérique. Destinée en priorité aux habitants et aux pendulaires mais également aux touristes, la future liaison câblée permettra de connecter Bramois et Nax en 7 minutes. Le futur téléphérique a été reconnu comme un transport régional voyageur (TRV) par l'Office fédéral des transports. Il remplit en effet les critères fixés par la Confédération dans l'Ordonnance sur le transport voyageur, à savoir desservir une localité de plus de 100 habitants par an, et permettre une redistribution des liaisons existantes. Le projet sera donc proposé dans le programme PRODES de la Confédération.</p> <p>L'aménagement des interfaces des deux haltes font l'objet de fiches de mesure du PA5 : IM.5.A.01 / IM.5.A.02</p> <p>Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération</p> <p>Le téléphérique d'une capacité de 25 à 50 places fonctionnera toute la journée et jusque tard dans la soirée – contre 10 à 11 paires de courses par jour pour le bus actuellement. La station de plaine est idéalement connectée au réseau des Bus urbains sédunois et à la ligne régionale desservant Sion et Siere par la rive gauche du Rhône. La station à Nax offrira des correspondances vers Vernamiège, et éventuellement Mase et St Martin.</p>		

État des planifications

Etat actuel : avant-projet

Coordination avec le Plan Directeur cantonal : « en cours ».

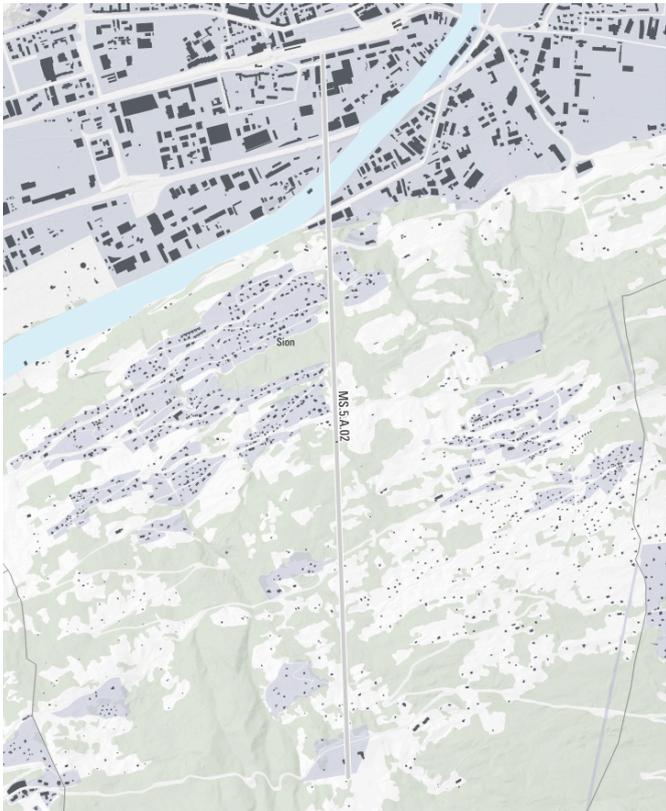
Etapas ultérieures :

- 2025 : procédure de modification du Plan d'affectation des zones (PAZ) et du plan d'alignement
- 2026 : création d'une société d'exploitation puis procédure de concession et d'approbation des plans auprès de l'OFT
- 2027 : autorisation de construire et début des travaux
- 2028 : mise en service du téléphérique

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement a été réalisée dans le cadre de la procédure du plan directeur. Le dossier a été examiné sur la base de diverses prescriptions sur la protection de l'environnement, notamment : protection des eaux (LEaux, OEaux, LcEaux), protection de la nature et du paysage, protection de la faune, protection des forêts, dangers naturels, protection de l'environnement (LPE, LcPE), protection contre le bruit (OPB),

Le projet devra tenir compte des risques liés aux dangers naturels et aux contraintes géotechniques. La construction du téléphérique reste réservée à l'élaboration d'une solution technique conforme aux exigences légales en matière de protection de la nature (prairies sèches).

<p>Numéro MS.5.A.02</p>	<p>Liaison câblée Sion – Mayens-de-l'Hôpital</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût : 30'000'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Planifications supérieures</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure TéléSion, Sion</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
 		
<p>Description</p> <p>La Ville de Sion souhaite créer une liaison entre la gare CFF et le lieu-dit des Mayens-de-l'Hôpital. Cette liaison câblée permettra de relier la plaine au domaine skiable de Veysonnaz pour développer une offre touristique quatre saisons. La Ville de Sion prévoit un plan de quartier pour le secteur des Mayens-de-l'Hôpital.</p> <p>Cette liaison n'est pour l'heure pas reconnue comme un transport régional voyageur (TRV) par l'Office fédéral des transports, étant donné qu'elle ne remplit pas les critères fixés par la Confédération dans l'Ordonnance sur le transport voyageur, à savoir desservir une localité de plus de 100 habitants par an.</p> <p>La liaison sera donc uniquement touristique et sera financée par les acteurs privés du secteur touristique (TéléSion) et la Ville de Sion. Des discussions sont néanmoins en cours avec le Canton du Valais (SDM) pour le financement de l'exploitation de l'infrastructure au travers d'une subvention relative au transport public.</p> <p>Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération</p> <p>Le projet dans son ensemble assure la coordination entre les développements urbains projetés et la desserte en transports publics par la création de cette liaison câblée. Bien que l'OFT ne considère pas ce projet comme du transport public, il permet néanmoins de mettre en réseau la région touristique du cône de Thyon porte d'entrée du domaine des 4 Vallées. En plus la création d'une nouvelle liaison plaine-montagne, cette infrastructure offre l'opportunité de développer de nouvelles lignes de rabattement sur la station amont des Mayens de l'Hôpital depuis les stations et villages alentours.</p>		

Il est notamment envisagé une nouvelle ligne qui desservira à l'Est Les Collons et Le haut des Agettes ainsi que Veysonnaz et Basse-Nendaz à l'Ouest, connectant ainsi cette région de coteau au réseau de transports publics.
L'aménagement de l'interface de la télécabine fait l'objet d'une fiche de mesure du PA5 : IM.5.A.03

État des planifications

État actuel : la demande de modification partielle du PAZ de Sion pour la liaison câblée Sion – Mayens de l'Hôpital est en cours d'évaluation auprès des services cantonaux. Les dossiers de demande de concession et d'approbation des plans auprès de l'OFT ont également été déposés.

Coordination avec le Plan Directeur cantonal : « coordination réglée ».

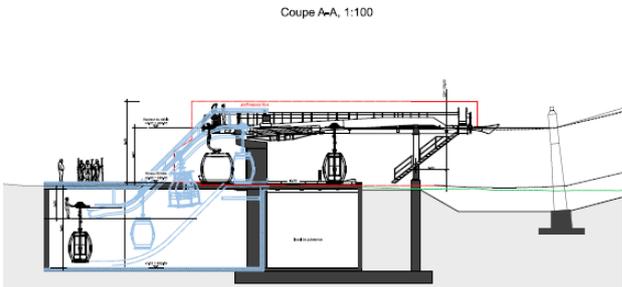
Etapas ultérieures :

- 202x : autorisation de construire
- 202x : début des travaux
- 2028 : mise en service du téléphérique

Impacts sur l'environnement

Les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'environnement, la protection de la nature et du paysage, la conservation des forêts et les installations tierces ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs.

L'installation telle que projetée respecte les bases légales dans le domaine de la protection de l'environnement. Un rapport d'impact sur l'environnement a été réalisé. La perte de surfaces protégées selon l'OPN sera compensée par différentes mesures de compensation. En phase d'exploitation, les impacts occasionnés par l'installation sur la faune, le sol, la végétation, les eaux de surface, les eaux souterraines et le bruit sont faibles.

<p>Numéro MS.5.A.03</p>	<p>Liaison câblée Conthey – Haute-Nendaz</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût : 50'000'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Planifications supérieures</p>	<p>Maître(s) d'ouvrage pilote de la mesure Conthey, Nendaz, Vétroz, SDM</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
		
<p>Description</p> <p>Les communes de Conthey et de Nendaz, soutenues par des porteurs de projet privés, souhaitent créer une liaison câblée pour relier la gare de Châteauneuf-Conthey à la Plaine des Ecluses à Haute-Nendaz. Cette nouvelle télécabine permettra de relier la station à la plaine en moins de 15 minutes en transports publics au lieu des 35 minutes offerts par les liaisons bus. Le tracé sera aérien du Sud de la gare de Châteauneuf-Conthey jusqu'à l'antenne de Haute-Nendaz avant de passer en souterrain sous la Plaine des Ecluses afin de ne pas impacter les constructions existantes. La ligne comporte un arrêt intermédiaire à proximité de la localité de Fey, sur commune de Nendaz.</p> <p>Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération</p> <p>L'intégration de l'installation dans le réseau de transport public régional est un objectif. Ceci implique que la prestation de transport soit disponible toute l'année et réponde aux besoins des pendulaires. La demande moyenne, pendulaire et touristiques, via la télécabine est projeté à 1'085 personnes par jour pour les deux sens. Même si la ligne de bus régionale 12.362 Sion-Nendaz est maintenue, la notion de double desserte est écartée en raison du caractère « direct » de la télécabine, par rapport à une fonction « omnibus » de la ligne de bus, et de sa connexion différente sur l'axe ferroviaire. Cette télécabine a été reconnue comme un transport régional voyageur (TRV) par l'Office fédéral des transports en juillet 2022. Il remplit en effet les critères fixés par la Confédération dans l'Ordonnance sur le transport voyageur.</p>		

La station aval est prévue au Sud des voies ferrées à la hauteur de la gare régionale de Châteauneuf-Conthey. Cette proximité directe permet de garantir des liaisons avec Sion toutes les 30 minutes, d'où partent d'autres lignes interrégionales.

A proximité directe avec la gare routière de Conthey qui sera desservie par des lignes urbaines et régionales permettant de fournir un accès direct et rapide à la zone commerciale de Conthey et à l'aéroport de Sion. Un parking P+R est prévu à proximité de la gare, facilement accessible depuis l'autoroute A9. Un parking d'échange, aux abords du départ de l'installation, dédié aux pendulaires et aux touristes est également prévu.

La station intermédiaire de de Fey sera dotée d'un parking et connectée à la ligne de bus 12.361 ce qui permettra une intégration complète de la liaison câblée.

La station amont souterraine se situe au centre de la station. La liaison avec les installations existantes, notamment la télécabine du Tracouet, accès direct au domaine skiable des 4 Vallées, sera assurée par le funiculaire actuel, des escalators ou autre système de connexion direct afin d'offrir un flux en continu et d'éviter une rupture de charges. De plus, cette nouvelle installation sera connectée aux lignes de bus régionales et autres navettes saisonnières qui offrent une desserte plus large sur l'ensemble du village de Haut-Nendaz

État des planifications

État actuel : Étude de faisabilité et des zones réservées (2023) ont été inscrites pour les périmètres des 3 gares ainsi que sur tout le tracé pour garantir la réalisation de la liaison.

Coordination avec le Plan Directeur cantonal : « Coordination réglée ».

Étapes ultérieures :

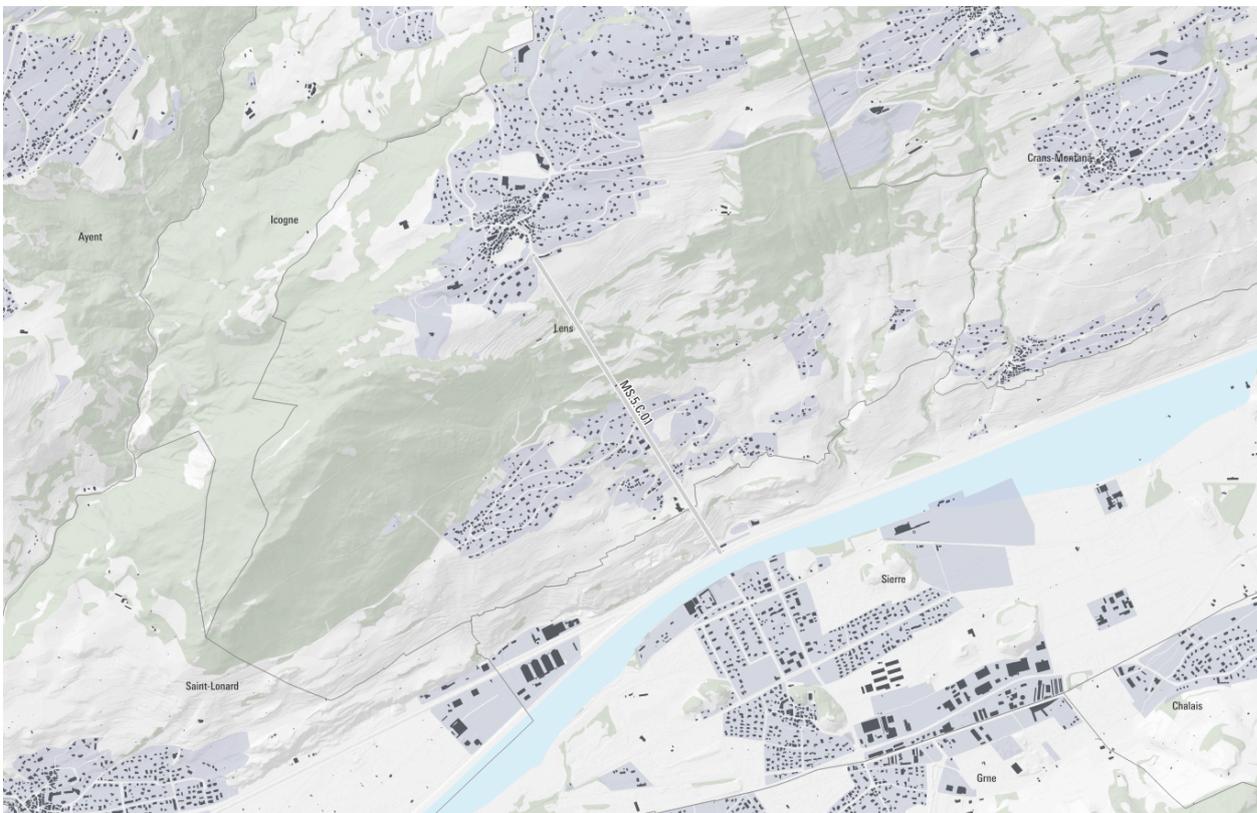
- 2025 : Modification partielle des PAZ et RCCZ des communes de Nendaz, Conthey et Vétroz et procédure d'approbation des plans auprès de l'OFT.
- 2025 : Enquête publique et traitement.
- 2026 : décision de financement du Parlement
- 2027 : autorisation de construire
- 2028-2029 : début des travaux
- 2029-2030 : mise en service du téléphérique

Impacts sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement a été réalisée dans le cadre des procédures de modification du PAZ. Le dossier a été examiné sur la base de diverses prescriptions sur la protection de l'environnement, notamment : protection des eaux (LEaux, OEaux, LcEaux), protection du sol (OSol), protection contre le bruit (OPB), protection de l'air (OPair), rayonnant non ionisant (ORNI), limitation et élimination des déchets (OLED), étude d'impact (OEIE, ROEIE), protection de la nature et du paysage, protection de la faune, protection des forêts, dangers naturels. L'installation telle que projetée respecte les bases légales dans le domaine de la protection de l'environnement.

Le parking P+R prévu à proximité de la gare aval devra être coordonné avec le projet de télécabine. Le projet de parking sera soumis à une étude d'impact sur l'environnement si sa capacité dépasse les 500 places.

D'un point de vue environnemental, la télécabine permet de diminuer l'offre de desserte en bus de 2 courses et réduit considérablement le recours à la voiture individuelle motorisée. Le bilan énergétique passerait de 1'340 tonnes de CO₂ à 732 tonnes de CO₂ (ordres de grandeur).

<p>Numéro MS.5.C.01</p>	<p>Nouvelle halte ferroviaire de Granges et liaison câblée Granges-Lens</p>	
<p>Priorité C</p>	<p>Coût : 10'000'000 CHF pour le téléphérique Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Planifications supérieures</p>	<p>Maître(s) d'ouvrage pilote de la mesure Sierra, Lens, SDM</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
		
<p>Description de la conception Les communes de Lens et de Sierra projettent une liaison câblée entre la gare CFF de Granges actuellement désaffectée et le village de Lens. Ce projet est lié à la réouverture de la halte de Granges qui ne pourrait intervenir que dans le cadre de la prochaine étape ferroviaire PRODES 204x (2040-2050). Le tracé prévoit un arrêt intermédiaire à Flanthey qui actuellement bénéficie d'une faible desserte en transports publics. Les deux télécabines de 20 places relieront la plaine et la montagne en six minutes. Le tracé tel que projeté impact partiellement des zones habitées.</p> <p>Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération Cette nouvelle offre permettrait une meilleure desserte de cette zone à fort potentiel. La gare de départ de Granges permettrait un transfert modal vers les transports publics pour les destinations plaine-montagne.</p> <p>État des planifications État actuel : Etude de variantes et de faisabilité. Coordination avec le Plan Directeur cantonal : « Information préalable ». Étapes ultérieures : <ul style="list-style-type: none"> - Finalisation de la coordination au niveau du plan directeur cantonal - 202x : intégration du projet au prochain programme PRODES </p>		

- 203x : modification des PAZ et RCCZ des communes de Sierre et de Lens et procédure d'approbation des plans auprès de l'OFT
- 203x : enquête publique et traitement des oppositions
- 203x : décision de financement du Parlement
- 203x : autorisation de construire
- 204x : début des travaux
- 204x : mise en service du téléphérique

Impacts sur l'environnement

Une étude d'impact sur l'environnement devra accompagner les procédures d'homologation de la modification partielle des PAZ conformément aux art. 10a LPE et 3 OEIE. Considérant le DS II des gares intermédiaires et amont, l'étude devra en outre démontrer que le concept architectural retenu permet de respecter les exigences des art. 11 ss et 25 LPE ainsi que 7 OPB.

<p>Numéro GT.5.A.01</p>	<p>Sion: Pont multimodal de la Drague</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique PA2 R8(A) Code ARE 6266.2.008 PA3 M2.1(A) Code ARE 6266.3.007</p>	<p>Coût HT : 15'320'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Gestion du trafic</p>		<p>Maître d'ouvrage Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure Sion Autre(s) instance(s) concernée(s) SDANA</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
<div style="display: flex;">   </div>			
<p>Description et faisabilité</p> <p>L'accès aux secteurs d'activités situés au sud des voies ferroviaires des CFF s'effectue actuellement par deux itinéraires principaux : via la traversière ouest et la rue de la Drague, ou via la rue de l'Industrie, qui rejoint la rue de la Dixence. Cette dernière voie est souvent congestionnée pendant une grande partie de la journée, car elle constitue le principal point d'accès sud à la ville. Elle sert de connexion directe aux quartiers résidentiels à haute densité sur la rive gauche du Rhône, comme Champsec et Vissigen, et accueille tous les bus régionaux venant du sud. De plus, elle induit un détour rédhibitoire pour les usagers modes doux depuis la gare, et pénalise la faisabilité d'une liaison bus efficace avec le centre-ville.</p> <p>La construction d'un nouveau pont routier sur le Rhône, entre la rue de la Drague et la route de Riddes, vise à créer une connexion nord-sud plus efficace, notamment pour les transports publics, desservant ainsi les zones d'activités situées au sud de la ville. De plus, ce pont devrait permettre de repenser complètement l'accès au quartier Ronquoz 21 (quartier en mutation urbaine), au sud de la gare CFF et de créer des liens plus efficaces entre les zones au nord et au sud de l'autoroute A9. Enfin, ce projet inclut également un itinéraire cyclable direct reliant la gare aux zones d'activités situées au sud, favorisant ainsi des modes de transport plus durables.</p>			

Cette mesure est coordonnée au schéma de trafic prévu dans le quartier Ronquoz 21, en particulier à la fermeture au trafic TIM du tronçon Est de la rue de l'Industrie (mesure M1.6 du PA3) afin d'éviter un trafic de transit à travers le nouveau quartier et sur la rue de la Dixence.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Améliorer l'accessibilité multimodale du cœur de la ville
- > Reporter le trafic indésirable sur d'autres axes moins sensibles
- > Offrir une liaison modes doux directe vers ces secteurs
- > Décharger la route de la Dixence au profit des transports publics

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- > Nouvel ouvrage de pont multimodal
- > Giratoires d'accroche de part et d'autre
- > Répartition de l'espace sur le pont :
 - o 7m de chaussée
 - o 2x3m75 de part et d'autre pour la circulation des modes doux (trottoirs partagés)

Informations factuelles

- > TJM 2023
 - o Rue de la Dixence, RC 536: 22'000 vhc/jour
- > TJM à 15 ans
 - o Rue de la Dixence, RC 536: 19'000 vhc/jour
- > Surface du secteur de mise en œuvre : 6'500 m²

Opportunité et utilité

Cette mesure est essentielle pour optimiser le réseau de transports. Elle permet de prolonger la ligne n°13 du réseau urbain de transport en commun de Sion, qui permettra à terme de desservir le quartier Nord de Gravelone et le quartier Sud de Chandoline en passant par la gare. Ce nouveau franchissement permettra également d'assurer le bon fonctionnement des lignes 11, 12 et 14 le long de la rue de la Dixence au niveau du Pont du Rhône qui est actuellement le principal et unique lien (hors ceinture) entre le Nord et le Sud. La rue de la Dixence sera délestée d'une grande partie du trafic actuel améliorant ainsi considérablement la progression des bus.

Ce franchissement constitue également un maillage essentiel dans le réseau de mobilité douce car il permet un accès rapide et direct pour rejoindre la gare de Sion en modes doux (moins d'un kilomètre) depuis la zone industrielle de Chandoline.

Cette nouvelle infrastructure soutient les principaux projets de développement, notamment le projet "Ronquoz 21" et s'inscrit dans le plan des déplacements de la Ville de Sion. Selon les estimations, entre 5 000 et 10 600 véhicules par jour pourraient être déviés vers la nouvelle infrastructure, un secteur majeur de renouvellement urbain à Sion.

Lien avec d'autres mesures *{à compléter}*

Mesure(s) du PA2 en relation :

Mesure(s) du PA3 en relation : M1.6(A) Sion / Requalification de la rue de l'Industrie

État de planification

État actuel : Étude d'avant-projet du pont et des giratoires d'accroche

Étapes ultérieures :

2025 : mise à l'enquête publique

2027 : projet d'exécution

2028 : début des travaux

2031 : mise en service

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée sont en cours de production et feront partie intégrante du dossier qui sera mis à l'enquête en 2025. La compatibilité du projet avec les mesures de renaturation de la 3^e correction du Rhône a été vérifiée lors de l'élaboration de l'avant-projet et les contraintes ont été intégrées. Le projet est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales.

Coûts et clé de répartition du financement

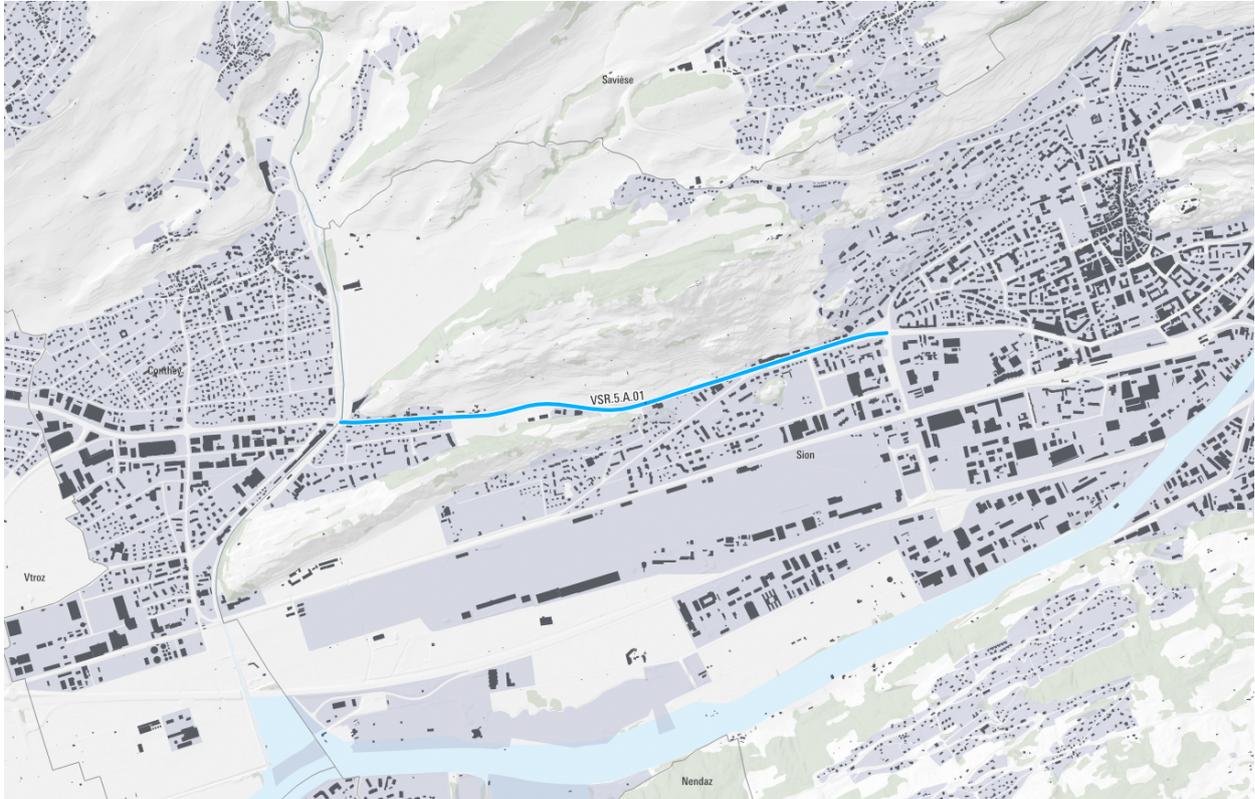
- > Coût total : 15'320'000 CHF HT
- > Clé de répartition (Loi sur les Routes) :
 - o Canton : 11'490'000 CHF HT (75%)
 - o Communes intéressées par la RC44 : 3'830'000 CHF HT (25%)

Documents mis à disposition

- > Rapport du Jury - Concours de projets - Pont de la Drague à Sion
- > Planches du projet lauréat
- > Etude de mobilité Transitec

<p>Numéro P.GT.5.A</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Gestion du trafic, Horizon A</p>									
<p>Priorité A</p>	<p>Coût : 500'000 Avec demande de cofinancement</p>									
<p>Catégorie de mesures Gestion du trafic</p>	<p>Maîtres d'ouvrage pilote de la mesure Conthey, Sierre</p>									
<p>DESCRIPTION</p>										
										
<p>Description de la conception Ce paquet a pour but d'optimiser et contrôler la répartition du trafic et ce en particulier en milieu urbain afin de favoriser, de manière ciblée, l'implantation d'aménagements destinés aux transports publics et aux modes doux. Il s'inscrit dans une vision globale qui, en promouvant l'usage de modes de transports durables, améliore la qualité de vie des habitants de l'agglomération en réduisant la pollution, le bruit et les diverses problématiques de sécurité qu'impliquent un trafic TIM important en milieu urbain.</p> <p>Lien aux besoins d'action et aux stratégies sectorielles {à compléter}</p> <p>Mesures partielles</p> <table border="1" data-bbox="209 1906 1444 2065"> <thead> <tr> <th>N°</th> <th>Désignation</th> <th>Description</th> <th>Coût CHF (HT)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P.GT.5.A.01</td> <td>Sierre : Adaptation des carrefours à feux</td> <td>Adaptation des groupes de feux en fonction des réaménagements de valorisation et de sécurisation de l'espace routier</td> <td>500'000</td> </tr> </tbody> </table>			N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)	P.GT.5.A.01	Sierre : Adaptation des carrefours à feux	Adaptation des groupes de feux en fonction des réaménagements de valorisation et de sécurisation de l'espace routier	500'000
N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)							
P.GT.5.A.01	Sierre : Adaptation des carrefours à feux	Adaptation des groupes de feux en fonction des réaménagements de valorisation et de sécurisation de l'espace routier	500'000							

<p>Numéro P.GT.5.B</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Gestion du trafic, Horizon B</p>		
<p>Priorité B</p>	<p>Coût : 4.8 M Avec demande de cofinancement</p>		
<p>Catégorie de mesures Gestion du trafic</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Siere</p>		
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>Description de la conception Ce paquet poursuit la même stratégie de développement de l'espace routier que le paquet P.GT.5.A, excepté que son horizon est plus lointain en raison notamment de l'état d'avancement du projet connexe de la patinoire.</p>			
<p>Lien aux besoins d'action et aux stratégies sectorielles {à compléter}</p>			
<p>Mesure partielle</p>			
<p>N°</p>	<p>Désignation</p>	<p>Description</p>	<p>Coût CHF (HT)</p>
<p>P.GT.5.B.01</p>	<p>Siere : PI de la Scie</p>	<p>Création d'une route de transit (inscrite dans le plan directeur des 3 avenues) depuis la rte de la Plaine jusqu'à la rte du Simplon pour délester le centre-ville du trafic de transit notamment la rue du Bourg. Mesure du PA3 repoussée car en attente de la réalisation du secteur stratégique Condémines (URB.5.STR.4) qui accueillera la nouvelle patinoire. <i>Reprise de la mesure du PA3 : M8.5 - Code ARE 6266.3.048</i></p>	<p>4'800'000</p>

<p>Numéro VSR.5.A.01</p>	<p>Sion : Requalification T9 Sion Ouest</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique PA2 MD1(A) Code ARE 6266.2.033</p>	<p>Coût HT : 12'260'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Valorisation et sécurisation de l'espace routier</p>		<p>Maître(s) d'ouvrage Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure Sion Autre(s) instance(s) concernée(s) Conthey</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>Description et faisabilité</p> <p>Cet axe cantonal principal de plaine (VS T9) est emprunté par près de 16'000 véhicules par jour (2023) entre Pont-de-la-Morge et l'entrée de Sion. Il s'agit de la liaison directe entre les deux pôles principaux de l'agglomération. La circulation est très dense particulièrement aux heures de pointe, rendant la circulation des transports publics parfois compliquée, et celle des cyclistes insécurisée. Le tronçon est limité à 80 km/h. L'aménagement, quasiment inchangé depuis 35 ans voire plus, est purement routier et très peu qualitatif. Actuellement, seules deux bandes cyclables sont marquées sur la chaussée. La sécurité des cyclistes se révèle donc naturellement problématique compte tenu de l'importance du trafic et des vitesses pratiquées. De plus, les bus n'y sont pas priorités ce qui péjore leur progression aux heures de pointe.</p> <p>Les objectifs de la mesure sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sécuriser les modes doux > Améliorer la circulation des transports publics > Amener de la qualité de vie et de cheminement (paysage, sécurité, réduction du bruit) > Garantir la capacité de l'axe routier 			

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- > Trottoirs partagés piétons-vélos de part et d'autre de la chaussée (en partie avec séparation par marquage)
- > Marquage des zones de conflits pour les vélos
- > Ilots de protection pour les traversées MD
- > Arrêts de bus sur chaussée et bloquants, aménagés « comme des placettes » et passage des vélos à l'arrière
- > Régularisation des accès privés et sécurisation des carrefours
- > Bandes arborées
- > Revêtement phono-absorbant et fenêtres anti-bruit

Informations factuelles :

- > TJM 2023 : 16'000 vhc/jour
- > TJM estimé à 15 ans : 17'000 vhc/jour
- > Surface indicative du secteur de mise en œuvre : 42'000 m²

Opportunité et utilité

La mesure permet d'établir un bon équilibre entre les différents modes de transports et améliore le lien entre les villes centres de Conthey et Sion pour les modes de transport alternatifs. La mise en place d'arrêts de bus sur chaussée améliore la progression des bus aux heures de pointe. La circulation de la mobilité douce est grandement améliorée. En effet, les vélos bénéficient d'un aménagement sécurisé séparé du trafic TIM et les piétons de cheminements plus généreux et confortables. Cette liaison est appelée à devenir un axe structurant de liaison cyclable entre l'Ouest de l'agglomération et Sion, elle fait d'ailleurs partie du réseau utilitaire cyclable cantonal en construction. Par ailleurs, la pose de revêtement phono-absorbant et de fenêtres anti-bruit réduit les nuisances sonores du trafic, conformément à l'étude d'assainissement du bruit routier liée au projet. Finalement, la plantation de bandes plantées et le soin apporté aux placettes participe à la qualité de l'espace public et l'attractivité du cheminement le long de l'axe routier.

Lien avec d'autres mesures {à compléter}

Mesure(s) du PA2 en relation : PA2 MD1(A) Réaménagement de la T9 entre Pont-de-la-Morge et Sion (Code ARE 6266.2.033) - Mesure abandonnée
 Mesure(s) du PA3 en relation : -

État de planification

État actuel atteint : Approbation des plan / permis de construire

Étapes ultérieures :

- > 2027 : projet d'exécution
- > 2028 : début des travaux
- > 2031 : mise en œuvre

L'état « prêt à être réalisé et financé » n°1 est atteint.

Impact sur l'environnement

Un rapport d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée ont été réalisés et font partie intégrante du dossier mis à l'enquête en 2024. Le projet routier est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales. Ces deux documents sont disponibles en annexe.

Coûts et clé de répartition du financement

- > Coût total : 12'260'000 CHF HT
- > Clé de répartition :
 - o Canton du Valais : 10'960'000 CHF
 - o Ville de Sion : 1'300'000 CHF

Documents mis à disposition

- > Présentation_projet_T9_-_Focus
- > Vidéo de présentation
- > Rapport technique
- > Rapport d'impact sur l'environnement
- > Concept de gestion des eaux de chaussée

<p align="center">Numéro VSR.5.A.02</p>	<p>Savièse : Requalification de la traversée de localité St-Germain et Roumaz (RC60 et RC61)</p>		
<p align="center">Priorité A</p>	<p>Historique PA2 R18(A) Code ARE 6266.2.018</p>	<p>Coût HT : 6'730'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Valorisation et sécurisation de l'espace routier</p>		<p>Maître(s) d'ouvrage Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure Savièse Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	

DESCRIPTION



Ambiances



Description et faisabilité

En 2023, le trafic moyen traversant Saint-Germain et Roumaz atteignait environ 9'500 véhicules par jour, alors que le domaine public routier à disposition au centre de ces deux vieux-villages est très restreint. En conséquence, la sécurité et le confort des usagers sont particulièrement mis à l'épreuve, tout comme la qualité de vie des riverains. La route cantonale prend trop d'importance dans le village, nuisant à sa qualité urbaine. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes nécessitent des améliorations pour garantir la sécurité.

Un projet de réaménagement urbain a été mis à l'enquête pour les centres des villages de Saint-Germain et de Roumaz, comprenant deux routes cantonales (RC 60 et RC 61) et deux rues communales (rue du Vieux-Moulin et route du Caro). Ce projet vise à renforcer le caractère urbain du site, réduire les surfaces dédiées au trafic, ralentir la vitesse des véhicules et améliorer la perméabilité transversale de la route cantonale. L'espace public sera redistribué pour répondre aux besoins des piétons en priorité, à la qualité de l'espace public ensuite, et les passages piétons seront sécurisés.

Le projet tient également compte de l'abandon de la route de contournement Ouest, avec un trafic important maintenu donc au centre des villages.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Recréer un centre-village sûr et attractif, améliorer la qualité de vie des usagers et habitants du centre
- > Renforcer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes

- > Améliorer la perméabilité piétonne de l'axe
- > Réduire drastiquement les nuisances sonores pour les riverains

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- > Mise en place de zones à 30 km/h en traversée de localité
- > Élargissement et sécurisation des trottoirs existants et création de trottoirs traversants
- > Sécurisation et création de passages piétons
- > Aménagement d'une zone de rencontre de la place devant la Maison de la Culture
- > Relocalisation et mise en conformité des arrêts de bus
- > Requalification des espaces publics, végétalisation et arborisation

Informations factuelles :

- > TJM 2023 : 9'700 vhc/jour
- > TJM à 15 ans : 10'500 vhc/jour
- > Surface du secteur de mise en œuvre : 18'000 m²

Opportunité et utilité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement proposé renforce le caractère urbain du centre des villages et contribue ainsi à améliorer l'attractivité en tant que lieu de vie. Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des transports publics et des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

La mesure améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation et l'attractivité des transports publics. Elle renforce également la qualité et l'attractivité des espaces publics du centre du village comme lieu d'habitat et de travail. La sécurité de tous les usagers est améliorée, notamment grâce à la diminution du trafic et de sa vitesse. Cela a également pour effet de réduire les nuisances environnementales qui y sont liées (bruit, air). A ces éléments s'ajoute encore la végétalisation permettant de lutter contre les îlots de chaleur.

Lien avec d'autres mesures

à compléter

Mesure(s) du PA2 en relation :

Mesure(s) du PA3 en relation :

État de planification

État actuel : Approbation des plan / permis de construire

Étapes ultérieures :

- > 2027 : projet d'exécution
- > 2028 : début des travaux
- > 2030 : mise en service

Impact sur l'environnement

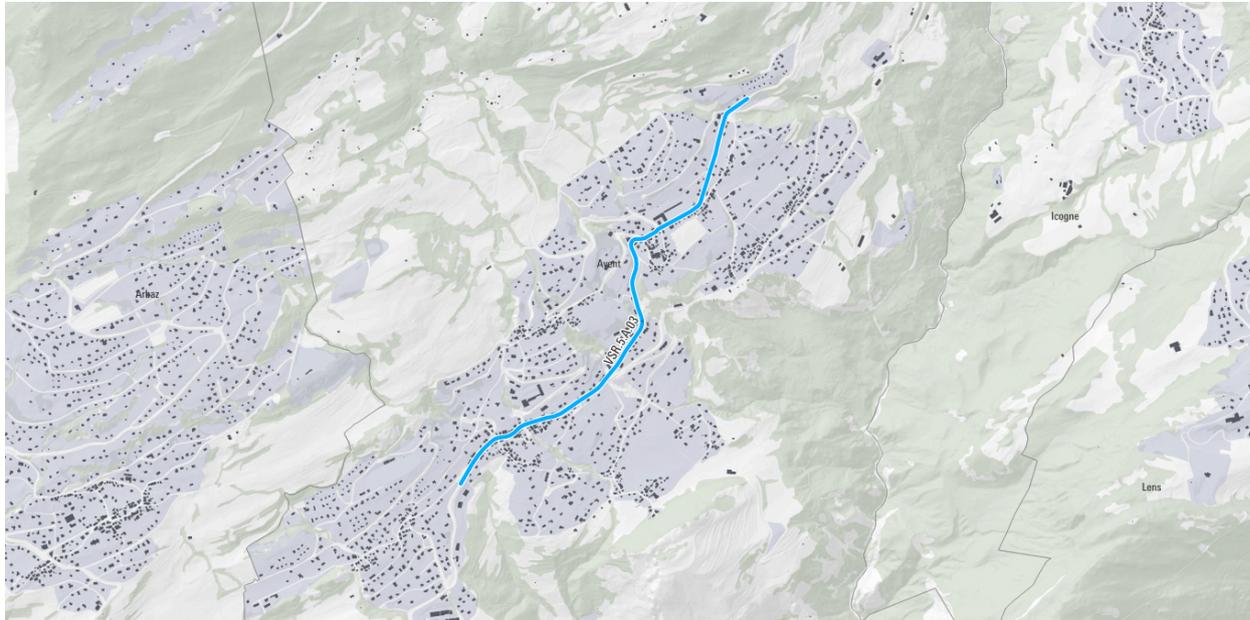
Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée ont été réalisés et font partie intégrante du dossier mis à l'enquête en 2024. Le projet routier est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales. Ces deux documents sont disponibles en annexe.

Coûts et clé de répartition du financement

- > Coût total : 6'730'000 CHF HT
- > Clé de répartition :
 - o Canton du Valais : 4'190'000 CHF HT
 - o Commune de Savièse : 2'540'000 CHF HT

Documents mis à disposition

- > Document de présentation synthétique du projet (présentation publique)
- > Vidéo de présentation
- > Rapport technique
- > Notice d'impact sur l'environnement

<p>Numéro VSR.5.A.03</p>	<p>Ayant : Requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (RC58)</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique PA3 M7.3(A) Code ARE 6266.3.039</p>	<p>Coût HT : 7'430'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Valorisation et sécurisation de l'espace routier</p>		<p>Maître(s) d'ouvrage Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure Ayant Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>Description et faisabilité</p> <p>La route cantonale VS 58 (principale de montagne) est l'axe principal desservant la station d'Anzère. Elle traverse les deux villages de Botyre et St-Romain pour lesquels le même constat est fait : l'aménagement n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine des villages est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. Les cheminements piétons et la circulation des cyclistes doivent également être sécurisés.</p> <p>Le projet de réaménagement vise à renforcer le caractère urbain de ces villages, en réduisant aux endroits offrant cette possibilité, les surfaces consacrées au trafic et au stationnement en abaissant les vitesses des véhicules et en atténuant la coupure spatiale causée par la route cantonale. L'objectif est de maintenir la fonctionnalité de cette route tout en la rendant plus sûre pour tous les usagers. Pour ce faire, l'espace public sera redistribué, la perméabilité de l'axe améliorée, et la vitesse de circulation à travers les villages sera modérée.</p> <p>L'accès à l'école primaire est réaménagé et sécurisé, offrant une opportunité d'amélioration urbanistique. De plus, le projet intègre la nouvelle liaison intercommunale dédiée aux modes de mobilité douce, conformément à la mesure M4.2 du PA3. Ces ajustements vont contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants et la sécurité des usagers de la route. Une démarche participative a également été menée auprès de la population afin que le projet réponde à ses envies et ses besoins.</p>			

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- > Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- > Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- > Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- > Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- > Abaissement de la vitesse à 30km/h dans les centres de Botyre et St-Romain
- > Rétrécissements ponctuels de la route afin d'assurer des aménagements piétons continus
- > Création d'un trottoir continu principal généreux sur tout le linéaire
- > Relocalisation et mise en conformité des arrêts de bus
- > Aménagements d'espaces publics majeurs
- > Réduction du stationnement et règles de gestion adaptées
- > Large trottoir autorisé aux cycles à la montée sur la liaison entre les deux villages

Informations factuelles :

- > TJM 2023 : 6'300 vhc/jour
- > TJM à 15 ans : 7'000 vhc/jour
- > Surface du secteur de mise en œuvre : 15'000 m²

Opportunité et utilité

Le caractère très routier des traversées des deux villages ne satisfait plus la sécurité et le confort des différents usagers, toujours plus nombreux au vu de la croissance démographique de la commune. Le réaménagement de la traversée permettra d'améliorer la qualité du système de transport en sécurisant les différents modes. En effet, il est prévu de réduire les vitesses et de revoir l'aménagement des arrêts de bus permettant des échanges entre les lignes régionales 12.351 Sion - Ayent - Anzère et 12.353 Sion - Ayent - Crans-Montana. La qualité de aménagements permettra de renforcer le réseau de transports publics structurant à l'échelle de l'agglomération et faire d'Ayent une véritable localité relai pour optimiser le report modal des déplacements plaine-coteau.

Lien avec d'autres mesures

à compléter

Mesure(s) du PA2 en relation :

Mesure(s) du PA3 en relation : M4.2(A)

État de planification

État actuel : Étude projet d'ouvrage

Étapes ultérieures :

- > 2025 : enquête publique
- > 2027 : projet d'exécution
- > 2029 : travaux d'exécution
- > 2031 : mise en service

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée sont en cours de production et feront partie intégrante du dossier qui sera mis à l'enquête fin 2024. Le projet routier est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales.

Coûts et clé de répartition du financement

- > Coût total : 7'430'000 CHF HT.
Le devis estimatif ne comprend pas les coûts liés aux réseaux souterrains et l'évacuation des eaux de chaussée.
- > Clé de répartition
 - o Canton du Valais : 4'640'000 CHF HT
 - o Commune d'Ayent : 2'790'000 CHF HT

Documents mis à disposition

- > Présentation synthétique intermédiaire du projet

<p>Numéro VSR.5.B.01</p>	<p>Sion : Requalification RCR07 av. de la Gare à Sion</p>		
<p>Priorité B</p>	<p>Historique PA2 R1(A) Code ARE 6266.2.001</p>	<p>Coût HT : 6'670'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Valorisation et sécurisation de l'espace routier</p>		<p>Maître(s) d'ouvrage Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure Sion Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>Description et faisabilité</p> <p>L'avenue de la gare constitue un axe central des déplacements nord-sud en ville de Sion et l'avenue de Tourbillon est la liaison principale entre l'entrée est de la ville et le centre-ville. L'avenue de Tourbillon, conformément à la mesure R3 du PA2 sera réaménagée en 2027.</p> <p>Elle est traversée par un trafic important (près de 10'000 véhicules par jour). Cette rue réserve un espace assez important à l'axe routier dans un environnement pourtant très urbain avec de nombreux générateurs. Malgré la largeur importante de l'espace public urbain (25 à 30 mètres entre façades), l'avenue n'est pas équipée d'infrastructures cyclables continues. Une seule voie bus, descendante, est marquée dans sa partie inférieure. Les traversées piétonnes sont problématiques compte tenu de leur nombre restreint, alors que la circulation des cycles reste précaire, notamment à la montée sans aménagements spécifiques.</p> <p>L'avenue de la Gare est donc réaménagée de manière à renforcer son caractère urbain, à offrir la priorité à la circulation des transports publics et à améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons. La circulation des TIM est restreinte, permettant une baisse importante du TJM (de 10'000 à 3'000). Le secteur Sud entre la rue des Creusets et</p>			

l'avenue de Tourbillon est lui affecté en zone piétonne (bus et vélos autorisés), offrant un espace particulièrement qualitatif à proximité immédiate de la gare. Un effort particulier est apporté au traitement formel de l'axe et à sa perméabilité pour les traversées piétonnes. Un mandat d'études parallèles a été réalisé en 2023 sur ce périmètre, le détail de l'aménagement est en cours d'étude par le groupement lauréat.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Supprimer le trafic de transit de l'avenue de la Gare
- > Développer le caractère urbain et améliorer l'attractivité des commerces et établissements (terrasses)
- > Rééquilibrer le partage de l'espace en faveur des transports publics et de la mobilité douce
- > Réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain en végétalisant et en arborisant
- > Développer un système de gestion des eaux de chaussée efficace et vertueux (ville-éponge)
- > Offrir la priorité à la circulation des transports publics
- > Améliorer le confort et la sécurité des modes doux
- > Renforcer la perméabilité de l'axes pour les modes doux

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- > Réduction de la vitesse à 30km/h
- > Schéma de circulation empêchant le trafic de transit du périmètre
- > Travail pour rompre la linéarité de la rue par réduction du gabarit de circulation alterné
- > Dégagement d'espaces piétons plus généreux tantôt à l'ouest tantôt à l'est
- > Piste cyclable à la montée
- > Complément de l'arborisation existante avec des essences à fort développement
- > Gestion des eaux de ruissellement avec des fosses adaptées

Informations factuelles :

- > Avenue de la Gare
 - o TJM 2021 : 10'000 vhc/jour
 - o TJM à 15 ans : 3'000 vhc/jour
- > Surface du secteur de mise en œuvre : 13'400 m²

Opportunité et utilité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement proposé renforce le caractère urbain de l'axe et contribue ainsi à améliorer l'attractivité en tant que lieu de vie. Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

La mesure améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes. Elle renforce également l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail en développant la qualité des espaces publics. De plus, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers est améliorée. La réduction de la vitesse, la diminution ou le report de trafic sur les axes dédiés à cette fonction et le renforcement de l'arborisation de l'avenue réduit les nuisances environnementales au centre-ville (bruit, air, îlots de chaleur).

Lien avec d'autres mesures

à compléter

Mesure(s) du PA2 en relation :

Mesure(s) du PA3 en relation :

État de planification

État actuel : - Étude d'avant-projet

Étapes ultérieures :

- > 2025 : enquête publique
- > 2030 : projet d'exécution
- > 2032 : travaux de réalisation
- > 2035 : mise en service

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée sont en cours de production et feront partie intégrante du dossier qui sera mis à l'enquête fin 2024. Le projet routier est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales.

Coûts et clé de répartition du financement

- > Coût total : 6'670'000 CHF HT
- > Clé de répartition
 - o Canton : 6'210'000 CHF HT
 - o Ville de Sion : 460'000 CHF HT

Documents mis à disposition

- > Planches du projet lauréat des mandats d'étude parallèles "Gare-Tourbillon"

<p>Numéro VSR.5.B.02</p>	<p>Sion : Requalification de la rue du Rawil (entrée nord)</p>		
<p>Priorité B</p>	<p>Historique PA2 R6(A) Code ARE 6266.2.006</p>	<p>Coût HT : 5'390'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Valorisation et sécurisation de l'espace routier</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Ville de Sion Territoire(s) concerné(s) Sion</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>Description</p> <p>La rue du Rawil est réaménagée afin de renforcer son caractère d'entrée de ville et améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. Le trafic automobile en transit, même local, est incité à emprunter le tunnel de Platta et la jonction A9 Sion-Est. La perméabilité piétonne de l'axe est améliorée.</p> <p>En effet, la rue du Rawil, entrée nord de Sion, est ponctuellement saturée aux heures de pointe du matin et du soir. Elle n'est de plus pas équipée d'aménagements cyclables. En dehors des heures de pointe, sa configuration rectiligne incite à des vitesses élevées non adaptées au milieu à caractère urbain traversé.</p> <p>Les objectifs de la mesure sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Permettre une bonne accessibilité en ville pour les transports publics > Dissuader le trafic de transit > Améliorer le confort et la sécurité des cyclistes > Requalifier l'espace public urbain d'entrée de ville 			

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- > Zone 30 sur le tronçon sud
- > 50 km/h de jour | 30 km/h de nuit sur le tronçon nord
- > Trottoir cycles autorisés à la montée
- > Mutualisation de la voie bus à la descente avec la circulation des cycles sur le tronçon nord
- > Sas vélos au carrefour à feu avec la rue de la Platta
- > Arborisation en bordure est de la rue
- > Gestion des eaux de ruissellement avec des fosses de Stockholm



Informations factuelles

à compléter

- > TJM 2021 : xx'xxx vhc/jour
- > TJM à 15 ans : xx'xxx vhc/jour
- > Surface du secteur de mise en œuvre : xx'xxx m²

Opportunité et utilité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement proposé réduit le trafic de transit au centre-ville et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité en tant que lieu de vie. Le projet d'agglomération vise également à fluidifier la circulation des bus, à améliorer la sécurité et le confort des usagers vulnérables. Il favorise donc le développement des transports publics et des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

à compléter

Lien avec d'autres mesures

à compléter

Mesure(s) du PA2 en relation :

Mesure(s) du PA3 en relation :

État de planification

État actuel : Pré-étude réalisée / étude de faisabilité

Étapes ultérieures :

à compléter

- > 202x : mise à l'enquête
- > 202x : début des travaux

Impact sur l'environnement

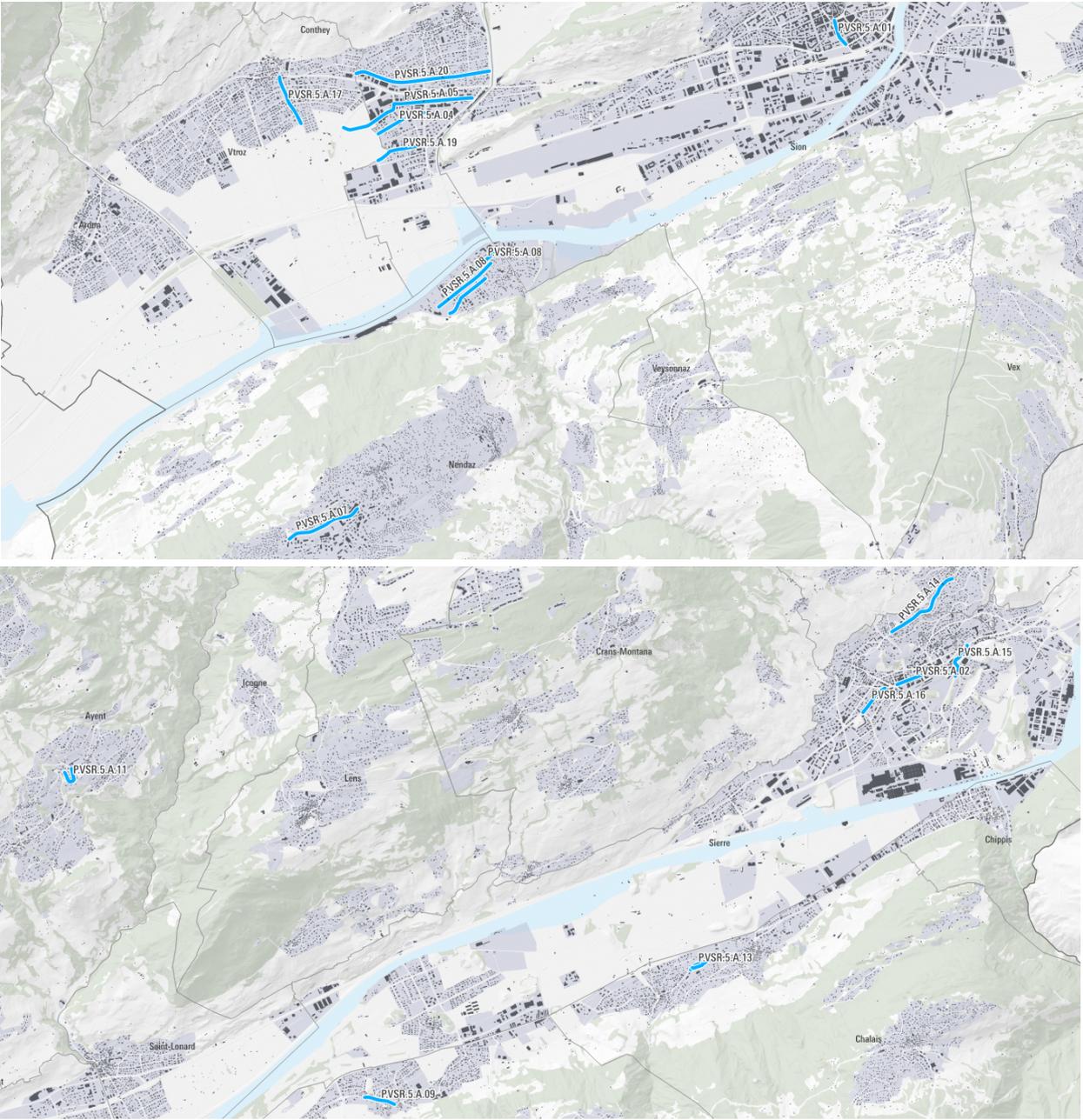
à compléter

Coûts et clé de répartition du financement

- > Ville de Sion : 5'390'000 CHF (100%)

Documents mis à disposition

- > 20230607_Présentation_Rue du Rawil

<p>Numéro P.VSR.5.A</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Valorisation et sécurisation de l'espace routier, Horizon A</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT : 26'245'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Valorisation de l'espace routier</p>		<p>Maîtres d'ouvrage pilotes de la mesure Selon les projets</p>
<p>DESCRIPTION</p>		
		

Description de la conception

Actuellement, de nombreuses routes présentent un caractère routier qui n'est plus en adéquation avec leur usage actuel ou futur (par exemple, des axes exploités en zone modérée avec le maintien des anciens gabarits routiers). Ce paquet a pour but d'améliorer la qualité des espaces routiers traversant des centralités urbaines. L'objectif est de favoriser une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la voirie en priorisant les intérêts des usagers MD et des transports publics. Les réaménagements concernent aussi bien des traversées de localité que des rues de quartiers.

Lien aux besoins d'action et aux stratégies sectorielles { à compléter}

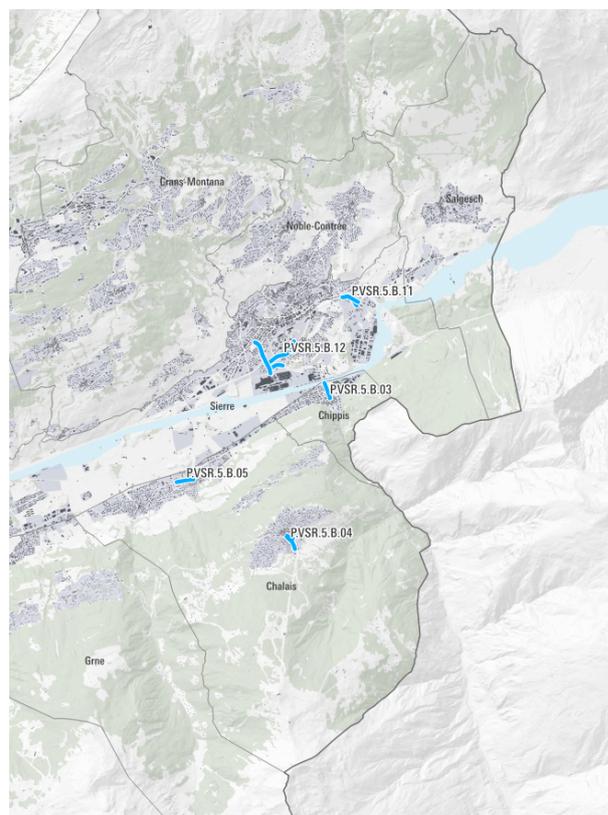
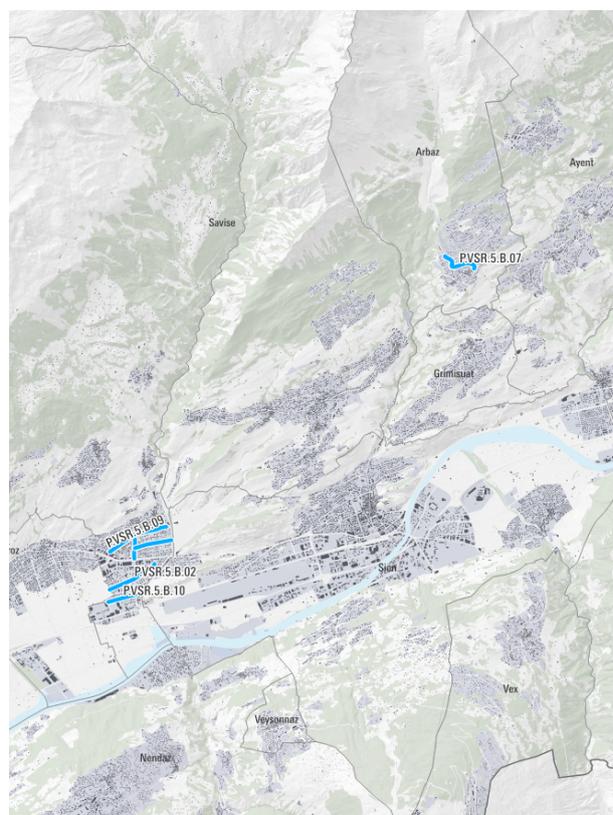
Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.VSR.5.A.01	Sion : Réaménagement de l'Avenue des Mayennets	Réaménagement complet de l'Avenue des Mayennets entre la Place du Midi et l'Avenue de Tourbillon en une zone de rencontre (tronçon nord) et une zone piétonne (tronçon sud), transformant cet axe en une liaison majeure pour la mobilité douce entre le centre-ville de Sion et le nouveau quartier de Cour de Gare.	2'500'000
P.VSR.5.A.02	Sierre : Requalification de l'Avenue Général Guisan	Requalification de la rue Général Guisan lorsque la Place Beaulieu aura été réalisée avec une priorité accordée aux modes doux, aux transports publics et aux espaces publics, tandis que le trafic sera limité aux riverains. <i>Reprise de la mesure PA3 : M8.2 Code ARE : 6266.3.045</i>	2'025'000
P.VSR.5.A.04	Conthey : Modération de la Route d'Antzère	Aménagement d'îlots de verdure pour la modération du trafic ayant pour objectif la sécurisation des usagers MD et éviter le trafic transit dans les rues de quartier	610'000
P.VSR.5.A.19	Conthey : Modération de la Rue du Collège	Aménagement visant à sécuriser les modes doux et améliorer le confort de cheminement sur la rue du Collège (modération du trafic TIM, végétalisation)	700'000
P.VSR.5.A.20	Conthey : Modération de la Rue des Grands-Prés	Aménagement visant à sécuriser les modes doux et améliorer le confort de cheminement sur la rue des Grands-Prés (modération du trafic TIM, végétalisation)	815'000
P.VSR.5.A.05	Conthey : Requalification de la Route des Rottes	Aménagement d'un trottoir de 2 m de large côté Sud de la route des Rottes (tronçon Est). Implémentation d'une bande végétalisée et plantée le long de ce trottoir	655'000
P.VSR.5.A.06	Ayent : Aménagement de la place du musée des Bisses	Aménagement visant à créer un espace public de qualité en cohérence avec la requalification de la route cantonale (VSR.5.A.03)	100'000
P.VSR.5.A.07	Nendaz : Aménagement d'une zone piétonne à Haute-Nendaz	Aménagement d'une zone piétonne et de places publiques sur la Route des Ecluses visant à améliorer la liaison entre le centre de la station et l'interface de la future liaison câblée	1'350'000
P.VSR.5.A.08	Nendaz : Requalification de la Rue des jardins, de la rue des lles et de la rue du Canal	Requalification de la rue des Jardins, de la rue des lles et de la rue du Canal à Aproz en y créant des aménagements pour les piétons et cyclistes ainsi que des espaces verts	750'000
P.VSR.5.A.09	Grône : Réaménagement du centre du village entre la place du Nézot et l'église	Réaménagement de la route communale au centre du village entre l'Église et la place du Nézot <i>Reprise de mesure M7.6(B) du PA3, Code ARE 6266.3.042</i>	1'735'000
P.VSR.5.A.10	Salgesch : Requalification de la Place du Village (Dorfplatz)	Réaménagement de la place du village entre l'église et le bâtiment scolaire avec la création d'une zone de rencontre et la suppression de places de parc	1'410'000
P.VSR.5.A.11	Ayent : Amélioration de la sécurité sur la rue de l'Eglise	Réaménagement de la rue de l'Eglise avec la création d'une zone de rencontre autour de l'église de St-	70'000

		Romain comprenant divers éléments paysagers et espaces de détente.	
P.VSR.5.A.12	Grône : Réorganisation des mobilités sur la place des Ecoles	Réaménagement de la place des Écoles par la réaffectation du stationnement en place publique arborée comprenant aussi une réorganisation des aménagements MD pour relier le centre scolaire à la salle Recto-Verso <i>Reprise de mesure M7.6(B) du PA3, Code ARE 6266.3.042</i>	300'000
P.VSR.5.A.13	Chalais : sécurisation du trajet vers l'école de Chalais et de ses abords	Valorisation de rues sur le trajet des écoliers et des abords de l'école visant à sécuriser les usagers MD	700'000
P.VSR.5.A.14	Sierre : Requalification de la rue de Mura	Valorisation de la rue de Muraz actuellement utilisée pour du stationnement en y supprimant le trafic de transit aux abords de l'école et en créant une zone de dépose-reprise sécurisée	1'800'000
P.VSR.5.A.15	Sierre : Requalification de la jonction Route Plaine, Route Simplon et Rue Bourg	Valorisation et modération de la rue depuis le Parvis HES/Graben jusqu'au débouché Simplon/Rd Pt Paradis ayant pour but une sécurisation des modes doux	2'900'000
P.VSR.5.A.16	Sierre : Requalification de la Route de Sion (secteur Est : Atlantic-Beaulieu)	Requalification de l'espace routier intégrant les commerces et autres éléments urbains alentours et visant à une sécurisation des usagers MD <i>Reprise de mesure M1.5 (B) du PA3, Code ARE 6266.3.005</i>	3'300'000
P.VSR.5.A.17	Vétroz : Réaménagement de l'Avenue des Vergers nord	Réaménagement, places de parc, arborisation, éclairage, mobilité douce	3'025'000
P.VSR.5.A.18	Vétroz : Réaménagement de la Route du Rhône	Abaissement de la limite de vitesse, réfection de la chaussée et du gabarit, création d'un site propre pour la mobilité douce, arborisation	1'500'000

Numéro P.VSR.5.B	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Valorisation et sécurisation de l'espace routier, Horizon B	
Priorité B	Coût HT : 17'035'000 CHF Avec demande de cofinancement	
Catégorie de mesures Valorisation de l'espace routier	Maître d'ouvrage pilote de la mesure Chalais, Chippis, Conthey, Crans-Montana, Siere	

DESCRIPTION



Description de la conception

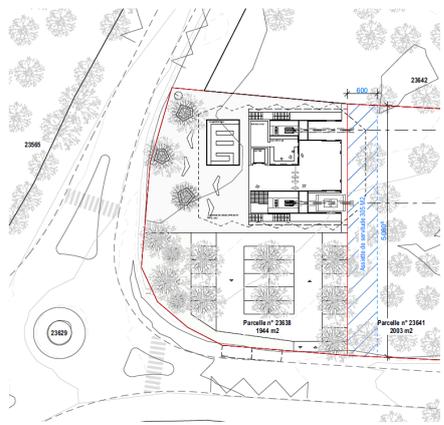
Ce paquet poursuit la même stratégie de développement de l'espace routier que le paquet P.VSR.5.A, excepté que son horizon est plus lointain en raison notamment de l'échelonnage des développements urbains planifiés.

Lien aux besoins d'action et aux stratégies sectorielles **{à compléter}**

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.VSR.5.B.01	Conthey : Sécurisation de l'avenue de la Gare, partie Nord	Réduction du gabarit de la chaussée et élargissement des trottoirs pour en faire des trottoirs mixtes	770'000
P.VSR.5.B.02	Conthey : Réaménagement du chemin de la Chapelle	Réaménagement du chemin de la Chapelle comprenant une réduction des gabarits de chaussée au profit de la création de trottoirs franchissables et de végétation	560'000

P.VSR.5.B.08	Conthey : Réaménagement de la rue Près du Torrent	Réaménagement de la rue Près du Torrent comprenant une réduction des gabarits de chaussée au profit de la création de trottoirs franchissables et de végétation	735'000
P.VSR.5.B.09	Conthey : Réaménagement de la Rue de Vétroz	Réaménagement de la rue de Vétroz comprenant une réduction des gabarits de chaussée au profit de la création de trottoirs franchissables et de végétation	675'000
P.VSR.5.B.10	Conthey : Réaménagement de la Rue des Fougères	Réaménagement de la rue des Fougères comprenant une réduction des gabarits de chaussée au profit de la création de trottoirs franchissables et de végétation	595'000
P.VSR.5.B.03	Chippis : Réaménagement de la Grande Avenue	Réaménagement de la Grande Avenue entre le départ de la rte de Briey et le pont sur le Rhône sous réserve du déclassement en route communale	1'100'000
P.VSR.5.B.04	Chalais : Réaménagement de la route d'Anniviers à Vercorin à la suite du déclassement en route communale	Requalification de l'actuelle RC43 au centre de Vercorin en zone de rencontre lorsque la nouvelle route de contournement RC43 sera construit	1'200'000
P.VSR.5.B.05	Chalais : Réaménagement de la rue Centrale à la suite du déclassement en route communale	Réaménagement de l'actuelle route cantonale au centre de Chalais lorsqu'elle sera déclassée en route communale	1'800'000
P.VSR.5.B.11	Sierre : Requalification de l'espace public Cloux Roussier nord	Valorisation de la route du Bois de Finges et de la rue du Stand permettant la continuité d'itinéraires MD sécurisés	2'160'000
P.VSR.5.B.12	Sierre : Requalification de la rue de l'Industrie	Requalification de la rue de l'Industrie dans le cadre du développement du plan de quartier des Condémines (URB.5.STR.4)	2'025'000
P.VSR.5.B.13	Sierre : Requalification de la rue de l'Ancien Sierre	Requalification de la rue de l'Ancien-Stand dans le cadre du développement du plan de quartier des Condémines (URB.5.STR.4)	1'890'000
P.VSR.5.B.14	Sierre : Requalification de la rue Lamberson	Requalification de la rue Lamberson dans le cadre du développement du plan de quartier des Condémines (URB.5.STR.4)	2'025'000
P.VSR.5.B.07	Arbaz : Requalification de la Route du village depuis la place du Marais	Réaménagement de la route du village en continuité du réaménagement inscrit au PA3 visant à sécuriser les piétons et empêcher le stationnement sauvage et comprenant la remise à jour de bisses et de l'arborisation	1'500'000

<p>Numéro IM.5.A.01</p>	<p>Sion : Interface Bramois en lien avec la liaison Bramois–Nax</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique -</p>	<p>Coût : 1'200'000 CHF HT Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Sion Autre(s) instance(s) concernée(s) Mont-Noble, SDM</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;">   </div>			
<p>Description et faisabilité</p> <p>La station aval du téléphérique Bramois - Nax intègre dans sa conception la notion d'espace dédié à la mobilité, aux rencontres et à la convivialité. La station offre aux usagers des espaces protégés, couverts des intempéries avec des services essentiels comme un magasin de proximité, des wc publics, du stationnement vélo couvert et sécurisé et environ 25 places pour les véhicules motorisés.</p> <p>L'ensemble des installations seront couverts par une toiture et une façade qui pourra produire de l'énergie renouvelable photovoltaïque.</p> <p>L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Les aménagements extérieurs tels que les arrêts de bus des deux lignes desservant la gare, le stationnement vélo et voiture ainsi que l'aménagement de la place de gare, comprenant également de la végétalisation. <p>Les objectifs de la mesure sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Intégrer la nouvelle liaison câblée au système de transport global > Faciliter le changement de mode de transports pour des déplacements multimodaux > Favoriser le recours aux transports publics et inciter un report modal des TIM au TP <p>Opportunité et utilité {à compléter}</p>			

Cette future interface de transport publique s'inscrit dans la stratégie multimodalité ainsi que dans chacune des stratégies sectorielles de la mobilité. Il s'agit en effet de répondre au besoin d'action de valorisation des interfaces multimodales afin d'assurer l'efficacité du passage d'un mode de transport à un autre et de garantir ainsi un report modal vers les transports publics pour les déplacements plaine-montagne.

Lien avec d'autres mesures

Dépend de la mesure supérieure MS.5.A.01

Mesure(s) du PA2 en relation : -

Mesure(s) du PA3 en relation : -

État de planification

Etat actuel : Etude d'avant-projet

Étapes ultérieures :

- > 2026 : projet d'exécution
- > 2028 : début des travaux
- > 2028-2029 : mise en œuvre

Impact sur l'environnement

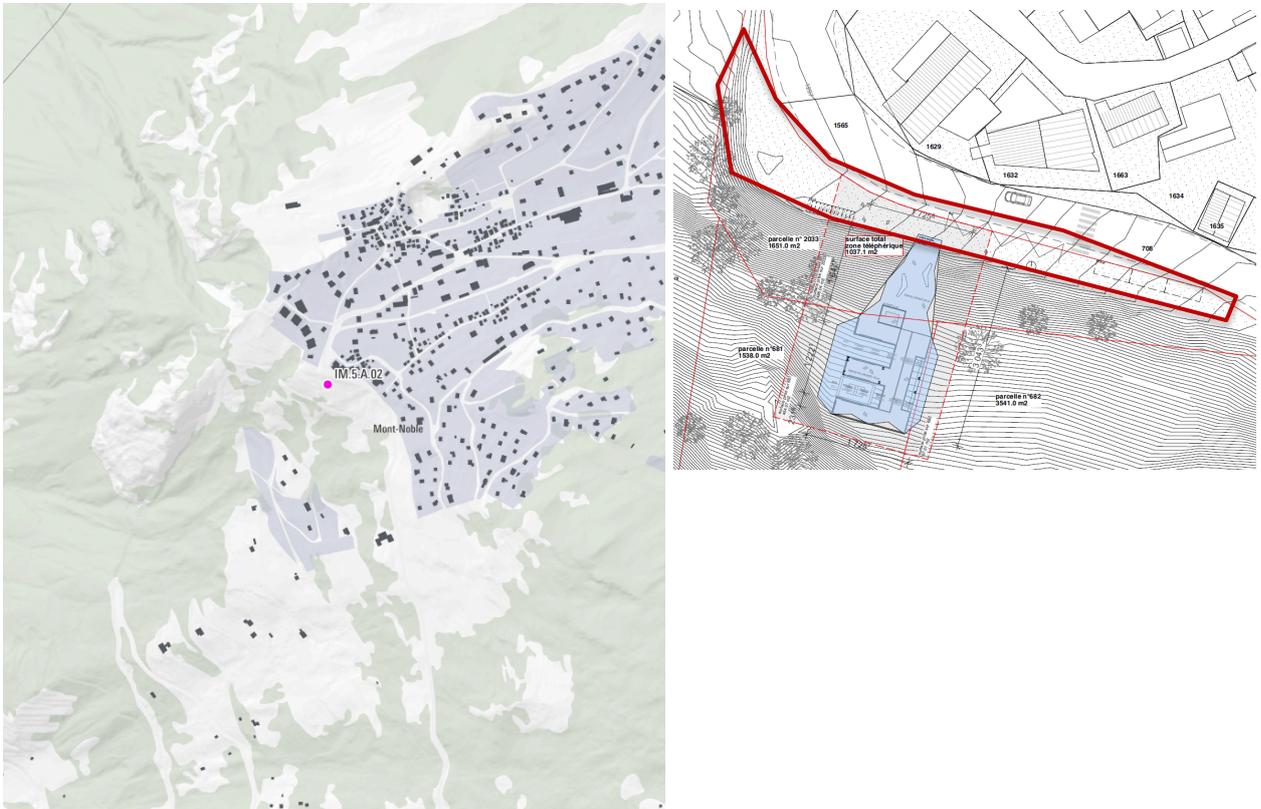
De façon générale, l'impact sur l'environnement a été étudié dans le cadre des procédures liées à l'installation câblée. En ce qui concerne les interfaces, le parking de la station aval prévoit 22 places de stationnement et n'est donc pas soumis à une étude d'impact.

Coûts et clé de répartition du financement

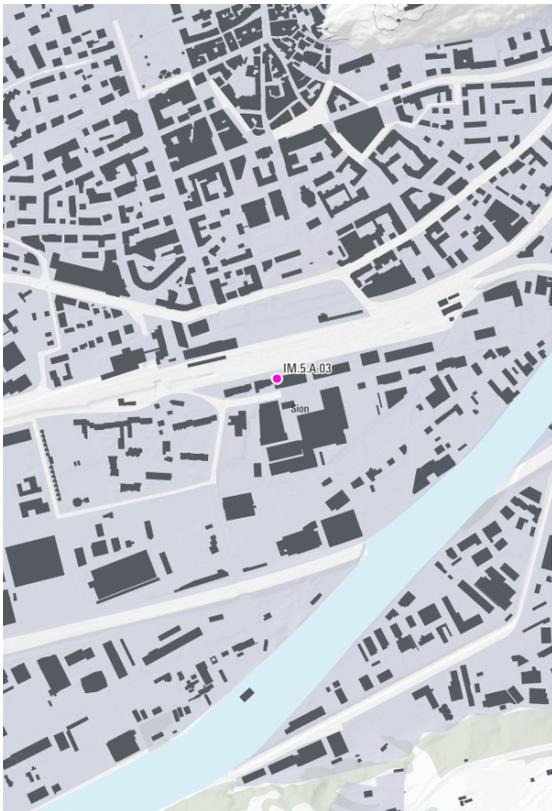
- > Coût total : 1'200'000 CHF HT
- > Clé de répartition : 100% à la charge de la Ville de Sion

Documents mis à disposition

Présentation de l'avant-projet de la station de Bramois, Charpente Concept, TAARA Hugues Michaud Architectes, Artefact Architectes (2023)

<p>Numéro IM.5.A.02</p>	<p>Mont-noble : Interface Nax en lien avec la liaison Bramois–Nax</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique -</p>	<p>Coût : 300'000 CHF HT Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>		<p>Maître d’ouvrage pilote de la mesure Mont-Noble Autre(s) instance(s) concernée(s) Sion, SDM</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>Description et faisabilité</p> <p>La station amont du téléphérique Bramois - Nax s'intègre harmonieusement au village de Nax. L'aménagement de l'interface assure la connexion entre le village et la station séparée par la route cantonale. Une attention particulière sera apportée aux cheminements modes en rabattement sur la gare de téléphérique.</p> <p>Un arrêt de bus est prévu pour la ligne régionale qui dessert les villages de Vernamiège et Mase ainsi que pour la navette saisonnière qui offre une connexion directe avec le départ du domaine skiable de Mont-Noble.</p> <p>Le projet inclut la création d'un espace de stationnement couvert et sécurisé pour les vélos. Quelques places de stationnement sont prévues, principalement destinées à la dépose-minutes, afin de permettre un accès rapide et temporaire aux usagers.</p> <p>L'espace public autour de la station sera aménagé de manière accueillante. Il est prévu des aménagements paysagers pour créer un environnement agréable pour les pendulaires et visiteurs.</p> <p>Les objectifs de la mesure sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Intégrer la nouvelle liaison câblée au système de transport global > Faciliter le changement de mode de transports pour des déplacements multimodaux 			

<ul style="list-style-type: none"> > Favoriser le recours aux transports publics et inciter un report modal des TIM au TP pour des déplacements plaine-montagne <p>Opportunité et utilité {à compléter}</p> <p>Cette future interface de transport publique s'inscrit dans la stratégie multimodalité (SM.1) ainsi que dans chacune des stratégies sectorielles de la mobilité. Il s'agit en effet de répondre au besoin d'action de valorisation des interfaces multimodales afin d'assurer l'efficacité du passage d'un mode de transport à un autre et de garantir ainsi un report modal vers les transports publics pour les déplacements plaine-montagne.</p>
<p>Lien avec d'autres mesures {à compléter}</p> <p>Dépend de la mesure supérieure MS.5.A.01</p> <p>Mesure(s) du PA2 en relation : - Mesure(s) du PA3 en relation : -</p>
<p>État de planification</p> <p>Etat actuel : Etude d'avant-projet</p> <p>Étapes ultérieures :</p> <ul style="list-style-type: none"> > 2026-27 : projet d'exécution > 2028 : début des travaux > 2028 : mise en œuvre
<p>Impact sur l'environnement</p> <p>De façon générale, l'impact sur l'environnement a été étudié dans le cadre des procédures liées à l'installation câblée.</p>
<p>Coûts et clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> > Coût total : 1'200'000 CHF HT > Clé de répartition : 100% à la charge de la commune de Mont-Noble
<p>Documents mis à disposition</p> <ul style="list-style-type: none"> > Présentation de l'avant-projet de la station de Nax, Charpente Concept, TAARA Hugues Michaud Architectes, Artefact Architectes (2023)

<p>Numéro IM.5.A.03</p>	<p>Sion : Interface sud de la gare de Sion</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique -</p>	<p>Coût HT : 1'320'000 CHF <i>{a compléter avec le chiffrage de la gare routière}</i> Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Sion Autre(s) instance(s) concernée(s) CFF, SDM</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="196 736 748 1547" style="width: 48%;">  </div> <div data-bbox="767 736 1449 1115" style="width: 48%;">  </div> </div> <p>Description et faisabilité</p> <p>La Ville de Sion prévoit de réaménager entièrement le secteur sud de la Gare CFF, en lien avec les développements prévus dans le projet Ronquoz 21. Le projet d'aménagement a pour ambition de renforcer le « hub » de mobilité de la gare existant en reliant les différentes interfaces de transport existantes et futures entre elles. L'objectif est également de faire de ce pôle une des portes d'entrée principales du quartier Ronquoz 21. En effet, actuellement orientée vers le nord, la gare de Sion se tournera vers ce quartier émergent en intégrant pleinement la gare dans le tissu urbain en mutation. Ce nouvel aménagement permettra également une meilleure coordination des divers modes de transport, offrant aux usagers une expérience de déplacement plus fluide et efficace.</p> <p>Ainsi une nouvelle gare routière est projetée pour répondre aux besoins de l'exploitation des transports publics (vision à long terme). Une véritable place de gare Sud est créée entre la gare routière et l'interface de la future liaison câblée Sion - Mayens-de-l'Hôpital. Cet espace stratégique constituera un véritable nœud intermodal qui réunira plusieurs modes de transports (bus, train, câble, vélos, piétons, mobilité partagée). Cette nouvelle place de gare sera fonctionnelle et servira de trait-d'union entre les quartiers Sud en plein développement et la gare de Sion.</p> <p>A proximité directe, des commerces et services y seront également aménagés pour en faire une interface multimodale efficace et attractive.</p>			

Le passage sous-voie pour les modes doux est prolongé et offrira ainsi une liaison directe à la gare et au le centre-ville de Sion, via l'avenue de la Gare (mesure VSR.5.B.01) facilitant les connexions Nord-Sud.

Le projet sera porté par la Ville de Sion en collaboration avec les CFF et le Canton du Valais. Il nécessite par ailleurs la démolition de l'auberge de jeunesse et un déplacement de la Rue de l'Industrie vers le Sud.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Permettre la réorganisation des lignes de bus régionales, hormis celles du « coteau nord » grâce à la création d'une nouvelle gare routière, afin de libérer la gare Nord ;
- > Marquer l'entrée du quartier Ronquoz 21 depuis la gare ;
- > Créer un espace public de qualité d'attente et d'accueil (la place de la gare), jouant un rôle d'interface entre les différentes gares (CFF, routière, liaison câblée)
- > Garantir le transbordement entre les différents modes de transports (bus, train, câble) et renforcer la place de ce hub de mobilité régional

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- > Une gare routière pour une dizaine de lignes de bus régionales
- > Un espace public pour développer une véritable place de la gare
- > Amélioration du PI existant
- > Accès mobilité douce (piétons et vélo)
- > Stationnement vélo
- > Végétalisation

Opportunité et utilité *{à compléter}*

Cette future interface de transport publique s'inscrit dans la stratégie multimodalité (SM.1), dans chacune des stratégies sectorielles de la mobilité (SM.2, SM.4, SM.5) ainsi que dans la stratégie urbanisation. Il s'agit en effet de répondre au besoin d'action de valorisation des interfaces multimodales afin d'assurer l'efficacité du passage d'un mode de transport à un autre et de garantir ainsi un report modal vers les transports publics.

Lien avec d'autres mesures *{à compléter}*

MS.5.A.02 : Liaison câblée Sion - Mayens-de-l'Hôpital
 IM.5.A.04 : Passage inférieur mobilité douce Cour de Gare
 URB.5.STR.3 : Secteur stratégique « Ronquoz 21 »

Mesure(s) du PA2 en relation : U6 Cours de Gare (6266.2.063) ; U7 Ville du 21ème siècle (6266.2.064) ; TP1a Réaménagement de la gare de Sion - Etape 1 (6266.2.045)

Mesure(s) du PA3 en relation : U2.9 Secteur stratégique Cours de Gare (6266.3.261) ; U2.10 Secteur stratégique Ville du 21ème siècle (6266.3.259)

État de planification

État actuel : analyse de variantes

Étapes ultérieures :

- > 2023 :
- > 2025-2027 : projet d'exécution
- > 2028 : début des travaux
- > 2029 : mise en œuvre

Impact sur l'environnement

{à compléter}

coûts et clé de répartition du financement

- > coût total : **1'320'000 chf**
- > clé de répartition : **à définir**

Documents mis à disposition

- > *{à compléter}*

<p>Numéro IM.5.A.04</p>	<p>Chalais : Interface téléphérique CBV, gare de Chalais</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique PA3 M10.1 (A) Code ARE 6266.3.056</p>	<p>Coût : 1'000'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Chalais Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>Description et faisabilité</p> <p>La liaison câblée Chalais - Briey - Vercorin a fait l'objet d'un projet de modernisation, incluant un ajustement du tracé afin d'améliorer l'exploitation de la ligne et l'intégration des stations dans les paysages urbains des trois stations. Afin d'intégrer cette nouvelle gare dans le système de transport de l'agglomération, il est prévu d'aménager l'interface de la gare de Chalais.</p> <p>L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Aménagement d'un arrêt de bus hors chaussée permettant l'accotement de deux bus simultanément et permettant le rebroussement des bus. > 59 places de stationnement voiture > 48 places de stationnement vélo couvertes et sécurisées > Des cheminements mobilité douce sécurisés > Aménagement d'une place de gare avec une zone d'attente végétalisée et ombragée > Salle d'attente, vestiaires et consignes 			

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Assurer la connexion entre les différents modes de transports
- > Faciliter le changement des modes de transports
- > Accroître l'attractivité des interfaces multimodales afin d'augmenter la part modale des transports publics pour les déplacements entre la plaine et la montagne

Opportunité et utilité *{à compléter}*

Cette interface s'inscrit pleinement dans la stratégie de valorisation des interfaces et répond au besoin d'action d'améliorer l'attractivité des interfaces multimodales.

Lien avec d'autres mesures *{à compléter}*

Mesure(s) du PA2 en relation : -
Mesure(s) du PA3 en relation : M10.1

État de planification

Etat actuel : études d'avant-projet. L'étape liée aux procédures d'aménagement du territoire (mise à jour du PAZ et du RCCZ) permettant la réalisation du futur téléphérique CBV est définitivement réglée. La procédure d'approbation des plans demandée à l'OFT suit son cours. Celle-ci devrait permettre la concrétisation de cette nouvelle infrastructure dans un délai conforme au PA5

Étapes ultérieures :

- > 2027 : projet d'exécution
- > 2028 : début des travaux
- > 2028 : mise en œuvre

Impact sur l'environnement

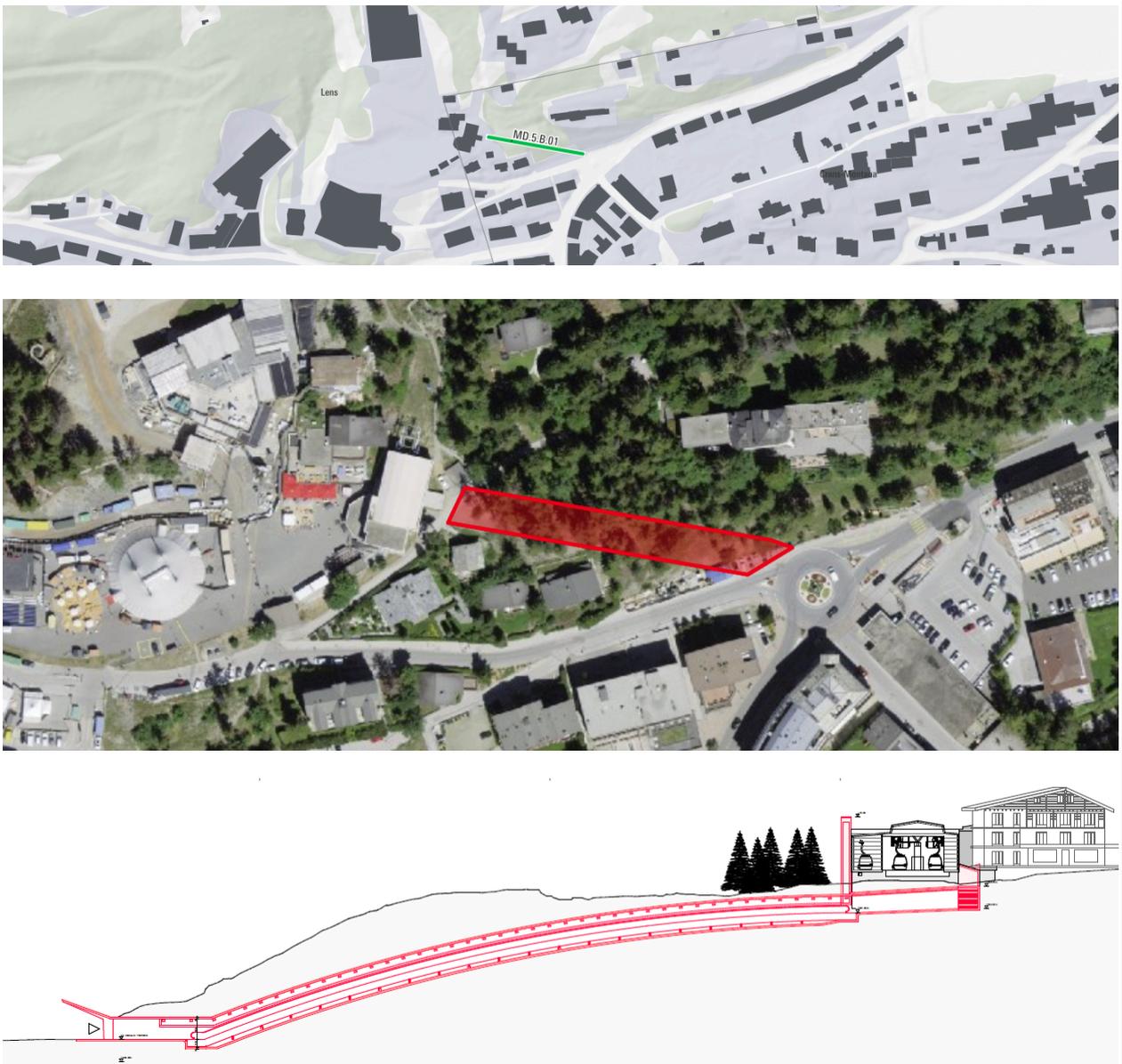
De façon générale, l'impact sur l'environnement a été étudié dans le cadre des procédures liées à l'installation câblée. En ce qui concerne les interfaces, le parking de la station aval prévoit moins de 500 places de stationnement et n'est donc pas soumis à une étude d'impact.

Coûts et clé de répartition du financement

- > Coût total : 1'000'000 CHF HT
- > Clé de répartition : 100% à charge de la commune de Chalais

Documents mis à disposition

- > Plan de situation de la station, R2A Architectes (26.02.2018)

<p>Numéro IM.5.B.01</p>	<p>Haut-Plateau : Liaison verticale mécanisée entre le hub bus de Crans et Cry d'Er</p>		
<p>Priorité B</p>	<p>Historique -</p>	<p>Coût HT : 7'860'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Mobilité douce</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Crans-Montana Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
 <p>The description section contains three images. The top image is a site plan map showing the location of the project (MD.5.B.01) in a residential area. The middle image is an aerial photograph of the same area, with a red polygon highlighting the specific site. The bottom image is a technical cross-section diagram of the mechanical lift system, showing a red structure with multiple parallel tracks connecting a lower level to an upper level where a building is located.</p>			

Description et faisabilité

Le projet prévoit de relier, par un escalator enterré, l'arrêt de bus du rond-point de la route des Téléphériques à la station de départ de la télécabine de Crans - Cry-d'Er afin de faciliter les déplacements des skieurs depuis la station.

Aujourd'hui, les usagers des transports publics sont déposés à une certaine distance de la télécabine ce qui peut les dissuader d'utiliser les transports en commun pour se rendre au ski. Cet escalator situé à proximité immédiate de l'arrêt de bus Télé Cry d'Er permettra de réduire la distance de marche et le temps de transfert entre les deux modes de transports. Cette infrastructure améliore significativement le niveau de service en facilitant les déplacements des skieurs dont la mobilité est entravée par leur équipement.

La distance à parcourir est de l'ordre de 110m'avec un dénivelé de près de 20m.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Faciliter les accès aux domaines skiables depuis la station et depuis les arrêts de transports publics
- > Réduire les nuisances des transports individuels motorisés

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- > Liaison mécanisée
- > Le raccordement avec les arrêts de bus Télé Cry d'Er

Opportunité et utilité *{à compléter}*

Lien avec d'autres mesures *{à compléter}*

Mesure(s) du PA2 en relation : -

Mesure(s) du PA3 en relation : M10.1

État de planification

État actuel : études de variante et d'avant-projet

Étapes ultérieures :

- > 2030 : projet d'exécution
- > 2032 : début des travaux
- > 2033 : mise en œuvre

Impact sur l'environnement

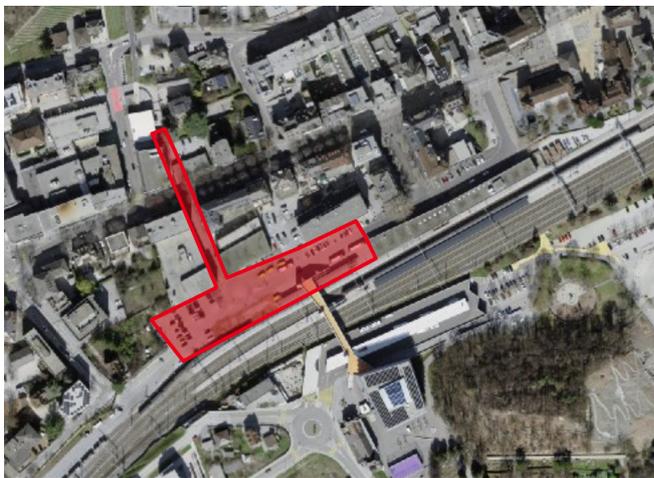
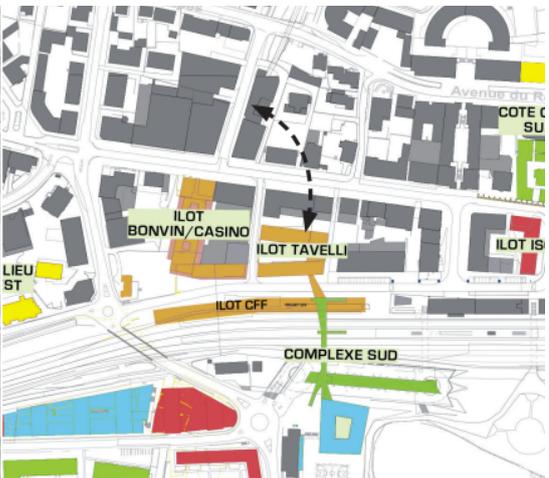
{à compléter}

Coûts et clé de répartition du financement

- > Coût total : 7'860'000 CHF
- > Clé de répartition : à définir

Documents mis à disposition

- > Rapport d'études d'avant-projet, SD ingénierie, 2020
- > Plans d'avant-projet, SD ingénierie 2020

<p>Numéro IM.5.A.06</p>	<p>Sierre : Liaison gares routière-ferroviaire-funiculaire</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique M5.3 du PA3 Code ARE 6266.3.024</p>	<p>Coût HT : 1'480'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Sierre Autre(s) instance(s) concernée(s) CFF, SMC, acteurs privés</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
			

Description et faisabilité

Une première passerelle a été aménagée en 2017 sur les voies CFF permettant de relier le centre-ville situé au Nord des voies avec le Sud où des premiers développements ont vu le jour, notamment le Complexe Sud de la gare avec une nouvelle gare routière, un parking public et un nouveau bâtiment scolaire de l'école de commerce.

La suite du projet prévoit l'extension de cette passerelle pour relier les trois gares : la gare routière, la gare CFF et la gare du funiculaire reliant Sierre à Crans-Montana. Le départ du funiculaire est situé à quelques mètres de la gare CFF et de la gare routière, mais sans être à proximité immédiate. Proposer une connexion facilitée et attractive avec la gare du funiculaire un est enjeu crucial pour renforcer l'intermodalité et optimiser le transfert modal.

Ces aménagements seront intégrés dans les projets de développement immobilier qui prendront place sur les actuels bâtiments en friches (îlot Casin-Bonvin, îlot Tavelli et îlot CFF). La mesure prévoit également le réaménagement de l'esplanade Ouest où les circulations seront réorganisées afin d'assurer la sécurité des usagers et offrir une place de gare de qualité.

Le projet, prévu dans le PA3, a directement été impacté par les procédures en cours pour la rampe et le pont Beaulieu suite à un arrêt du Tribunal Fédéral qui a nécessité de reprendre l'ensemble des procédures. Les adaptations du projet de la rampe et des aménagements connexes ont forcé le report de l'étude de la liaison entre les trois gares.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Faciliter les transbordements entre les différents modes de transports.
- > Réunir les quartiers Nord et Sud de la Ville de Sierre en plein développement.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

L'aménagement d'un système de jonction entre la gare routière, ferroviaire et la gare du funiculaire à destination de Crans-Montana permettra d'offrir un parcours alternatif et attrayant pour les piétons entre les quartiers sud (Platanes, Itagne) ainsi que le futur quartier de Condémines avec le centre-ville de Sierre.

Opportunité et utilité *{à compléter}*

Lien avec d'autres mesures du PA5 *{à compléter}*

Mesure(s) du PA5 en relation : P.VSR.5.A.02 Général Guisan, URB.5STR.4. Condémines

Mesure(s) du PA3 en relation : M1.1 Requalification de l'avenue et de l'esplanade de la gare (tronçon Est)

État de planification

Etat actuel : études d'avant-projet

Étapes ultérieures :

- > 2026 : projet d'exécution
- > 2027 : mise à l'enquête
- > 2028 : début des travaux
- > 2029 : mise en œuvre

Impact sur l'environnement

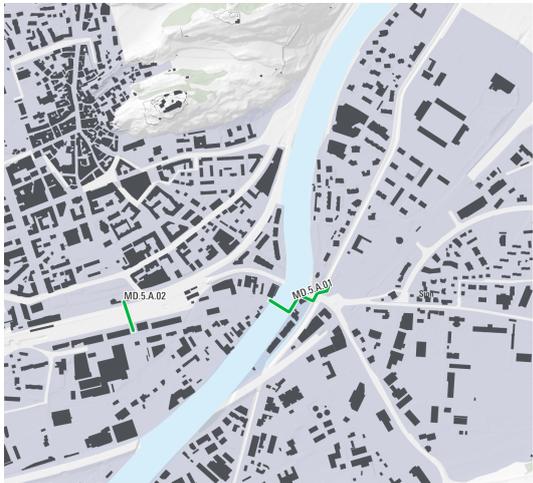
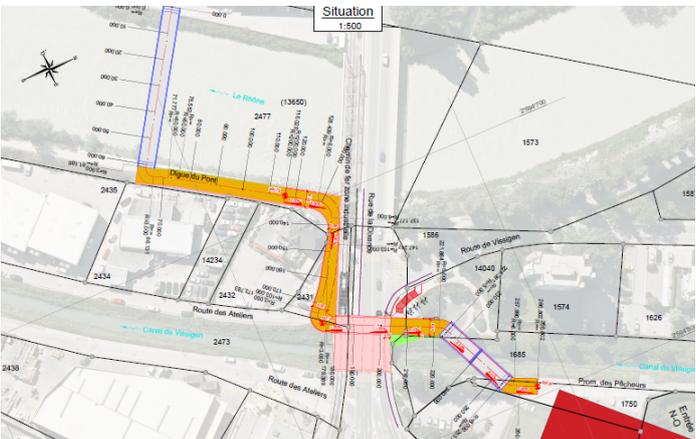
{à compléter}

Coûts et clé de répartition du financement

- > Coût total : 1'480'000 CHF
- > Clé de répartition : à définir

Documents mis à disposition

- > *{à compléter}*

<p align="center">Numéro MD.5.A.01</p>	<p>Sion : Ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)</p>		
<p align="center">Priorité A</p>	<p>Historique -</p>	<p>Coût HT : 6'500'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Mobilité douce</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Service de la Mobilité (SDM) Autre(s) instance(s) concernée(s) Sion</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;">   </div> <p>La construction du nouveau lycée-collège Ella Maillart dans le quartier de Champsec à l'ouest du Cours Roger Bonvin a été le catalyseur des réflexions de mobilité et d'accessibilité de la présente mesure. En effet, l'arrivée d'un pôle générateur majeur de déplacements dans le secteur déjà fortement contraint de Ste-Marguerite va nécessiter des mesures d'accompagnement afin de maintenir et d'optimiser l'accessibilité multimodale du secteur. 1'400 élèves et enseignants sont attendus sur le site qui ouvrira en 2026. Cela va donc induire un accroissement notable des déplacements piétons et cyclables dans ce secteur.</p> <p>Or, le secteur de Ste-Marguerite compte parmi les plus chargés (hors autoroute) du réseau routier valaisan. En effet, le pont routier de Ste-Marguerite est un des accès structurants au centre-ville et au quartier de Ronquoz 21 (charges de trafic actuelles de l'ordre de ~22'000 vhc/j et charges estimées à ~19'000 vhc/j après construction du 4ème pont sur le Rhône).</p> <p>En outre, les carrefours structurants du secteur (soit les giratoires Dixence-Industrie et Dixence-Casernes) sont déjà saturés aux heures de pointe (dans le sens entrée de ville). Les analyses ont permis de mettre en évidence qu'il est indispensable à terme de dissocier les flux des piétons du trafic motorisé. Ainsi, une étude pour la mise en œuvre d'ouvrages dédiés à la mobilité douce a été menée en 2023. Un concours d'ingénierie pour ces ouvrages mobilité douce est lancé fin 2024.</p> <p>Les objectifs de la mesure sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Création d'une liaison mobilité douce complètement hors trafic entre la rue de l'Industrie et le site du nouveau collège > Sécurisation et continuité du réseau mobilité douce du Sud et de l'Est de la ville > Intégration paysagère et environnementale dans le cadre du projet de renaturation du canal de Vissigen et du parc des Ateliers (3ème correction du Rhône) > Passage du chauffage à distance au-dessus du Rhône <p>L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :</p>			

- > Trois ouvrages distincts : nouvelle passerelle sur le Rhône, passage inférieur sous le pont du canal, nouvelle passerelle sur le canal. Les ouvrages auront des dimensions généreuses (6.50m) pour supporter les circulations modes doux prévues.
- > Raccords soignés en rive droite du Rhône, comme dans le complexe des aménagements extérieurs du nouveau collège

Informations factuelles

- > TJM 2023 : 22'000 vhc/jour
- > TJM à 15 ans : 19'000 vhc/jour

Opportunité et utilité

L'aménagement des nouvelles passerelles et du passage inférieur représente une mesure cruciale pour promouvoir la mobilité douce et renforcer la perméabilité des réseaux piétons et vélos au centre-ville de Sion. Ces infrastructures qui séparent les flux de circulation motorisés des piétons et cyclistes offrent des alternatives sécurisées encourageant ainsi le recours à des modes de transport respectueux de l'environnement comme la marche ou le vélo. En améliorant la sécurité et la connectivité entre deux pôles urbains en plein développement cette mesure contribue à faire de la ville de Sion, un centre urbain durable et de proximité.

Lien avec d'autres mesures {à compléter}

Mesure(s) du PA5 en relation : URB.5.STR.10
 Mesure(s) du PA2 en relation : mobilité R5 ; urbanisation U7,
 Mesure(s) du PA3 en relation : urbanisation : U.2.11, U.2.10

État de planification

Etat actuel : Etude de faisabilité

Étapes ultérieures :

- 2024 : Concours d'ingénierie
- 2028 : Début des travaux
- 2030 : Mise en service

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux seront produits et feront partie intégrante du dossier qui sera mis à l'enquête. La compatibilité du projet avec les mesures de renaturation de la 3ème correction du Rhône a été vérifiée et les contraintes ont été intégrées. Le projet sera donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales.

Coûts et clé de répartition du financement

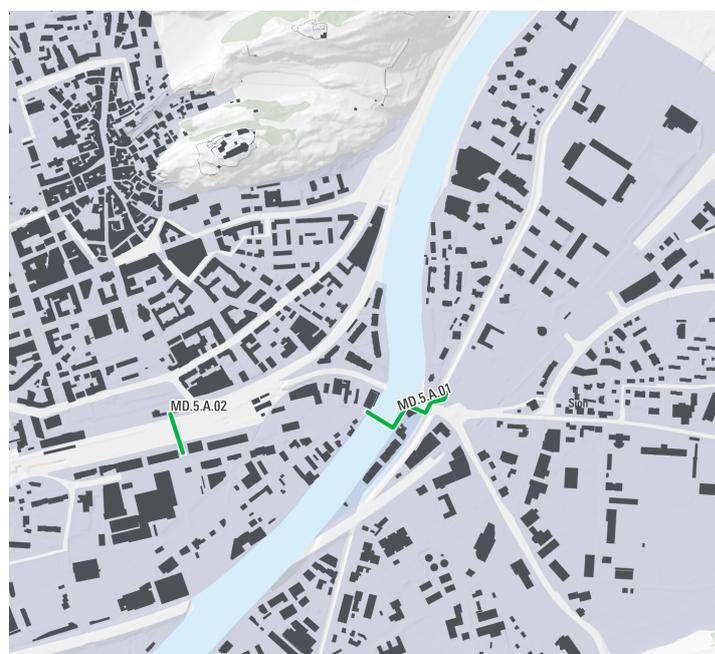
- > Coût total : 6'500'000 CHF HT
- > Clé de répartition :
 - o Canton : 4'740'000 CHF HT
 - o Communes valaisannes (LIML) : 1'170'000 CHF HT
 - o Sion : 590'000 CHF HT

Documents mis à disposition

- > Synthèse de l'étude mobilité
- > Etude de faisabilité GC des ouvrages

<p align="center">Numéro MD.5.A.02</p>	<p>Sion : Passage inférieur mobilité douce Cour de Gare</p>		
<p align="center">Priorité A</p>	<p>Historique PA3 M10.2 (B) <i>Code ARE 6266.3.057</i> PA2 TP1a (A) <i>Code ARE 6266.2.045</i> TP1b (B) <i>Code ARE 6266.2.046</i></p>	<p>Coût : 18'500'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Sion, CFF Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	

DESCRIPTION



Description et faisabilité

Avec le développement du quartier au Nord de la gare de Sion, le quartier Cour de Gare, la réalisation du campus Energypolis, le développement du quartier Ronquoz 21, la nouvelle gare routière et la gare de télécabines au Sud des voies, la Ville de Sion souhaite renforcer les liaisons mobilités douce entre le Nord et le Sud de la ville. La création d'un passage inférieur (PI) à l'Est de la gare CFF de Sion permet d'augmenter le maillage du réseau de mobilité douce.

L'ouvrage tel que planifié permettrait le transit des piétons et des vélos entre le Nord et le Sud des voies mais également de donner accès aux quais de la gare CFF.

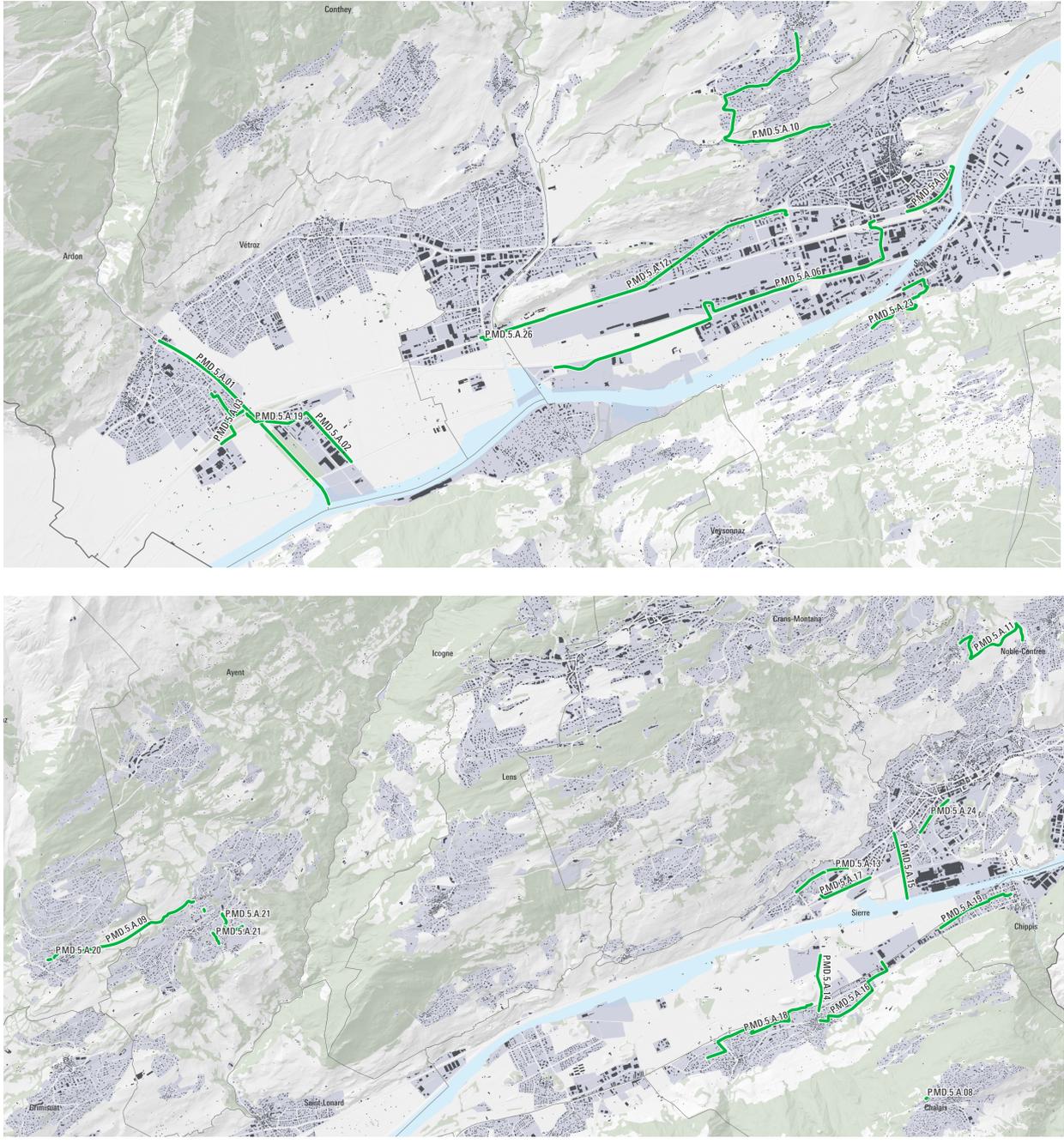
Le nouveau passage inférieur est compatible avec les mesures d'augmentation de capacité des installations d'accueil prévues par les CFF.

Des infrastructures de stationnement vélo, de type vélostation, sont également prévues aux émergences Nord et Sud.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- > Compléter le réseau de mobilité douce
- > Améliorer les relations entre les quartiers stratégiques de Ronquoz 21 au Sud et Cour de Gare au Nord des voies
- > Faciliter les accès aux quais

<p>Opportunité et utilité <i>{à compléter}</i></p>
<p>Lien avec d'autres mesures <i>{à compléter}</i> IM.5.A.03 Mesure(s) du PA2 en relation : - Mesure(s) du PA3 en relation : -</p>
<p>État de planification Etat actuel : étude d'avant-projet Étapes ultérieures :<ul style="list-style-type: none">> 2025 : avant-projet> 2026 : appel d'offres> 2027 : projet de construction et d'exécution> 2028 : début des travaux> 2031 : mise en œuvre</p>
<p>Impact sur l'environnement <i>{à compléter}</i></p>
<p>Coûts et clé de répartition du financement<ul style="list-style-type: none">> Seuls les coûts imputables à la Ville de Sion sont considérés ici.> Coût total : 18'500'000 CHF HT - <i>à confirmer</i><p>Une convention selon l'art. 35a LCdF entre la Ville de Sion et les CFF est en cours d'élaboration pour régler la répartition des coûts de construction, d'exploitation et de maintenance.</p></p>
<p>Documents mis à disposition<ul style="list-style-type: none">> <i>Convention pour la phase d'avant-projet - à venir</i>> <i>Rapport sur la répartition financière - à venir</i></p>

<p>Numéro P.MD.5.A</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Mobilité douce, Horizon A</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT : 28'420'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Mobilité douce</p>	<p>Maîtres d'ouvrage pilotes de la mesure Ardon, Vétroz, Sion, Ayent, Savièse, Siere, Chalais, Chippis, Arbaz</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
		

Description de la conception {à compléter}

Le présent paquet de mesures contribue à la mise en œuvre des stratégies de mobilité douce et de sécurité :

- > SM3 : Stratégie mobilité piétonne
- > SM4 : Stratégie mobilité cyclable
- > SM6 : Stratégie sécurité

Les mesures du paquet visent à mettre en œuvre les plans sectoriels de la mobilité douce cyclable quotidienne. Le paquet en priorité A se concentre sur les communes ayant déjà établi un plan ou étant en cours de l'élaborer (lister les communes). L'objectif de ces plans est de connecter les localités de plus de 5'000 habitants, les gares et les générateurs d'importance en développant des perméabilités, en améliorant la continuité et la sécurité de liaisons avec des itinéraires alternatifs aux routes orientées trafic.

Ce paquet de mesures couvre les rabattements vers les gares, les liaisons entre localités, la sécurisation des trajets scolaires ainsi que le stationnement vélo, mesure complémentaire essentielle pour favoriser un véritable report modal.

Mesures partielles

Rabattement aux interfaces :

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.01	Ardon et Vétroz : Aménagements MD des rives de la Lizerne	Aménagement d'un itinéraire pour les modes doux le long de la Lizerne entre la T9 et le Rhône permettant le rabattement sécurisé sur la gare d'Ardon. <i>Reprise de mesure PA3 M6.3 (B), Code ARE 6266.3.031</i>	2'500'000
P.MD.5.A.27	Ardon et Vétroz : Prolongement sud du passage inférieur de la halte d'Ardon et passerelle sur la Lizerne	Continuité du passage inférieur ferroviaire du côté Sud de la gare d'Ardon afin créer une meilleure perméabilité pour les modes doux et création d'une passerelle réservée aux modes doux pour permettre la desserte de la zone industrielle de Vétroz depuis le village et la gare d'Ardon.	2'000'000
P.MD.5.A.02	Vétroz : Aménagement d'un itinéraire MD à travers la zone d'activités de Vétroz	Création d'un itinéraire mobilité douce en site propre depuis la passerelle sur la Lizerne (P.MD.5.19) jusqu'à la zone d'activité de Vétroz aujourd'hui inaccessible en mobilité douce.	750'000
P.MD.5.A.03	Ardon : Rabattement MD à la zone d'activités d'Ardon	Sécurisation des rabattements MD entre la halte d'Ardon et le stade des Aprages ainsi que la zone d'activité d'Ardon.	500'000
P.MD.5.A.04	Ardon : Aménagements MD de la meunière Genevrens - Halte Ardon	Sécurisation et aménagements des rabattements MD entre la halte d'Ardon et les Genevrens par la meunière existante pour un itinéraire sécurisé et attractif.	500'000
P.MD.5.A.05	Ardon : Aménagements MD de diverses meunières à travers le village	Aménagement de diverses meunières existantes pour favoriser les liaisons Nord-Sud en mobilité douce à travers les zones habitables du village d'Ardon jusqu'à la gare régionale.	400'000
P.MD.5.A.06	Liaison gare de Sion - les Iles	Création de plusieurs aménagements permettant une desserte sécurisée en mobilité douce du pôle de loisirs des Iles	985'000
P.MD.5.A.07	Sion : Liaison Passerelle de Vissigen - Gare	Création d'une liaison cyclable le long des voies CFF reliant le débouché de la passerelle de Vissigen à la gare	3'500'000
P.MD.5.A.08	Chalais : Passerelle mobilité douce pour rejoindre le téléphérique de Vercorin	Création d'une passerelle mobilité douce permettant de relier la station arrivée du téléphérique de Vercorin aux arrêts de bus.	300'000
P.MD.5.A.26	Conthey : Passage inférieur sous les voies CFF	Création d'un passage inférieur pour relier la gare routière située dans le cadran Nord-Ouest et la future gare de la liaison câblée Châteauneuf-Conthey - Haute-Nendaz située dans le cadran Sud-Ouest.	4'480'000

Liaisons mobilité douce entre localités :

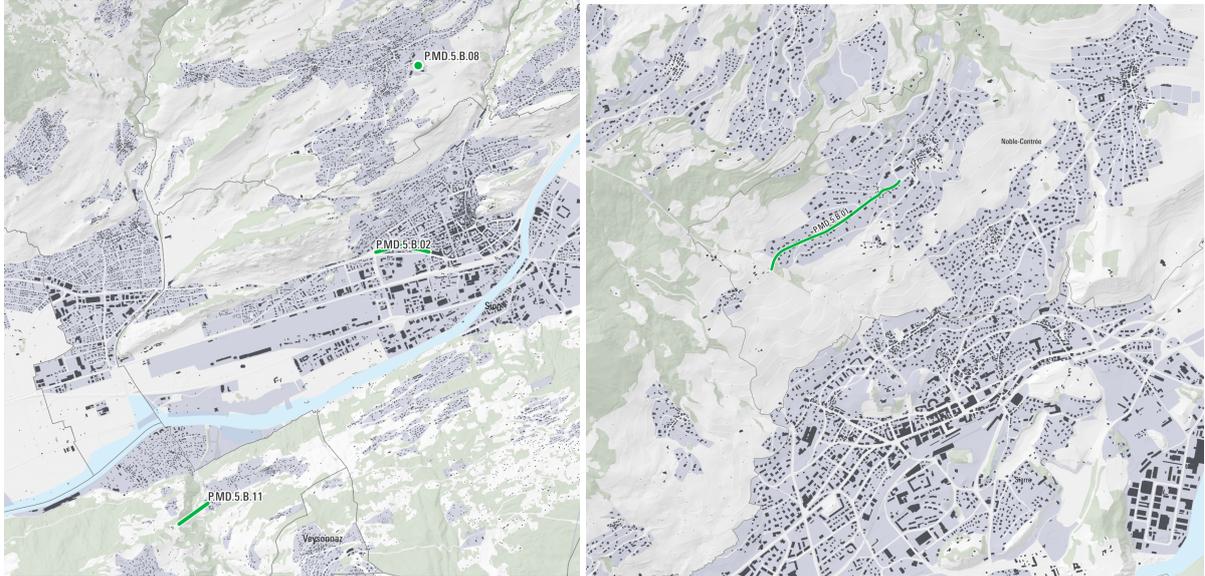
N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.09	Arbaz : Liaison cycliste Ayent-Arbaz sur réseau communal	Création d'un aménagement sur la route communale reliant Ayent à Arbaz afin de favoriser la mobilité douce et permettre aux usagers de circuler à vélo hors de la route cantonale. Le tracé passe par la route de Saxonne et la route de la Plâtrière.	200'000
P.MD.5.A.10	Savièse : Liaison Sion-Savièse sur réseau communal	Mise en œuvre de la liaison cyclable avec la Ville de Sion via la Route de la Muraz, Rue d'Ormône, Rue des Rois-Mâges selon le Plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne accompagnée d'une sécurisation ponctuelle des piétons.	90'000
P.MD.5.A.11	Noble-Contrée : Création de liaisons cyclables entre les localités de Veyras-Miège-Venthône sur réseau communal	Création de pistes cyclables entre Miège et Venthône par la route de Miège ainsi qu'entre Miège et Veyras.	800'000
P.MD.5.A.12	Sion : Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet ouest	Création d'une piste cyclable en site propre le long de l'avenue Maurice-Troillet sur le tronçon situé entre l'école d'agriculture et le centre sportif de Châteauneuf. <i>Reprise de mesure PA2 MD3 (A), Code ARE 6266.2.035</i>	700'000
P.MD.5.A.23	Sion: Liaison pendulaire piétonne côteau sud sur réseau communal	Création d'une liaison piétonne entre l'accroche sud du futur 4ème pont sur le Rhône (GT.5.A.01) et le village de Salins	250'000
P.MD.5.A.24	Sierre : Aménagement d'un cheminement MD entre Edeha et la gare de Sierre	Réaménagement Rue du Quai et Rue du Stade en rabattement sur la gare de Sierre afin de relier le site de l'Edeha (secteur Nord du secteur stratégique de Condémine URB.5.STR.4)	1'280'000
P.MD.5.A.13	Sierre : Aménagement d'un cheminement MD rue de Plantassage à Noës - Secteur Est entre les rues Potence/Ehala	Mise en œuvre d'un système continu et sécurisé de liaisons MD Est-ouest selon le Plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne en parallèle au développement du PAD	1'900'000
P.MD.5.A.25	Sierre : Aménagement cyclable et réaménagement de la rue de Plantassage à Noës - Secteur Ouest entre les rues Ehala/Pont-Chalais	Réaménagement urbain complet de la rue ainsi que des arrêts de bus existants et projetés (Arrêt Plantassage) selon le Plan sectoriel de mobilité douce cycliste quotidienne + sécurisation cheminement piéton vers les écoles.	2'200'000
P.MD.5.A.14	Sierre : Aménagement d'un cheminement MD rue de Pont Chalais Ecoscia / Chalais	Aménagement d'une voie mobilité douce bidirectionnelle de 3m00 de large pour relier la localité de Chalais au site sportif d'Ecoscia selon le Plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne. <i>Reprise de mesure PA3 M6.4b (B), Code ARE 6266.3.033</i>	1'230'000
P.MD.5.A.17	Sierre : Aménagement d'un cheminement MD rue des Lacustres / Rossefeld	Mise en œuvre d'infrastructure visant à sécuriser les vélos et améliorer leur confort de circulation selon le Plan sectoriel de mobilité douce cycliste quotidienne	420'000
P.MD.5.A.15	Sierre : Aménagement du chemin de Chantegrive pour la mobilité douce	Réaménagement du ch. de Chantegrive et suppression du trafic automobile pour offrir une liaison directe et sécurisée entre et des quartiers à forte densité tout en complétant les liaisons Nord-Sud en direction des berges du Rhône.	500'000
P.MD.5.A.16	Chalais : Cheminement de mobilité douce entre le parking des Crêtes et Daval	Aménagement d'une liaison mobilité douce en site propre pour relier le centre de Chalais à Daval, site à forte concentration d'emplois à la limite communale entre Chalais et Sierre.	600'000
P.MD.5.A.18	Chalais : Cheminement de mobilité douce entre le parking des Crêtes et le secteur des Grandpraz	Création d'un corridor mobilité douce reliant le parking des crêtes et le périmètre des Grandpraz, à travers les quartiers du village.	450'000

Rabattements mobilité douce sécurisés aux écoles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.20	Arbaz : Aménagement de cheminements piétons sur réseau communal	Pour améliorer la sécurité des écoliers, création d'un chemin piéton en site propre entre la cour d'école et les quartiers de la Tséno et du Marais permettant d'éviter de longer la route du Village. Et pour relier les quartiers du bas de la commune, un aménagement piéton est prévu depuis la cure jusqu'à la route de Saxonne.	215'000
P.MD.5.A.21	Ayent : Aménagements de cheminements piétons en rabattement aux arrêts de bus et à l'école sur réseau communal	Pour améliorer la sécurité des écoliers, création de plusieurs aménagements en site propre entre les quartiers de Signèse, Argnou, Blignou, Botyrette, Rougenant et le centre scolaire. De plus de nouveaux itinéraires prévoient de sécuriser les rabattements sur les arrêts de bus scolaires.	70'000
P.MD.5.A.19	Chippis : Réaménagement et sécurisation de la route des Clives	Réaménagement et sécurisation de la route des Clives pour l'accès aux écoles.	360'000

Stationnement vélo

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.22	Stationnement vélo - Mesure générale	Développement de l'offre en stationnement vélo (arceaux, couverts, vélostations) sur le territoire des communes de Sion, Sierre, Salquenen, Savièse, Veysonnaz, Ayent, Vex, Noble-Contrée, Lens, Icogne et Crans-Montana	1'240'000

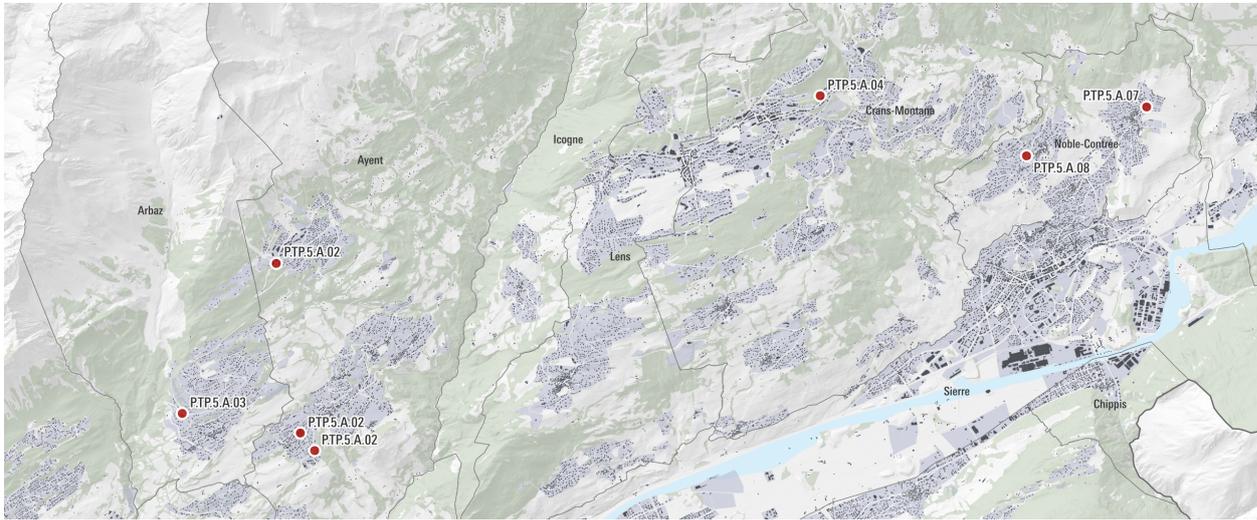
<p>Numéro P.MD.5.B</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Mobilité douce, Horizon B</p>													
<p>Priorité B</p>	<p>Coût (HT) : 5'998'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>													
<p>Catégorie de mesures Mobilité douce</p>		<p>Maîtres d'ouvrage pilotes de la mesure Nendaz, Noble-Contrée, Savièse, Sierre</p>												
<p>DESCRIPTION</p>														
														
<p>Description de la conception {à compléter} Le présent paquet de mesures contribue à la mise en œuvre des stratégies de mobilité douce et de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> > SM3 : Stratégie mobilité piétonne > SM4 : Stratégie mobilité cyclable > SM6 : Stratégie sécurité <p>Ce paquet poursuit la même stratégie de développement de l'espace routier que le paquet P.MD.5.A, excepté que son horizon est plus lointain en raison notamment de l'échelonnage des investissements et de la maturité des projets.</p> <p>Mesures partielles</p> <p>Rabattement aux interfaces :</p> <table border="1" data-bbox="209 1697 1425 1944"> <thead> <tr> <th>N°</th> <th>Désignation</th> <th>Description</th> <th>Coût CHF (HT)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P.MD.5.B.01</td> <td>Noble-Contrée : Rabattements MD à l'interface de Venthône</td> <td>Sécurisation des modes doux par modération du trafic en accès à l'arrêt du funiculaire de Venthône reliant Sierre à Crans-Montana.</td> <td>300'000</td> </tr> <tr> <td>P.MD.5.B.02</td> <td>Sierre : Jonction Passeggiata au sein du quartier des Condémines</td> <td>Aménagement d'un itinéraire MD au sein du quartier des Condémines</td> <td>2'898'000</td> </tr> </tbody> </table>			N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)	P.MD.5.B.01	Noble-Contrée : Rabattements MD à l'interface de Venthône	Sécurisation des modes doux par modération du trafic en accès à l'arrêt du funiculaire de Venthône reliant Sierre à Crans-Montana.	300'000	P.MD.5.B.02	Sierre : Jonction Passeggiata au sein du quartier des Condémines	Aménagement d'un itinéraire MD au sein du quartier des Condémines	2'898'000
N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)											
P.MD.5.B.01	Noble-Contrée : Rabattements MD à l'interface de Venthône	Sécurisation des modes doux par modération du trafic en accès à l'arrêt du funiculaire de Venthône reliant Sierre à Crans-Montana.	300'000											
P.MD.5.B.02	Sierre : Jonction Passeggiata au sein du quartier des Condémines	Aménagement d'un itinéraire MD au sein du quartier des Condémines	2'898'000											

Rabattement MD aux écoles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.B.08	Savièse: Création et sécurisation des cheminements intercommunaux sur le réseau communal	Création et amélioration des cheminements piéton pour écoliers dans un périmètre de 20 minutes à pied du centre scolaire de Moréchon selon le plan de mobilité scolaire.	300'000

Franchissement MD

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.B.11	Nendaz : Passerelle piétonne entre Baar et Coor	Création d'une passerelle piétonne entre Baar et Coor pour relier les deux versants de la Printse.	2'500'000

<p>Numéro P.TP.5.A</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Transports publics - Valorisation d'arrêts de bus, Horizon A</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT : 4'840'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Transports publics</p>	<p>Maîtres d'ouvrage pilotes de la mesure Selon les projets</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
		
		
<p>Description de la conception Les mesures du paquet visent à mettre en place et développer les infrastructures nécessaires au réseau de transports publics d'agglomération. Elles concernent l'amélioration globale des arrêts de bus notamment en termes d'équipement mais aussi la création d'infrastructures telles que des places de rebroussement pour bus permettant l'optimisation du fonctionnement des lignes de transports publics.</p> <p>Lien aux besoins d'action et aux stratégies sectorielles { à compléter }</p>		

Mesures partielles			
N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.TP.5.A.01	Sion : Équipement des arrêts de bus	Création de nouveaux arrêts et amélioration de l'équipement d'arrêts existants	1'750'000
P.TP.5.A.02	Ayent : Équipement des arrêts de bus	Mise en place d'équipements de qualité pour trois arrêts de bus : arrêt scolaire Blignou, arrêt Anzère télécabine et arrêt Promansons	1'050'000
P.TP.5.A.03	Arbaz : Équipement des arrêts de bus	Mise en place d'équipements de qualité à l'arrêt de bus Planèje	350'000
P.TP.5.A.04	Crans-Montana : Place de rebroussement du Genevois	Aménagement d'une place de rebroussement pour les bus scolaires	260'000
P.TP.5.A.05	Lens: Place de rebroussement du Régent	Aménagement d'une place de rebroussement dans le secteur du Régent	200'000
P.TP.5.A.06	Vex : place de rebroussement pour les bus	Aménagement d'une place de rebroussement dans le centre de village de Vex afin de maintenir une cadence renforcée entre Vey et Sion.	350'000
P.TP.5.A.07	Noble-Contrée : Place de rebroussement à Miège	Aménagement d'une place de rebroussement en amont du vieux village de Miège afin de répondre à la complexité de la circulation des bus dans le secteur	250'000
P.TP.5.A.08	Noble-Contrée : Place de rebroussement à Venthône	Aménagement de places de rebroussement à Venthône afin de répondre à la complexité de la circulation des bus dans le secteur	280'000
P.TP.5.A.09	Nendaz : Place de rebroussement à Fey	Aménagement d'une place de rebroussement pour les bus à proximité directe de l'interface de la gare de Condémine à Fey, arrêt intermédiaire sur la liaison câblée reliant Châteauneuf-Conthey à Haut-Nendaz	350'000

<p>Numéro TP.5.C</p>	<p>Mesure à long terme Catégorie Transports publics</p>		
<p>Priorité C</p>	<p>Coût : - Sans demande de cofinancement</p>		
<p>Catégorie de mesures Transports publics</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Sierre</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>Description de la conception</p>			
<p>L'état d'avancement de cette mesure ne permet pas de l'inscrire de manière formelle (horizon A ou B) dans cette génération. Elle s'inscrit ainsi à long terme afin d'annoncer la volonté de l'agglomération de poursuivre le développement et l'amélioration son réseau de transports publics et les infrastructures qui le composent.</p>			
<p>Lien aux besoins d'action et aux stratégies sectorielles {à compléter}</p>			
<p>Mesure partielle</p>			
<p>N°</p>	<p>Désignation</p>	<p>Description</p>	<p>Coût CHF (HT)</p>
<p>TP.5.C.01</p>	<p>Électrification du réseau TP (Sierre)</p>	<p>Développement d'un réseau de bus permettant la circulation de véhicules à propulsion électrique à Sierre</p>	<p>-</p>

<p>Numéro ME.5.A.01</p>	<p>Agglomération : mise en place de bornes de recharges de stationnement électriques</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique -</p>	<p>Coût HT : 852'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Mobilité électrique</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Les communes Territoire(s) concerné(s) {à compléter}</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
<p>Description Conformément à la volonté de la confédération de développer la mobilité électrique et d'accroître le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques à travers le pays, cette mesure vise la création de bornes de recharge pour voiture électrique sur domaine public.</p> <p>Au total, 71 bornes doivent être mise en place sur le territoire à l'horizon A (2028 – 2021) sur les communes de Ayent, Nendaz, Noble-Contrée, Savièse, Sierre, Sion, Vex et Veysonnaz. Les besoins d'équipement de bornes de recharge électrique accessibles au public sur le territoire de l'agglomération ont été identifiés par les communes.</p> <p>La mesure vise en particulier à favoriser l'augmentation de la part des véhicules électrique dans l'agglomération.</p> <p>Opportunité et utilité</p> <ul style="list-style-type: none"> > La mobilité électrique offre un potentiel important de réduction des émissions de CO2 et de NOx ainsi que des diverses particules fines provenant de la combustion des moteurs thermiques. > Depuis plusieurs années, la mobilité électrique connaît un essor. Celui-ci est encouragé et souhaité, car participant à atteindre les objectifs environnementaux, mais également une conséquence de l'amélioration de l'offre (ex : plus grand choix de véhicules électriques de la part des constructeurs automobiles, prix plus attractifs, meilleure autonomie) 			
<p>Lien avec d'autres mesures {à compléter}</p> <p>Mesure(s) du PA2 en relation : Mesure(s) du PA3 en relation :</p>			
<p>État de planification {à compléter}</p>			
<p>Impact sur l'environnement {à compléter}</p>			
<p>Coûts et clé de répartition du financement</p> <ul style="list-style-type: none"> > {à compléter} 			
<p>Documents mis à disposition</p> <ul style="list-style-type: none"> > {à compléter} 			

<p>Numéro LOG.5.C</p>	<p>Mesure à long terme Catégorie Transport lié à l'activité économique et logistique</p>													
<p>Priorité C</p>	<p>Coût : - Sans demande de cofinancement</p>													
<p>Catégorie de mesures Transport lié à l'activité économique et logistique</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Nendaz, Sierra</p>													
<p>DESCRIPTION</p>														
														
<p>Description de la conception L'état d'avancement de cette mesure ne permet pas de l'inscrire de manière formelle (horizon A ou B) dans cette génération. Elle s'inscrit ainsi à long terme afin d'annoncer la volonté de l'agglomération de développer ses infrastructures de transport liées à la logistique.</p> <p>Mesure partielle</p> <table border="1" data-bbox="209 1787 1441 2040"> <thead> <tr> <th>N°</th> <th>Désignation</th> <th>Description</th> <th>Coût</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LOG.5.C.01</td> <td>Nendaz : Accès logistique SEBA</td> <td>Prolongement des voies de chemins de fer à l'ouest de l'usine de la SEBA et création d'aménagements permettant une meilleure circulation des poids lourds aux alentours de l'usine de la SEBA</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>LOG.5.C.02</td> <td>Sierra : Zone extérieure de transbordement pour poids lourds</td> <td>Création d'aire de stationnement pour le trafic de transit des poids lourds en vue d'éviter le stationnement sauvage actuel</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			N°	Désignation	Description	Coût	LOG.5.C.01	Nendaz : Accès logistique SEBA	Prolongement des voies de chemins de fer à l'ouest de l'usine de la SEBA et création d'aménagements permettant une meilleure circulation des poids lourds aux alentours de l'usine de la SEBA	-	LOG.5.C.02	Sierra : Zone extérieure de transbordement pour poids lourds	Création d'aire de stationnement pour le trafic de transit des poids lourds en vue d'éviter le stationnement sauvage actuel	-
N°	Désignation	Description	Coût											
LOG.5.C.01	Nendaz : Accès logistique SEBA	Prolongement des voies de chemins de fer à l'ouest de l'usine de la SEBA et création d'aménagements permettant une meilleure circulation des poids lourds aux alentours de l'usine de la SEBA	-											
LOG.5.C.02	Sierra : Zone extérieure de transbordement pour poids lourds	Création d'aire de stationnement pour le trafic de transit des poids lourds en vue d'éviter le stationnement sauvage actuel	-											