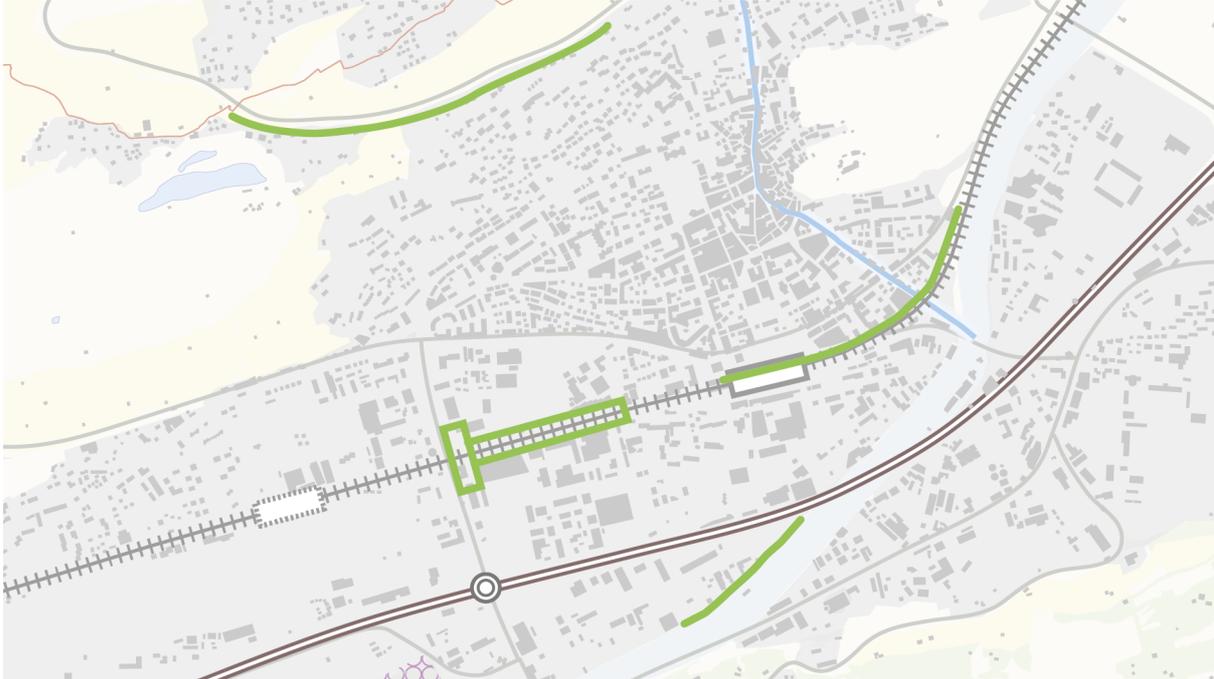
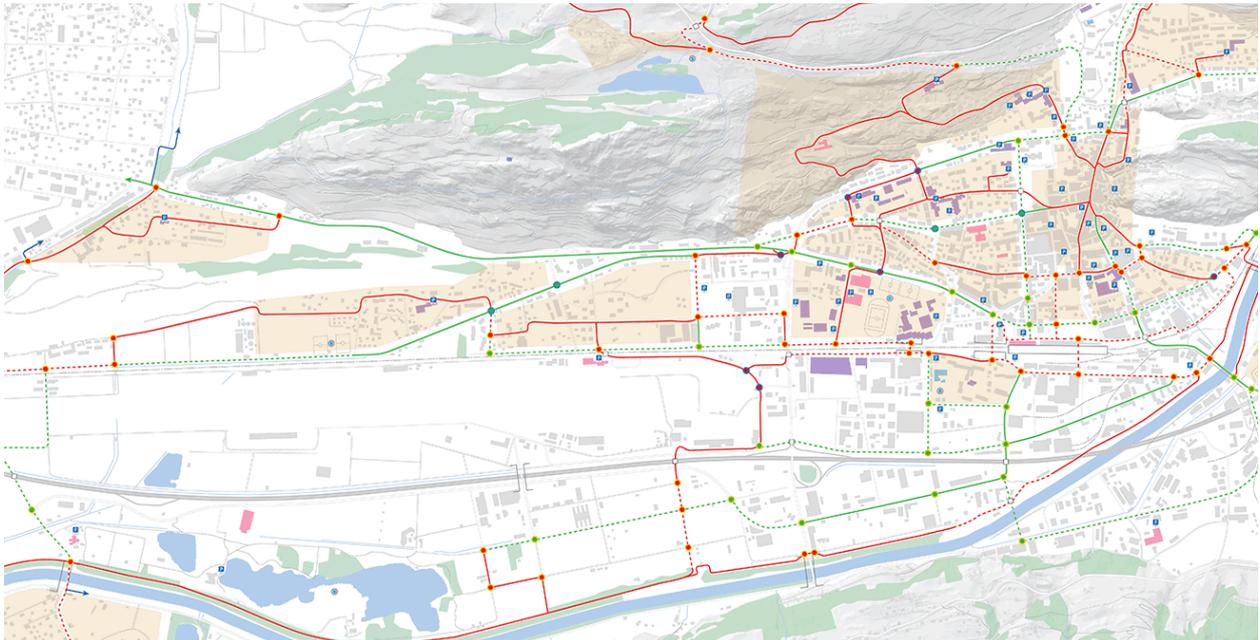


<p>MESURE M5.4</p>	<p>SION / CREATION DE LIAISONS CYCLABLES RELIANT DIFFERENTS QUARTIERS DE SION (Y C. FRANCHISSEMENTS)</p>	
<p>Thématique(s) M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces M5.a - Franchissements</p>	<p>Priorité : A</p>	
<p>Territoire concerné : Sion Maitre d'ouvrage : Sion</p>		
<p>Mesure du PA2 en relation : (6266.2.036) MD4 - Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets Mesure du PA3 corrélée / liée : - Autres coordinations : Planification cyclable communale</p>		
		
		
<p>Source : <i>Planification des itinéraires en Ville de Sion, Transportplan, sept.2015</i></p>		

INTENTION

Etat actuel

De manière générale, les lacunes ou discontinuités du réseau cyclable n'incitent pas aux reports modaux. La planification cyclable de la Ville de Sion cherche à pallier ces manques. Suivant le plan directeur, on distingue alors le réseau continu sécurisé du réseau complémentaire.

Le premier relie en un réseau continu et sécurisé les principaux pôles d'attraction situés sur le territoire de la commune de Sion, afin d'offrir aux usagers les plus vulnérables (écoliers, pendulaires, familles) des tracés sûrs.

Le second relie de manière plus directe les zones d'habitation aux secteurs d'activité, afin d'offrir aux cyclistes les plus à l'aise dans le trafic une alternative rapide au réseau continu sécurisé.

Données quantitatives

Mesure non concernée.

Objectifs

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- 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.

Description de la mesure

Les axes du réseau continu sécurisé répondent aux principes d'aménagement suivants :

- être aménagés au maximum à l'écart des routes principales, sur des axes où le trafic est faible ;
- emprunter en priorité des zones 30, zones de rencontre ou zones piétonnes ouvertes aux vélos ;
- passer sur ou sous les infrastructures principales (autoroute, transversale Hérens-Platta, traversière, etc.) ;
- porter une attention particulière à l'aménagement des intersections à niveau avec les routes principales ;
- être indiqués sans ambiguïté à l'aide d'une signalisation horizontale et verticale adaptée.

Les axes du réseau complémentaire font l'objet de deux autres fiches de mesures relatives aux liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sion (4.5 et 4.6).

Les axes suivants sont concernés par la présente fiche :

- Route du Sanetsch : liaison entre la Muraz et le chemin de l'Agasse sur 1.3 km
- Rue de la Blancherie : liaison entre la rue de la piscine et la route de l'Aéroport sur 500 m.
- Rue Oscar-Bider : liaison entre la Traversière et la rue de la Blancherie sur 500 m.
- Cours de Gare : liaison entre la Gare et l'avenue de Tourbillon via Sainte-Marguerite sur 1.3 km.
- Promenade des Berges : passage à travers la gravière Luginbühl sur 600 m.

Enfin, un passage sous-voies est créé à l'ouest, entre la rue Oscar-Bider et la rue de la Blancherie (ex. MD4 du PA2 aggroSion).

EVALUATION

Opportunité

Un des enjeux sectoriels de ce projet est de compléter le réseau local de mobilités douces. La planification cyclable communale permet de répondre à cet enjeu en proposant un maillage fin du réseau sur l'ensemble du territoire de la Ville. C'est sur ces éléments de planification que la présente mesure se base.

La création du passage sous-voies entre les rues Oscar-Bider et Blancherie était prévue en priorité B dans le PA2 aggroSion (mesure cofinancée). Depuis, le besoin s'est précisé : ce passage connectera le pôle sportif au nord (renforcé par la création d'un centre aquatique régional) avec le pôle académique / tertiaire au sud (école professionnelle, complémentarité avec les salles de gymnastique, etc.).

Enfin la création du tronçon à travers la gravière permet d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable sur la rue des Berges, le long du Rhône. On notera que cette continuité bénéficiera à l'itinéraire national qui passe aujourd'hui via la rue de l'Industrie en s'éloignant du Rhône.

Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité
- amélioration de l'intermodalité

CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- réduction de la dispersion de l'urbanisation
- amélioration de la qualité des espaces publics

CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

- mesure visant à la sécurisation des déplacements de MD
- définition d'une hiérarchie du réseau de mobilité douce, avec un réseau principal ("itinéraire continu sécurisé") et un réseau secondaire ("itinéraire complémentaire").

CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces.

Degré de maturité : 2

Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : Planification des itinéraires en Ville de Sion, Transportplan, sept.2015

REALISATION

Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019
Date prévue de la mise en service : 2020

Calendrier de remise de l'avant-projet

Etude réalisée en 2016.

Coûts

Coûts estimés : CHF 11 500 000.- HT

Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération
Solde : Commune