7 MESURES

7.1 Définition et organisation des mesures

7.1.1 Définition

Les mesures concourent à un objectif commun de développement harmonieux de l'agglomération. Elles soutiennent le Projet d'agglomération. Elles correspondent aux actions à mettre en place pour assurer la mise en oeuvre et le fonctionnement de celui-ci.

Elles ont été définies sur la base des concepts établis dans chaque domaine : le paysage, l'urbanisation, le réseau routier et le stationnement, les transports publics, la mobilité douce.

Dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, elles portent sur des aspects réglementaires ou de planification. Elles visent à :

> requalifier et préserver le paysage et l'environnement,
> densifier les pôles de l'agglomération,
> limiter l'étalement de l'urbanisation.

Dans le domaine de la mobilité, infrastructurelles et non infrastructurelles, elles visent à :

> améliorer les performances du système de transports,
> permettre le développement des pôles et des centres des villes et des villages,
> protéger les centres, les quartiers et, plus généralement, tous les espaces de vie,
> améliorer la sécurité de tous les usagers,
> limiter les atteintes à l'environnement,
> inciter à l'utilisation des modes de déplacement non polluants.

Certaines de ces mesures font l'objet d'un avant-projet ou d'un projet de réalisation, d'autres ont été établies sur la base d'études d'opportunité.

Lorsque plusieurs mesures sont plus spécifiquement liées entre elles, elles sont regroupées en paquets conformément aux directives de la Confédération.

7.1.2 Organisation des mesures

Les mesures sont classées en trois catégories :

Les mesures territoriales (paysage et urbanisation)

Les mesures paysage et les mesures urbanisation définissent les actions qui doivent être mises en oeuvre par les communes pour atteindre les objectifs liés à l'aménagement du territoire. Elles constituent la base du Projet d'agglomération et visent à garantir un développement territorial cohérent et rationnel. Elles ne sont pas finançables par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure.

Les mesures infrastructurelles

Les mesures infrastructurelles sont les mesures qui peuvent en principe être cofinancées par la Confédération. Elles comprennent toutes les mesures liées aux infrastructures nécessaires à la mise en oeuvre et au fonctionnement du Projet d'agglomération.

Les mesures infrastructurelles comprennent des mesures dont la réalisation est prévue avant 2015. Même si elles ne peuvent pas prétendre à un cofinancement de la Confédération, elles sont décrites car elles participent pleinement au Projet d'agglomération. Ces mesures sont financées par les communes et les cantons sans demande de financement par la Confédération.

Les mesures de gestion de la mobilité

Les mesures de gestion de la mobilité constituent les mesures d'accompagnement au Projet d'agglomération. Elles visent à optimiser le système de transports mis en place ou à en augmenter son efficacité. Ces mesures ne peuvent être financées par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure. Elles font cependant partie des coûts d'exploitation à charge des communes membres.

7.1.3 "Groupes de mesures"

Les mesures sont présentées individuellement sous forme de fiches (cf. chapitre 8).

Les mesures de mobilité sont présentées par "groupes ". Ces groupes sont destinés à mettre en évidence la cohérence géographique et/ou thématique des différentes mesures.

La notion de "groupe de mesures" ne doit pas être confondue avec celle de "paquets de mesures" telle que définie par la Confédération. Dans le projet d'agglomération aggloSion, les mesures faisant l'objet d'un "paquet" sont regroupées sur une seule fiche.

Les différents groupes de mesures retenus sont les suivants :

Groupes "géographiques"

Les mesures appartenant à ces groupes sont liées entre elles parce qu'elles concourent aux mêmes objectifs dans un secteur donné.

Cinq groupes géographiques ont été retenus :

> réaménagement des centres, Sion (7 mesures),
> réaménagement des centres, Ardon-Vétroz-Conthey (6 mesures),
> réaménagement des centres, autres secteurs de plaine (2 mesures),
> réaménagement des centres, coteau rive droite (7 mesures),
> réaménagement des centres, coteau rive gauche (4 mesures),

Groupes "thématiques"

Les mesures appartenant à ces groupes sont liées entre elles parce qu'elles traitent du même domaine et visent les mêmes objectifs sur l'ensemble de l'agglomération.

Cinq groupes thématiques ont été définis :

> mesures générales d'aménagement du réseau (2 mesures),
> réseau cyclable d'agglomération (13 mesures),
> interfaces (6 mesures),
> transports publics (4 mesures),

7.2 Principe d'indissociabilité des mesures

Globalement, les mesures, infrastructurelles ou non, sont toutes nécessaires à la réussite du Projet d'agglomération. En effet :

> les mesures d'aménagement du territoire sont à la base du fonctionnement des mesures d'organisation des déplacements,
> les mesures de transports publics et de mobilité douce sont nécessaires à la réussite de l'objectif de transfert d'une partie des déplacements sur les modes de transport non polluants,
> ce transfert ne se fera cependant pas sans les mesures d'aménagement du réseau routier et de gestion de la mobilité dans l'agglomération.

7.3 Degré de priorité

7.3.1 Degré de priorité

Le degré de priorité des mesures a été fixé en fonction du niveau de maturité de la mesure ou du paquet de mesures considéré.

Priorité A

Ont été classées en "priorité A", les mesures dont l'importance des effets ne peut attendre plus de 7 ans. Quelques-unes de ces mesures font l'objet d'un avant-projet. La grande majorité d'entre-elles fait l'objet d'une étude de faisabilité et d'opportunité. Les autres sont facilement planifiables dans les délais correspondant au degré de priorité A.

Priorité B

Quelques mesures, de moindre importance ou liées à des développements qui ne devraient pas être achevés d'ici 2018, ont été classées en "priorité B".

Priorité C

Aucune mesure n'a été classée en "priorité C".

7.4 Liste des mesures

La liste complète des mesures est présentée ci-dessous.

7.4.1 Mesures "Paysage et nature"

Les mesures liées au paysage et à la nature couvrent une grande partie des surfaces situées hors des secteurs d'urbanisation. Elles sont regroupées en fonction des principaux objectifs à atteindre dans le cadre du volet paysage et nature.

P1 Rhône et axes longitudinaux
P2 Affluents du Rhône et vues latérales
P3 Milieux naturels et axes paysagers transversaux
P4 Coteaux viticoles
P5 Patrimoine bâti
P6 Nature en ville

7.4.2 Mesures "Urbanisation"

Les mesures liées à l'urbanisation sont concentrées dans les pôles de développement situés à l'intérieur des secteurs compacts de densification.

En plaine

En plaine, il s'agit des pôles prioritaires de Sion (1) et Ardon / Vétroz / Conthey (2) ainsi que du pôle secondaire de Saint-Léonard / Uvrier.

U1 Route cantonale - Ardon / Vétroz / Conthey / Pont-de-la-Morge
U2 Quartier de la Gare - Ardon
U3 Quartier de la Gare - Conthey
U4 Zone industrielle du Botza - Vétroz
U5 Zone industrielle des Iles - Sion
U6 Cour de Gare - Sion
U7 Ville du XXIe siècle - Sion
U8 Champsec - Sion
U9 UTO - Sion
U10 Centralité périphérique - Uvrier / St-Léonard

Sur le coteau

Sur le coteau, il s'agit des pôles secondaires de Grimisuat (4), St-Germain / Roumaz (5), Erde / Premploz (6) et Vex (7).

U11 Centralité périphérique - Grimisuat / Ayent / Arbaz
U12 Centralité périphérique - Savièse
U13 Centralité périphérique - Conthey (coteau)
U14 Centralité périphérique - Vex

Hors des secteurs d'urbanisation

Les mesures situées hors des secteurs d'urbanisation sont destinées à limiter l'extension de l'urbanisation ou à intégrer les constructions dans leur contexte naturel. Ces mesures doivent être étroitement coordonnées avec les mesures liées au paysage et à la nature.

U15 Conservation des vides entre les secteurs d'urbanisation
U16 Priorité paysagère - Sion Ouest
U17 Priorité paysagère - Sion Est

Dans toute l'agglomération

U18 Priorité paysagère - Secteurs d'urbanisation
U19 Aménagement des zones d'activité
U20 Mise en réseau des activités industrielles

7.4.3 Mesures infrastructurelles de mobilité (y c. paquets de mesures)

Les mesures infrastructurelles sont listées ci-dessous, conformément au chapitre 7.1.3, par "groupes de mesures" géographiques ou thématiques. Lorsqu'il s'agit de paquets de mesures, ceci est précisé entre parenthèses.

Réaménagement des centres (Sion)

R1 Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare
R2 Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)
R3 Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)
R4 Sion, réaménagement de la rue de Lausanne
R5 Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)
R6 Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)
R7 Sion, réaménagement de l'avenue Ritz

Réaménagement des centres (Ardon-Vétroz-Conthey)

R10 Ardon, réaménagement de la route cantonale T9
R11 Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9
R12 Conthey, réaménagement de la route cantonale T9
R13 Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare
R14 Ardon, Vétroz, nouveau réseau d'accès sud
R15 Erde, réaménagement de la traversée du village

Réaménagement des centres (autres secteurs de plaine)

R16 Aproz, réaménagement de la traversée du village
R17 Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9

Réaménagement des centres (coteau rive droite)

R18 Saint-Germain, Roumaz, réaménagement de la traversée des villages
R19 Nouvelle route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain
R20 Champlan, réaménagement de la traversée du village
R21 Grimisuat, réaménagement du centre et nouvelle route de liaison
R22 Botyre, réaménagement de la traversée du village
R23 Saint-Romain, réaménagement de la traversée du village
R24 Arbaz, réaménagement du centre du village

Réaménagement des centres (coteau rive gauche)

R25 Vex, réaménagement de la traversée du village
R26 La Vernaz, réaménagement de la traversée du village
R27 Turin, réaménagement de la traversée du village
R28 Baar, réaménagement de la traversée du village

Mesures générales d'aménagement du réseau routier

R29 Réaménagement des réseaux routiers communaux dans les secteurs urbanisés
R30 Adaptation de la signalisation routière

Mobilité douce

MD1 Réaménagement de la T9 entre Pont-de-la-Morge et Sion
MD2 Réaménagement de la T9 entre Uvrier et Sion
MD3 Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet
MD4 Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets
MD5 Sion, réaménagement de la rue de l'Industrie
MD6 Sion, réaménagement de la rue des Casernes et de la route de Bramois
MD7 Réaménagement de la liaison Uvrier - Saint-Léonard – rives du Rhône
MD8 Franchissement cyclable de la Lienne entre Saint-Léonard et Uvrier
MD9 Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec
MD10 Ardon, réaménagement de l'avenue de la Gare
MD11 Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues
MD12 Signalisation spécifique pour les deux-roues
MD13 Généralisation des vélos en libre service dans les communes de plaine

Interfaces

TP1 Réaménagement de la gare de Sion
TP4 Interface de la gare d'Ardon
TP5 Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey
TP6 Interface de la gare de Saint-Léonard
S1 Aménagement de parkings d'échange en connexion avec le réseau de transports publics d'agglomération
S2 Aménagement de parkings en périphérie du centre-ville de Sion

Transports publics

R8 Sion, nouveau pont sur le Rhône
R9 Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen
TP2 Nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport"
TP3 Réseau de transports publics routiers d'agglomération

7.4.4 Mesures de gestion de la mobilité

Les mesures de gestion de la mobilité sont des mesures d'accompagnement visant à optimiser l'efficacité des mesures territoriales ou infrastructurelles. Elles n'ont, en principe, pas de coûts de mise en oeuvre pour les communes. Elles ne sont pas cartographiées et ne font pas l'objet de fiches de mesures.

Mesures de caractère général

GM1 Elaboration de plans de mobilité pour les employés des services publics
GM2 Elaboration de plans de mobilité pour les principales entreprises de l'agglomération (charte)
GM3 Prestations de services
> Aide aux entreprises pour l'élaboration de plans de mobilité
> Développement d'une aide pour l'incitation au carsharing

Mesures concernant le stationnement

GM4 Elaboration d'un concept de stationnement d'agglomération
GM5 Nouvelle réglementation coordonnée du stationnement sur domaine public
GM6 Vignettes de stationnement pour habitants (et éventuellement pour employés dans les parkings périphériques)
GM7 Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et les zones d'habitation

Mesures concernant les transports publics

GM8 Communauté tarifaire
GM9 Mesures de promotion et d'information

Mesures concernant la mobilité douce

GM10 Subventionnement à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE)
GM11 Encouragement à la création de stationnement deux-roues dans les entreprises et les équipements privés
GM12 Mesures de promotion, de sensibilisation, d'encouragement à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement

7.5 Coûts des mesures

Le total du coût des mesures infrastructurelles imputables au projet d'agglomération est évalué à Fr. 193'830'000.- répartis comme suit :

> mesures en priorité A : ..... Fr. 150'330'000.-
> mesures en priorité B : ..... Fr. 43'500'000.-

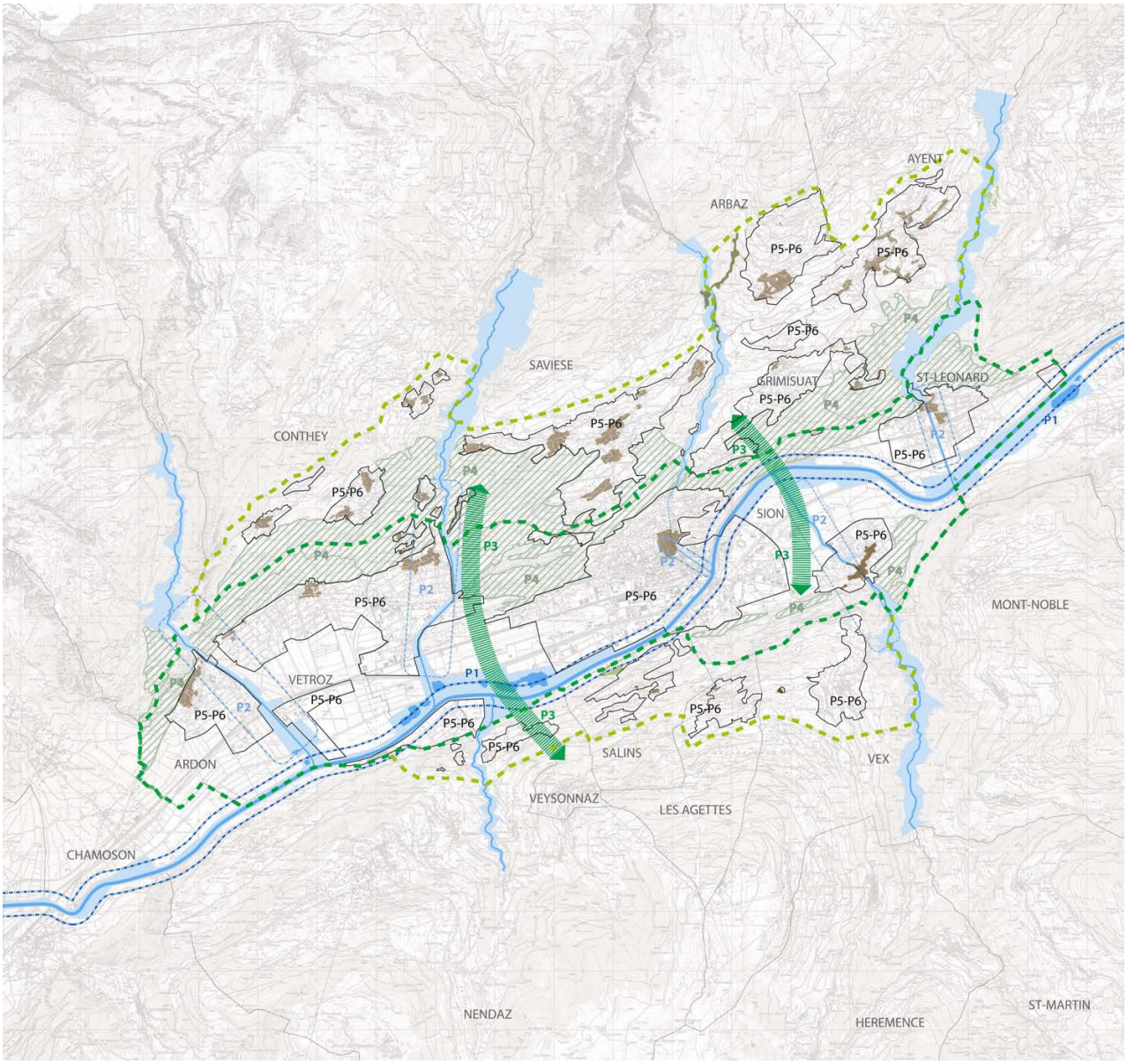
7.6 Tableau de synthèse

N°	Mesure	Av	A	B	Coûts CHF	Plaine	Coteaux
R1	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare		X		7'900'000.-	X	
R2	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)		X		6'000'000.-	X	
R3	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)		X		6'800'000.-	X	
R4	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne		X		3'240'000.-	X	
R5	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)		X		2'250'000.-	X	
R6	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)		X		2'530'000.-	X	
R7	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz		X		1'580'000.-	X	
R8	Sion, nouveau pont sur le Rhône		X		4'180'000.-	X	
R9	Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen		X		800'000.-	X	
R10	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9		X		5'850'000.-	X	
R11	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9		X		10'730'000.-	X	
R12	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9		X		4'950'000.-	X	
R13	Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare		X		3'100'000.-	X	
R14	Ardon, Vétroz, nouveau réseau d'accès sud			X	7'000'000.-	X	
R15	Erde, réaménagement de la traversée du village			X	1'260'000.-		X
R16	Aproz, réaménagement de la traversée du village			X	1'350'000.-	X	
R17	Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9		X		5'630'000.-	X	
R18	Saint-Germain, Roumaz, réaménagement de la traversée des villages		X		5'400'000.-		X
R19	Nouvelle route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain		X		22'000'000.-		X
R20	Champlan, réaménagement de la traversée du village		X		1'200'000.-		
R21	Grimisuat, réaménagement du centre et nouvelle route de liaison		X		5'250'000.-		X
R22	Botyre, réaménagement de la traversée du village		X		1'650'000.-		X
R23	Saint-Romain, réaménagement de la traversée du village			X	1'430'000.-		X
R24	Arbaz, réaménagement du centre du village			X	1'450'000.-		X
R25	Vex, réaménagement de la traversée du village		X		3'400'000.-		X
R26	La Vernaz, réaménagement de la traversée du village			X	560'000.-		X
R27	Turin, réaménagement de la traversée du village		X		1'800'000.-		X
R28	Baar, réaménagement de la traversée du village		X		900'000.-		X
R29	Réaménagement des réseaux routiers communaux dans les secteurs urbanisés	X	X		-	X	X
R30	Adaptation de la signalisation routière		X		200'000.-	X	X

N°	Mesure	Av	A	B	Coûts CHF	Plaine	Coteaux
S1	Aménagement de parkings d'échange en connexion avec le réseau TP		X		240'000.-	X	X
S2	Aménagement de parkings en périphérie du centre-ville de Sion		X	X	24'000'000.-	X	
MD1	Réaménagement de la T9 entre Pont-de-la-Morge et Sion		X		1'960'000.-	X	
MD2	Réaménagement de la T9 entre Uvrier et Sion		X		2'720'000.-	X	
MD3	Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet		X		1'040'000.-	X	
MD4	Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et les Creusets			X	2'000'000.-	X	
MD5	Sion, réaménagement de la rue de l'Industrie		X		2'880'000.-	X	
MD6	Sion, réaménagement de la rue des Casernes et de la route de Bramois		X		2'130'000.-	X	
MD7	Réaménagement de la liaison Uvrier - Saint-Léonard – rives du Rhône		X		330'000.-	X	
MD8	Franchissement cyclable de la Lienne entre Saint-Léonard et Uvrier		X		600'000.-	X	
MD9	Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec			X	2'250'000.-	X	
MD10	Ardon, réaménagement de l'avenue de la Gare		X		1'440'000.-	X	
MD11	Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues		X		1'300'000.-	X	X
MD12	Signalisation spécifique pour les deux-roues		X		150'000.-	X	X
MD13	Généralisation des vélos en libre service dans les communes de plaine	X			480'000.-	X	
TP1	Réaménagement de la gare de Sion		X	X	20'000'000.-	X	
TP2	Nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport"			X	6'000'000.-	X	
TP3	Réseau de transports publics routiers d'agglomération		X		2'900'000.-	X	X
TP4	Interface de la gare d'Ardon		X		720'000.-	X	
TP5	Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey		X		480'000.-	X	
TP6	Interface de la gare de Saint-Léonard		X		300'000.-	X	

8 FICHES DE MESURES

Mesures "Paysage et nature"



P1 Rhône et axes longitudinaux

P2 Affluents du Rhône et vues latérales

P3 Milieux naturels et axes paysagers transversaux

P4 Coteaux viticoles

P5 Patrimoine bâti

P6 Nature en ville

8.1 Mesures "Paysage et nature"

8.1.1 Les mesures

P1 Rhône et axes longitudinaux
P2 Affluents du Rhône et vues latérales
P3 Milieux naturels et axes paysagers transversaux
P4 Coteaux viticoles
P5 Patrimoine bâti
P6 Nature en ville

RHONE ET AXES LONGITUDINAUX
PAYSAGE

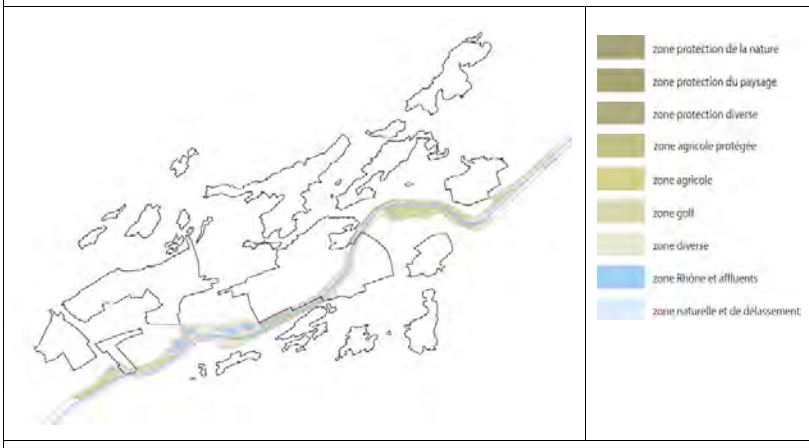
P1

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune individuellement

Commune(s) concernée(s)
Communes du périmètre "plaine"

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT, SPE, SFP, SCPF



Etat actuel

> Rhône comme élément structurant à l'échelle de la vallée
> Urbanisation forte du territoire de plaine comme obstacle à la continuité des réseaux longitudinaux
> Potentiel élevé en matière de mobilité douce, d'espace public et de loisirs
> Risque élevé en cas de crues

Objectifs

> Préserver et favoriser les réseaux naturels longitudinaux (Rhône, canal d'Uvrier, canal de Vissigen)
> Développer le potentiel des berges pour la mobilité douce et les loisirs
> Coordonner le projet d'agglomération avec Rhône 3 et le Réseau Ecologique Cantonal
> Améliorer l'intégration du paysage dans les projets d'urbanisation et de mobilité

Mesures

> Mesure prioritaire selon le PA-R3 sur le tronçon sédunois
> Mandat d'étude parallèle lancée conjointement par l'Etat du Valais et la ville de Sion, 2011 (en cours)
> Etude de détail à lancer sur le solde du tracé

Mise en œuvre

> Plan d'aménagement régional
> Plans d'aménagement de zones et règlements communaux des constructions
> Projet Rhône 3
> Réseau Ecologique Cantonal pour la plaine du Rhône (REC)

Références

> Plan directeur cantonal, fiches F1-F10 (nature, forêt et paysage)

AFFLUENTS DU RHONE ET VUES LATERALES
PAYSAGE

P2

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune individuellement

Commune(s) concernée(s)
Toutes les communes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT, SPE, SFP, SCPF

Etat actuel

> Affluents du Rhône comme éléments structurants à l'échelle des communes
> Développement des villages sur ou à proximité des cours d'eau
> Potentiel élevé en matière de mobilité douce, d'espace public et de loisirs
> Risque élevé en cas de crues

Objectifs

> Préserver et favoriser les réseaux naturels latéraux
> Développer le potentiel des berges pour la mobilité douce et les loisirs
> Coordonner le projet d'agglomération avec les projets de réaménagement communaux
> Améliorer l'intégration du paysage dans les projets d'urbanisation et de mobilité

Mesures

> Planification de détail à élaborer

Mise en œuvre

> Plan d'aménagement régional
> Plans d'aménagement de zones et règlements communaux des constructions
> Projets de réaménagement communaux
> Projets de protection contre les crues et de renaturation des cours cours d'eau
> Réseau Ecologique Cantonal pour la plaine du Rhône (REC)

Références

> Plan directeur cantonal, fiches F1-F10 (nature, forêt et paysage)

MILIEUX NATURELS ET AXES PAYSAGERS TRANSVERSAUX
PAYSAGE

P3

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune individuellement

Commune(s) concernée(s)
Toutes les communes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT, SPE, SFP, SCPF

Etat actuel

> Coupures transversales vertes comme éléments structurants à l'échelle de la vallée
> Limites nécessaires à l'étalement de l'urbanisation de la plaine
> Isolement des éléments paysagers de valeur dans le périmètre de l'agglomération (domaine des Iles, collines de Maladère et Mont-d'Orge, collines de Valère et Tourbillon, château de la Soie)

Objectifs

> Préserver et valoriser les sites et milieux naturels d'importance nationale
> Identifier les sites et milieux naturels d'importance régionale et locale pour leur prise en compte dans les projets d'urbanisation
> Favoriser la mise en réseau des milieux naturels
> Renforcer les limites de l'urbanisation dans la plaine du Rhône
> Améliorer l'intégration du paysage dans les projets d'urbanisation et de mobilité

Mesures

> Planification de détail à élaborer

Mise en œuvre

> Plan d'aménagement régional
> Plans d'aménagement de zones et règlements communaux des constructions
> Inventaires fédéraux et cantonaux
> Réseau Ecologique Cantonal pour la plaine du Rhône (REC)

Références

> Plan directeur cantonal, fiches F1-F10 (nature, forêt et paysage)

COTEAUX VITICOLES
PAYSAGE

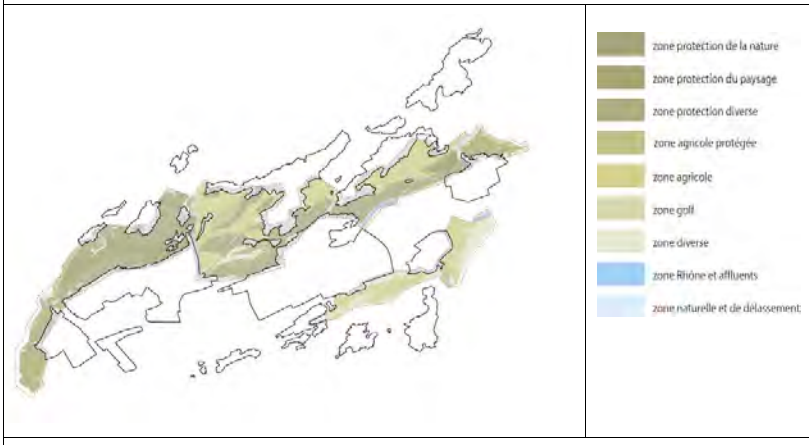
P4

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune individuellement

Commune(s) concernée(s)
Toutes les communes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SCA, SDT, SFP



Etat actuel

> Vignoble en terrasse comme élément paysager majeur de l'agglomération sédunoise
> Valeurs paysagère, naturelle, sociale et économique à préserver
> Pression immobilière forte sur les terrains viticoles proches des centres et bien exposés
> Développement inquiétant de "hameaux" au milieu des vignes ou de zones à bâtir le long des routes d'accès aux villages

Objectifs

> Garantir la pérennité du paysage viticole et sa continuité d'un bout à l'autre de l'agglomération
> Coordonner les zones de protection du vignoble à l'échelle de l'agglomération
> Renforcer les limites à l'extension de l'urbanisation
> Valoriser l'attrait touristique des coteaux et des produits viticoles
> Améliorer l'intégration du paysage dans les projets agricoles, d'urbanisation et de mobilité
> Assurer la conservation des remarquables murs en pierres sèches du coteau viticole

Mesures

> Planification de détail à élaborer

Mise en œuvre

> Plan d'aménagement régional
> Plans d'aménagement de zones et règlements communaux des constructions
> Inventaires fédéraux et cantonaux
> Réseau Ecologique Cantonal pour la plaine du Rhône (REC)
> Synergies à développer entre les communes et le canton (rôle d'accompagnement)

Références

> Plan directeur cantonal, fiches E.1 (zones agricoles), E.3 (conflits avec les terres agricoles et viticoles), E.4 (vignes) et F1-F10 (nature, forêt et paysage)

PATRIMOINE BATI
PAYSAGE

P5

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune individuellement

Commune(s) concernée(s)
Toutes les communes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SBMA, SDT

Etat actuel

> Bâtiments agricoles désaffectés dans les centres des villages.
> Développement des constructions hors des centres villageois
> Diminution de la pratique quotidienne des villages par les habitants
> Disparition des commerces et des services au profit de la périphérie
> Amenuisement du lien social

Objectifs

> Rendre attractif les centres des villages pour le développement des logements et des activités
> Favoriser la rénovation des bâtiments, également agricoles
> Revaloriser le patrimoine bâti de ces secteurs
> Recréer du lien social
> Réaménager les espaces publics

Mesures

> Inventaires du patrimoine digne de sauvegarde (communes, canton)
> Aide financière à la rénovation (communes, canton)
> Directives architecturales pour la rénovation / transformation des bâtiments existants

Mise en œuvre

> Règlements communaux des constructions et des zones
> Inventaires cantonaux et communaux

Références

> ISOS, inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse
> Plan directeur cantonal, fiche A.7/3 (sites construits et bâtiments dignes de protection)

NATURE EN VILLE
PAYSAGE

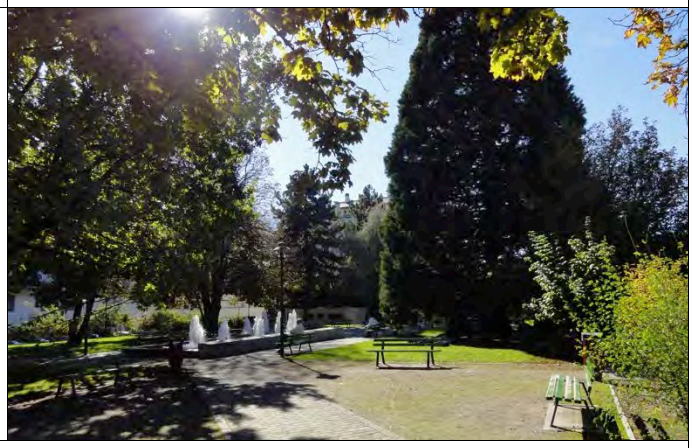
P6

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune individuellement

Commune(s) concernée(s)
Toutes les communes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
Services intercommunaux, services industriels



Etat actuel

> Présence de nombreux espaces verts dans les zones urbaines (parcs publics, espaces de sport et de détente, espaces résiduels)
> Fonctions diverses et combinables de ces différents espaces (délassement et maintien de la biodiversité dans un même espace par exemple)
> Rôle sous-estimé des espaces résiduels en tant que milieux relais

Objectifs

> Maintenir une biodiversité élevée en zone urbaine
> Rationnaliser les coûts d'entretien des espaces verts
> Mettre en réseau les espaces naturels
> Informer la population des qualités de la nature en ville

Mesures

> Tenir compte du maintien et de la valorisation des petits milieux de valeur en ville (potentiel sous-exploité)
> Ménager suiffisamment de petits milieux de substitution
> Mettre en place un entretien différencié sur les espaces verts publics
> Informer le public de la démarche de différenciation des espaces verts
> Coordonner ces actions avec les services semi-publics

Mise en œuvre

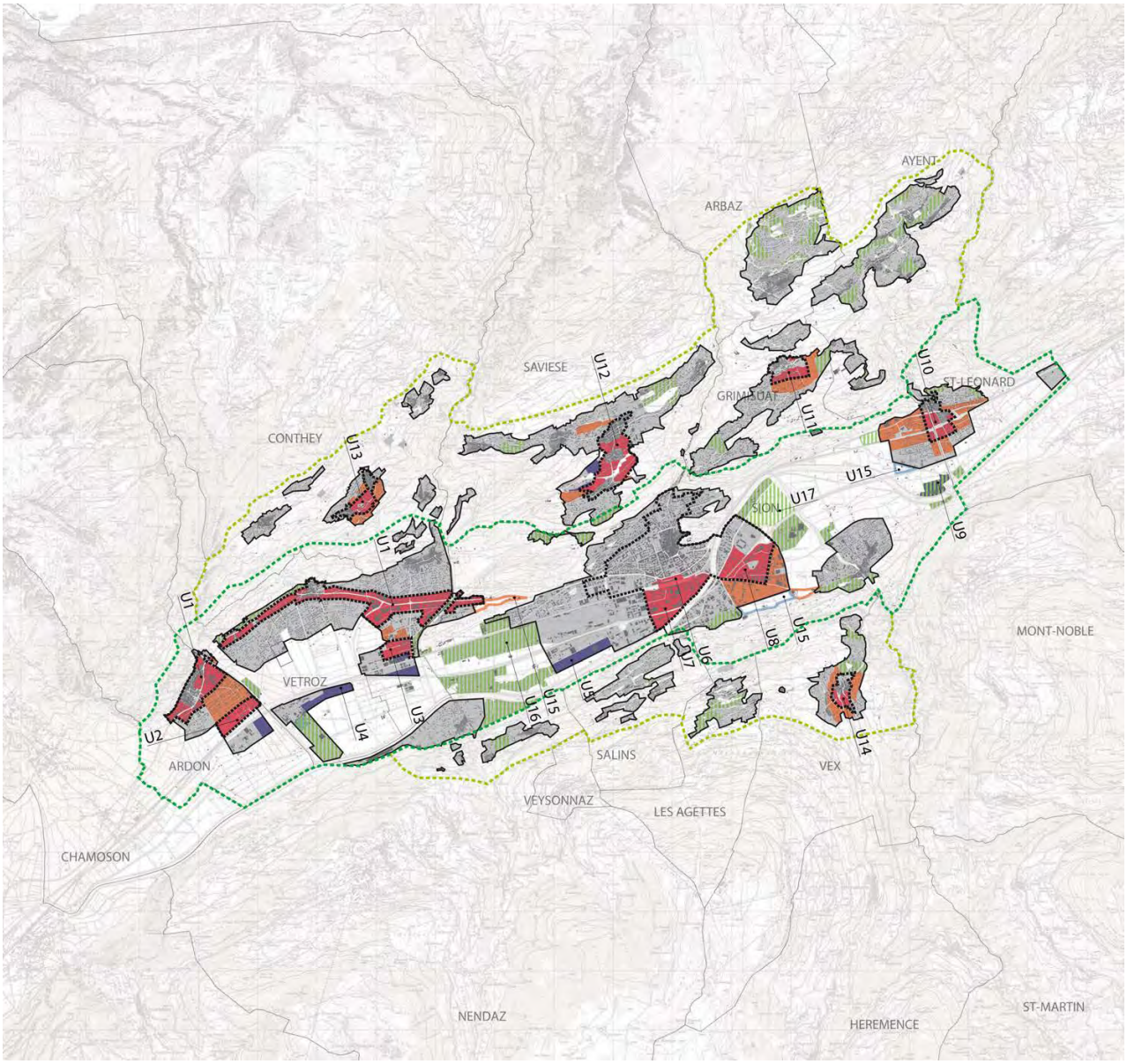
> Règlements communaux des constructions et des zones
> Plan directeur des espaces verts

Références

> Place à la nature en ville ! Publication de l'OFEV, 2000

8.2 Mesures "Urbanisation"

Mesures "Urbanisation"



- secteurs compacts de densification
- secteurs d'urbanisation
- zones mixte forte densité
- zones mixte moyenne densité
- zones logement faible densité
- zones d'activité sans logement
- zones d'intérêt général
- zones à priorité paysagère
- zones mixtes hors secteur d'urbanisation
- zones d'intérêt général/d'activité hors secteur d'urbanisation

8.2 Mesures "Urbanisation"

8.2.1 En plaine

U1 Route cantonale - Ardon / Vétroz / Conthey / Pont-de-la-Morge
U2 Quartier de la Gare - Ardon
U3 Quartier de la Gare - Conthey
U4 Zone industrielle du Botza - Vétroz
U5 Zones industrielle des Iles - Sion
U6 Cour de Gare - Sion
U7 Ville du XXIe siècle - Sion
U8 Champsec - Sion
U9 UTO - Sion
U10 Centralité périphérique - Uvrier / St-Léonard

8.2.2 Sur le coteau

U11 Centralité périphérique - Grimisuat / Ayent / Arbaz
U12 Centralité périphérique - Savièse
U13 Centralité périphérique - Conthey (coteau)
U14 Centralité périphérique - Vex

8.2.3 Hors des secteurs d'urbanisation

U15 Conservation des vides entre les secteurs d'urbanisation
U16 Priorité paysagère - Sion Ouest
U17 Priorité paysagère - Sion Est

8.2.4 Dans toute l'agglomération

U18 Priorité paysagère - Secteurs d'urbanisation
U19 Aménagement des zones d'activité
U20 Mise en réseau des activités industrielles

ROUTE CANTONALE – ARDON / VETROZ / CONTHEY / PONT-DE-LA-MORGE
URBANISME

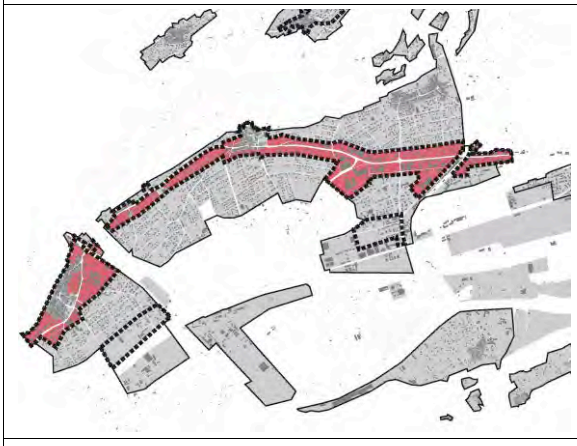
U1

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune individuellement

Commune(s) concernée(s)
Ardon, Vétroz, Conthey, Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT



Etat actuel

> Route cantonale avec important trafic de transit et de desserte de la zone commerciale
> Tissu bâti fortement hétérogène formé par les anciens villages, des quartiers résidentiels et des bâtiments commerciaux
> Zone commerciale située à la sortie d'autoroute de Conthey
> Déficit en espaces publics et faible qualité des aménagements extérieurs (publics et privés)
> Manque de continuité et de cohérence des aménagements entre les communes voisines

Objectifs

> Créer un centre de gravité commun le long de la route cantonale
> Densifier les constructions et augmenter la mixité des affectations (y compris dans la zone commerciale)
> Favoriser l'implantation de commerces de proximité répartis sur toutes les communes
> Réaménager l'espace public et sécuriser les cheminements piétons

Mesures

> Réduction de la charge de trafic de transit au profit de l'autoroute (coordination avec les mesures infrastructurelles)
> Requalification des abords de la route cantonale en tant que rue résidentielle et non plus route de transit
> Augmentation de la densité des parcelles jouxtant la route cantonale
> Affectation des rez de chaussée pour des activités commerciales avec contiguité possible et profondeur
> Evaluation du potentiel de surélévation des bâtiments de la zone commerciale pour création de logements
> Localisation stratégique et équilibrée de programmes publics et de services

Surfaces concernées

> 78 hectares

Objectif de densité min.

> 150 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 11'700 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail
> Elaboration d'un plan d'aménagement régional

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation) et C6 (routes cantonales : aménagement, assainissement et sécurité)
> Modification partielle du PAZ et RCCZ, commune d'Ardon, 2011 (en cours)
> Révision du PAZ et RCCZ, commune de Vétroz, 2011 (en cours)
> Modification du plan de circulation, commune de Vétroz, 2010- 2011 (en cours)
> Modification du PAZ et RCCZ, commune de Conthey, 2010-2011 (en cours)
> Etude "équipement des zones à bâtir", commune de Conthey, 2010-2011 (en cours)
> Etude circulation de Plan-Conthey, commune de Conthey
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Révision partielle du PAZ et RCCZ, Ville de Sion, 2010

QUARTIER DE LA GARE - ARDON
URBANISME

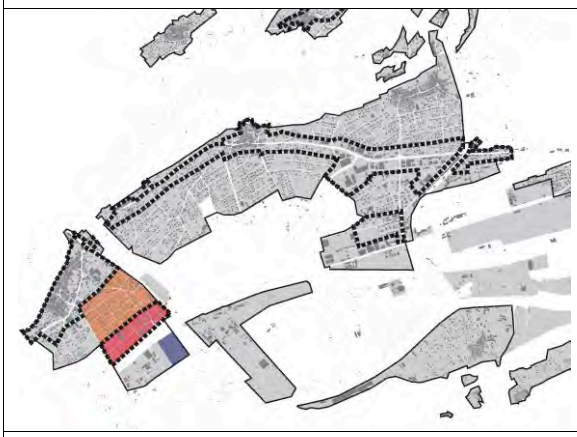
U2

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Ardon

Commune(s) concernée(s)
Ardon

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDT, CFF



Etat actuel

> Situation périphérique à l'extrême Ouest de l'agglomération
> Gare CFF régionale située à distance du vieux village et de la route cantonale
> Zone d'activités partiellement occupée par des logements de faible densité
> Affectation hétérogène (logement, artisanat, industrie)

Objectifs

> Augmenter la densité d'habitants (nord) et d'emplois (sud) en relation avec la gare
> Encourager la construction de logements groupés ou collectifs en relation avec la gare
> Améliorer les connexions entre le vieux village et la gare (berges de la Lizerne)
> Améliorer l'accessibilité de la gare depuis Vétroz (franchissement de la Lizerne)
> Améliorer la desserte du quartier par le sud (route industrielle)

Mesures

> Au nord des voies CFF en contact avec la gare, création de logements collectifs avec activités à faibles nuisances
> Augmentation de la densité des parcelles situées entre la route cantonale (centre routier) et la gare (centre ferroviaire)
> Au sud des voies CFF, concentration des activités à fortes nuisances et nécessitant une bonne desserte routière
> Extension de la zone industrielle vers l'Est en relation avec la gare et la route existante

Surfaces concernées

> 12 hectares

Objectif de densité min.

> 150 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 1'800 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Réaménagement de la gare d'Ardon et déplacement des voies au sud, CFF (en cours)
> Modification partielle du PAZ et RCCZ, commune d'Ardon, 2011 (en cours)

QUARTIER DE LA GARE - CONTHEY
URBANISME

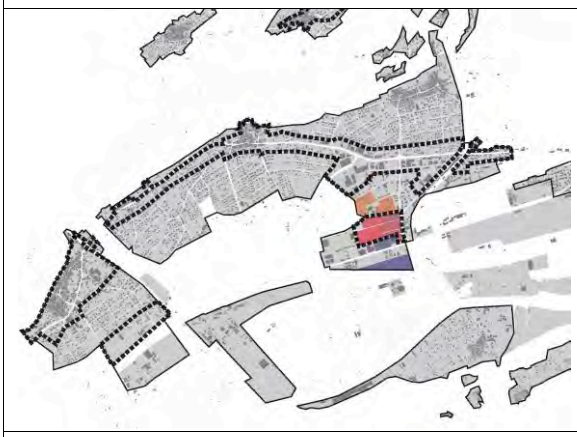
U3

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Conthey

Commune(s) concernée(s)
Conthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDT, CFF



Etat actuel

> Situation centrale dans l'agglomération
> Gare CFF régionale située à distance du vieux village et de la route cantonale
> Zone d'activités partiellement occupée par des logements de faible densité
> Affectation hétérogène (logement, artisanat, industrie)
> Fort développement actuel le long de l'avenue de la Gare

Objectifs

> Augmenter la densité d'habitants (nord) et d'emplois (sud) en relation avec la gare
> Encourager la construction de logements groupés ou collectifs en relation avec la gare
> Améliorer les connexions entre le vieux village et la gare (avenue de la Gare)
> Améliorer l'accessibilité de la gare depuis Vétroz (franchissement de la bretelle d'autoroute)
> Améliorer la desserte du quartier par le sud (route industrielle)

Mesures

> Au nord des voies CFF en contact avec la gare, création de logements collectifs avec activités à faibles nuisances
> Augmentation de la densité des parcelles situées entre la route cantonale (centre routier) et la gare (centre ferroviaire)
> Au sud des voies CFF, concentration des activités à fortes nuisances et nécessitant une bonne desserte routière
> Extension de la zone industrielle vers le Sud en relation avec la gare et la route existante
> Compensation des surfaces d'assolement

Surfaces concernées

> 14 hectares

Objectif de densité min.

> 150 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 2'100 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Modification du PAZ et RCCZ, commune de Conthey, 2010-2011 (en cours)
> Etude "équipement des zones à bâtir", commune de Conthey, 2010-2011 (en cours)
> Etude circulation de Plan-Conthey, commune de Conthey

ZONE INDUSTRIELLE DU BOTZA - VETROZ
URBANISME

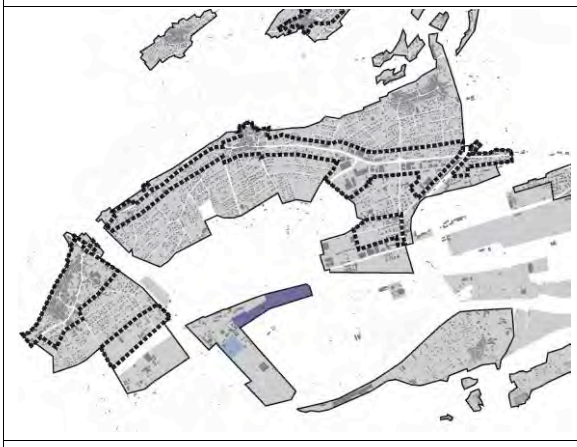
U4

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Vétroz

Commune(s) concernée(s)
Vétroz

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT



Etat actuel

> Zone industrielle avec accessibilité élevée (sortie autoroute et voie CFF industrielle)
> Concentration des entreprises dans la partie Nord le long de l'autoroute
> Disponibilité de terrain dans la partie Sud en direction du Rhône
> Présence du camping au centre de la zone industrielle (zone d'intérêt général)

Objectifs

> Développer la zone industrielle en fonction des caractéristiques propres au site
> Au nord, augmenter la surface constructible le long de l'autoroute pour les activités à fortes nuisances
> Au sud, améliorer la qualité de la zone en relation pour les activités compatibles avec les qualités naturelles du contexte
> Au centre, désenclaver le camping en le rattachant aux terrains naturels ou agricoles environnants (priorité paysagère)

Mesures

> Extension de la ZI au Sud de l'autoroute et intégration de la STEP
> Déplacement de la zone d'activités située dans le tissu résidentiel (route des Ateliers)
> Application d'une priorité paysagère à la zone du camping et à ses abords immédiats (interruption entre la ZI Nord et Sud)
> Compensation des surfaces d'assolement
> Affectation du camping existant en zone d'intérêt général
> Réalisation des mesures de protection selon les zones de danger (inondations)

Surfaces concernées

> 7 hectares

Objectif de densité min.

> 50 emplois / ha

Capacité à viser

> 350 emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Révision du PAZ et RCCZ, commune de Vétroz, 2011 (en cours)
> Modification du plan de circulation, commune de Vétroz, 2010- 2011 (en cours)
> Projet Rhône 3, Etat du Valais (en cours)

ZONE INDUSTRIELLE DES ILES - SION
URBANISME

U5

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT

Etat actuel

> Zone agricole adjacente à la zone d'activités de la ville de Sion
> Proximité immédiate avec la sortie d'autoroute Sion Ouest et desserte existante par la route des Iles
> Grandes surfaces à disposition

Objectifs

> Offrir des surfaces de remplacement pour les entreprises à l'étroit dans les quartiers Sous-Gare et Champsec
> Renforcer la zone industrielle à proximité de l'aéroport et de la sortie d'autoroute Sion Ouest
> Développer une zone d'activités pour les entreprises à fortes nuisances (sonores ou trafic)

Mesures

> Extension de la zone industrielle (coordination avec mesures U6-U7-U8)
> Compensation de la surface supplémentaire (coordination avec mesure U15)
> Compensation des surfaces d'assolement

Surfaces concernées

> 11 hectares

Objectif de densité min.

> 50 emplois / ha

Capacité à viser

> 550 emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Projet Rhône 3, Etat du Valais (en cours)
> Mandat d'étude parallèle lancée conjointement par l'Etat du Valais et la ville de Sion, 2011 (en cours)

COUR DE GARE - SION
URBANISME

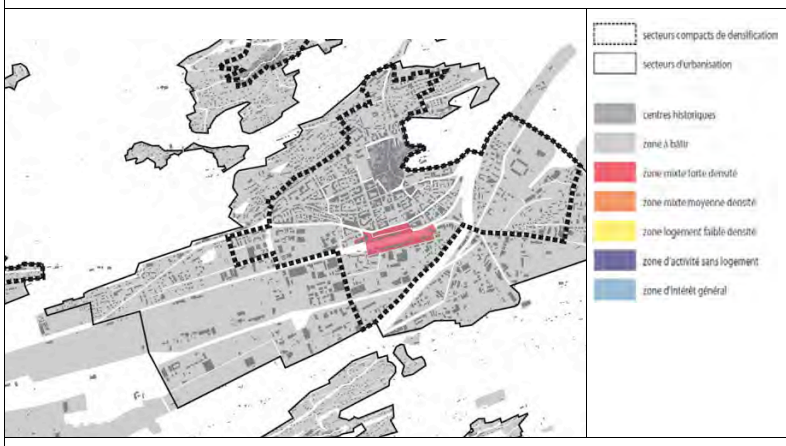
U6

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT, CFF



Etat actuel

> Friche industrielle située au centre de Sion et occupée par des parkings à ciel ouvert
> Proximité immédiate avec la gare CFF de Sion
> Contraintes importantes en matière de trafic liées à la gare CFF et à la gare routière
> Coupure des voies CFF qui limite l'extension de la ville au Sud

Objectifs

> Valoriser ce site stratégique pour relier le centre-ville à la gare
> Augmenter la densité d'habitants et d'emplois à proximité immédiate de la gare
> Améliorer la qualité des espaces publics et des cheminements piétonniers

Mesures

> Déplacement la gare routière au Sud des voies CFF
> Réduction de l'emprise de la gare cargo (déplacement hors du périmètre de l'agglomération)
> Construction d'un nouveau franchissement sur les voies CFF

Surfaces concernées

> 5 hectares

Objectif de densité min.

> 250 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 1'250 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation), C.8 (aménagement des places de gare) et c.801 (Place de la gare de Sion)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan de quartier Cour de Gare, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Etude pour le déplacement de la gare Cargo, Ville de Sion, CFF et Etat du Valais, 2011 (en cours)

VILLE DU XXIe SIECLE - SION
URBANISME

U7

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDT, CFF

Etat actuel

> Zone industrielle à fortes nuisances située au centre de Sion
> Proximité immédiate avec la gare CFF de Sion
> Contact direct avec le Rhône entre le Pont du Rhône (Est) et le Pont des Ronquoz (Ouest)

Objectifs

> Déplacer les activités industrielles pour permettre l'implantation de logement et d'activités tertiaires
> Permettre l'extension du centre-ville au-delà des voies CFF et en direction du Rhône (ville du XXIe siècle)
> Augmenter la mixité du quartier, compte tenu de la proximité de la gare
> Valoriser la proximité du quartier avec les berges du Rhône (espaces publics et de loisirs)

Mesures

> Définition de stratégies de délocalisation des activités industrielles
> Valorisation des espaces vides et densification
> Création d'espaces publics urbains à l'échelle de la ville et du quartier
> Identification des parcelles stratégiques pour l'implantation d'installations publiques (maîtrise foncière)
> Coordination avec la mesure U5

Surfaces concernées

> 31 hectares

Objectif de densité min.

> 200 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 6'200 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Étude test du quartier "Sous-Gare", Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan de quartier Cour de Gare, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Etude pour le déplacement de la gare Cargo, Ville de Sion, CFF et Etat du Valais, 2011 (en cours)
> Projet Rhône 3, Etat du Valais (en cours)

CHAMPSEC - SION
URBANISME

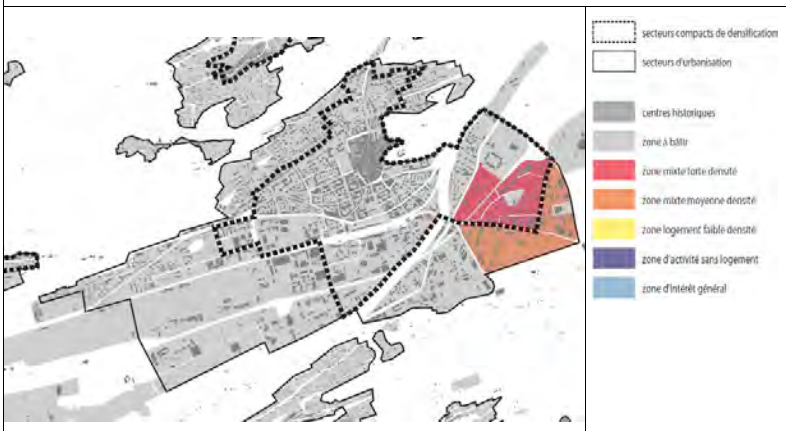
U8

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT, Arma Suisse



Etat actuel

> Quartier résidentiel périphérique par rapport au centre-ville mais à proximité de la sortie d'autoroute Sion Est
> Proximité avec les pôles santé (hôpital régional) et sportif (stade de Tourbillon)
> Affectations mixtes comprenant du logement, de l'industrie, des commerces et la place d'armes
> Faible qualité des constructions et des aménagements extérieurs

Objectifs

> Structurer le quartier comme zone d'extension potentielle de la ville de Sion
> Favoriser l'implantation de logements de qualité et d'activités tertiaires compatibles
> Augmenter la mixité du quartier, compte tenu de la présence des installations à forte fréquentation (stade de Tourbillon, hôpital régional, casernes, campus)

Mesures

> Création de nouvelles centralités pour l'implantation de commerces et services
> Valorisation des espaces vides et densification
> Création d'espaces publics urbains à l'échelle de la ville et du quartier
> Identification des parcelles stratégiques pour l'implantation d'installations publiques (maîtrise foncière)

Surfaces concernées

> 55 hectares

Objectif de densité min.

> 200 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 11'000 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011, (en cours)
> Etude pour l'implantation d'un campus, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Projet Rhône 3, Etat du Valais (en cours)
> Etude test des quartiers "Champsec - Vissigen", Ville de Sion, 2010 (en cours)

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDT

Etat actuel

> Zone d'intérêt général autour de l'usine de traitement des ordures ménagères (UTO)
> Proximité immédiate avec le Rhône et la zone sportive de la commune de St-Léonard
> Forte exposition aux dangers de crues
> Grand potentiel énergétique lié à l'incinérateur de l'UTO

Objectifs

> Garantir la sécurité des installations en regard du Rhône
> Exploiter le potentiel énergétique de l'UTO
> Favoriser l'intégration de la zone industrielle avec les activités récréatives et sportives le long du Rhône

Mesures

> Définition des critères de sélection pour l'installation de nouvelles entreprises
> Application d'une priorité paysagère à la zone industrielle et d'intérêt général
> Compensation des surfaces d'assolement

Surfaces concernées

> 7 hectares

Objectif de densité min.

> 50 emplois / ha

Capacité à viser

> 350 emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Projet Rhône 3, Etat du Valais (en cours)

CENTRALITE PERIPHERIQUE - UVRIER / ST-LEONARD **U10**

URBANISME

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune induviduellement

Commune(s) concernée(s)
Sion, St-Léonard

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT, CFF

Etat actuel

> Village situé à cheval sur les communes de Sion et de St-Léonard (séparation par la Lienne)
> Affectation essentiellement résidentielle avec activités secondaires et tertiaires dispersées
> Fort potentiel d'accessibilité avec le centre-ville de Sion par la route et le rail

Objectifs

> Augmenter la densité d'habitants en relation avec la gare
> Encourager la construction de logements groupés ou collectifs et favoriser la mixité
> Améliorer les connexions entre le vieux village et la gare (berges de la Lienne)
> Améliorer la coordination intercommunale

Mesures

> Renforcement de la centralité par l'implantation de commerces et services
> Valorisation des espaces vides et densification
> Création d'un espace public urbain à l'échelle du village et des communes
> Identification des parcelles stratégiques pour l'implantation d'installations publiques (maîtrise foncière)

Surfaces concernées

> 9 hectares

Objectif de densité min.

> 150 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 1'350 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail
> Elaboration d'un plan d'aménagement régional

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan d'aménagement détaillé de la zone " Brunières", commune de Saint-Léonard, 2011 (en cours)
> Etude test d'Uvrier et Saint-Léonard, Ville de Sion, 2010

CENTRALITE PERIPHERIQUE - GRIMISUAT / AYENT / ARBAZ
URBANISME

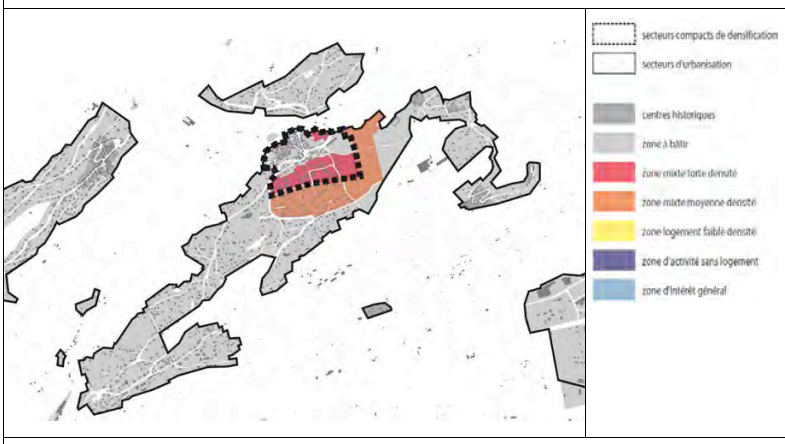
U11

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Grimisuat

Commune(s) concernée(s)
Grimisuat, Ayent, Arbaz

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT



Etat actuel

> Intersection des routes d'Arbaz, d'Ayent et de Savièse (giratoire des Crêtes)
> Construction d'un home et d'un centre commercial
> Ouverture d'une nouvelle zone d'habitation résidentielle (capacité env. 200 villas)

Objectifs

> Créer un point-relais autour de la centralité existante (rayon 500 m)
> Augmenter la densité d'habitants en favorisant la création de logements groupés ou collectifs
> Favoriser la mixité en permettant l'installation de nouveaux commerces et services
> Aménager une interface de transport (parking, arrêt de bus, mobilité douce)

Mesures

> Renforcement de la centralité par l'implantation de commerces et services
> Valorisation des espaces vides et densification
> Création d'un espace public urbain à l'échelle du village et de la commune
> Identification des parcelles stratégiques pour l'implantation d'installations publiques (maîtrise foncière)

Surfaces concernées

> 21 hectares

Objectif de densité min.

> 100 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 2'100 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Equipement de la zone à bâtir, commune de Grimisuat, 2011 (en cours)

CENTRALITE PERIPHERIQUE - SAVIESE
URBANISME

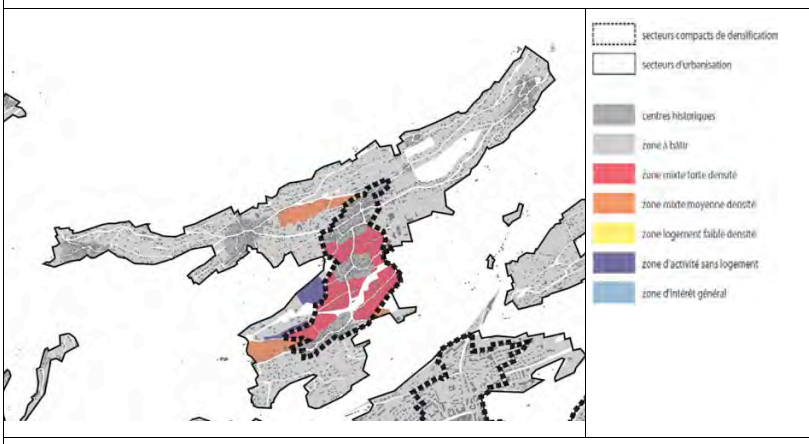
U12

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Savièse

Commune(s) concernée(s)
Savièse

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT



Etat actuel

> Intersection des routes de Chandolin-Granois, St-Germain-Drône et Ormône (étang de la Tzena)
> Proximité avec la zone artisanale
> Situation en aval de la commune

Objectifs

> Créer un point-relais autour de la centralité existante (rayon 500 m)
> Augmenter la densité d'habitants en favorisant la création de logements groupés ou collectifs
> Favoriser la mixité en permettant l'installation de nouveaux commerces et services
> Aménager une interface de transport (parking, arrêt de bus, mobilité douce)
> Aménager les zones d'intérêt public

Mesures

> Renforcement de la centralité par l'implantation de commerces et services
> Renforcement de la zone industrielle du Rudin
> Valorisation des espaces vides et densification
> Création d'un espace public urbain à l'échelle du village et de la commune
> Identification des parcelles stratégiques pour l'implantation d'installations publiques (maîtrise foncière)

Surfaces concernées

> 33 hectares

Objectif de densité min.

> 100 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 3'300 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Projet d'une route de contournement horizon 2020, commune de Savièse, 2011

CENTRALITE PERIPHERIQUE – CONTHEY (COTEAU)
URBANISME

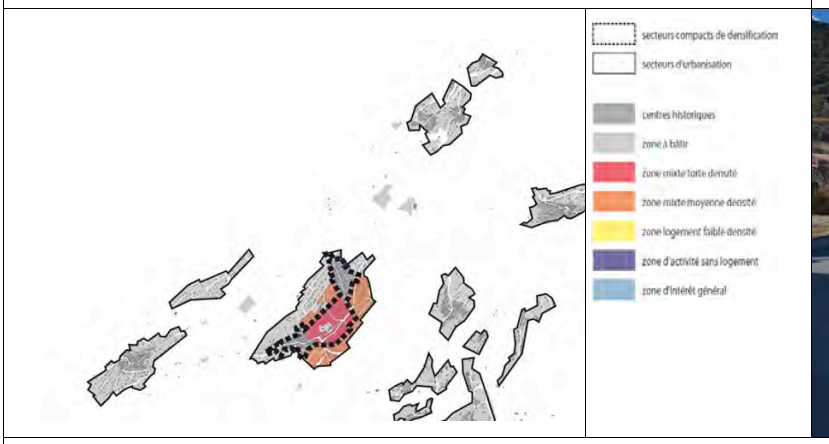
U13

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Conthey

Commune(s) concernée(s)
Conthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT



Etat actuel

> Intersection des routes d'Erde-Aven et Premploz-Daillon (Scex-Riond)
> Implantation de plusieurs commerces et services
> Situation en aval de la commune

Objectifs

> Créer un point-relais autour de la centralité existante (rayon 500 m)
> Augmenter la densité d'habitants en favorisant la création de logements groupés ou collectifs
> Favoriser la mixité en permettant l'installation de nouveaux commerces et services
> Aménager une interface de transport (parking, arrêt de bus, mobilité douce)

Mesures

> Renforcement de la centralité par l'implantation de commerces et services
> Valorisation des espaces vides et densification
> Création d'un espace public urbain à l'échelle du village et de la commune
> Identification des parcelles stratégiques pour l'implantation d'installations publiques (maîtrise foncière)

Surfaces concernées

> 15 hectares

Objectif de densité min.

> 100 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 1'500 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Modification du PAZ et RCCZ, commune de Conthey, 2010-2011 (en cours)
> Etude "équipement des zones à bâtir", commune de Conthey, 2010-2011 (en cours)

CENTRALITE PERIPHERIQUE - VEX
URBANISME

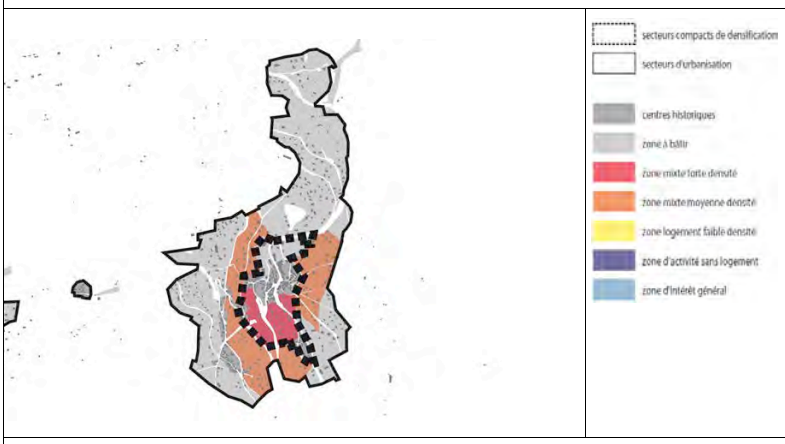
U14

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Vex

Commune(s) concernée(s)
Vex

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE, SDT



Etat actuel

> Intersection des routes d'Euseigne-Evolène et d'Hérémence-Les Collons (Chenevières)
> Situation à proximité du centre du village avec commerces et services existants

Objectifs

> Créer un point-relais autour de la centralité existante (rayon 500 m)
> Augmenter la densité d'habitants en favorisant la création de logements groupés ou collectifs
> Favoriser la mixité en permettant l'installation de nouveaux commerces et services
> Aménager une interface de transport (parking, arrêt de bus, mobilité douce)

Mesures

> Renforcement de la centralité par l'implantation de commerces et services
> Valorisation des espaces vides et densification
> Création d'un espace public urbain à l'échelle du village et de la commune
> Identification des parcelles stratégiques pour l'implantation d'installations publiques (maîtrise foncière)

Surfaces concernées

> 3 hectares

Objectif de densité min.

> 100 habitants - emplois / ha

Capacité à viser

> 300 habitants - emplois

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Projet de création d'un parking au centre du village, commune de Vex, 2011 (en cours)
> Projet de parc naturel régional, Val d'Hérens, 2011 (en cours)

CONSERVATION DES VIDES ENTRE LES SECTEURS D'URBANISATION
URBANISME

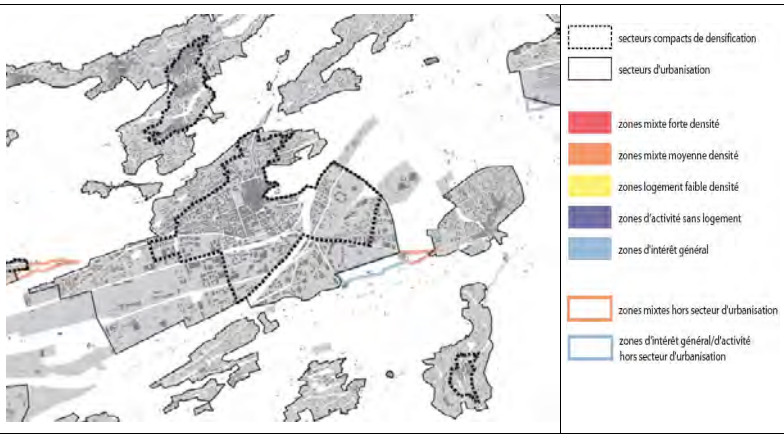
U15

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDT



Etat actuel

> Etalement des zones urbanisées le long des voies de communication dans le sens de la vallée du Rhône
> Risque de continuité du tissu bâti entre des entités historiquement distinctes (Sion et Conthey, Sion et Bramois)
> Faible qualité des constructions existantes et des aménagements extérieurs (activités commerciales ou artisanales)

Objectifs

> Préserver l'interruption du tissu bâti entre la ville de Sion et les villages de Conthey, Bramois et Uvrier
> Favoriser l'implantation de nouvelles constructions à l'intérieur des secteurs d'urbanisation
> Améliorer l'image des entrées de la ville au moyen d'une transition claire entre le vide et le bâti
> Améliorer les connexions écologiques transversales à travers la plaine du Rhône

Mesures

> Selon planification de détail à réaliser

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011 (en cours)

PRIORITE PAYSAGERE - SION OUEST
URBANISME

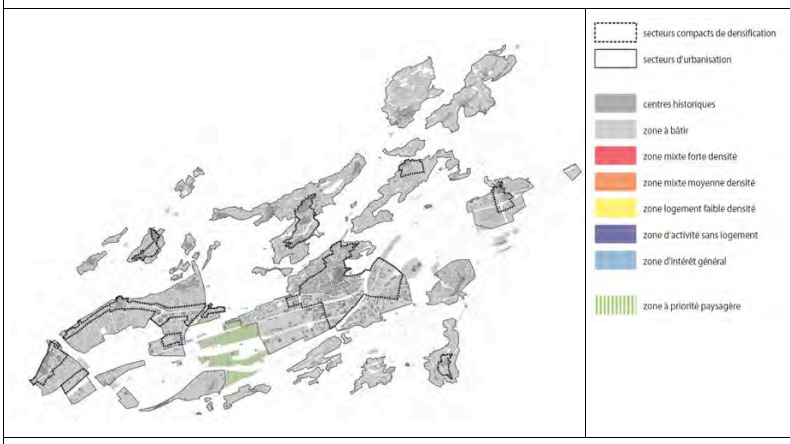
U16

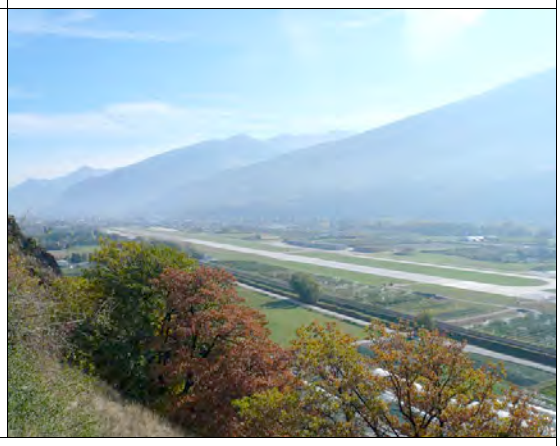
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDT, SFP, Arma Suisse





Etat actuel

> Zone agricole, naturelle et faiblement urbanisée
> Présence d'éléments paysagers importants tels que le domaine des Iles, les collines de Maladère et du Mont-d'Orge
> Intégration de la moitié Ouest de l'aéroport de Sion, de la STEP et de l'Ecole cantonale d'agriculture

Objectifs

> Assurer la continuité paysagère et biologique à travers la plaine du Rhône
> Renforcer les limites des secteurs d'urbanisation
> Préserver la caractère ouvert de la zone
> Conserver le caractère naturel et vert des aménagements extérieurs
> Encourager la perméabilité avec les espaces naturels et agricoles environnants

Mesures

> Selon planification de détail à réaliser

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)

PRIORITE PAYSAGERE - SION EST
URBANISME

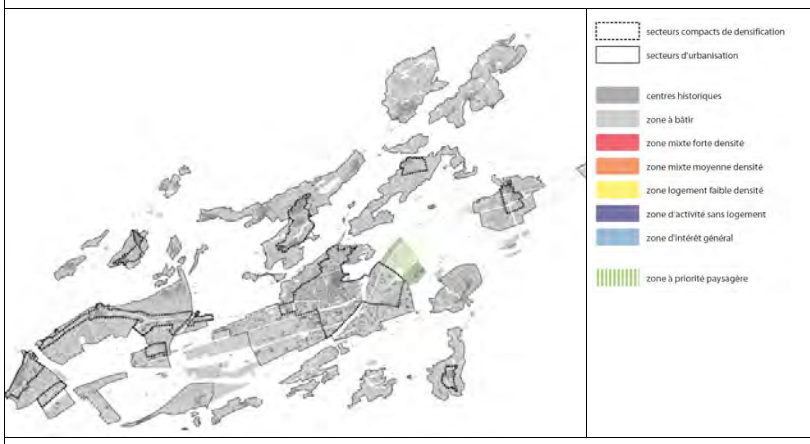
U17

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDT, SFP, RSV



Etat actuel

> Zone agricole, naturelle et d'installations publiques
> Présence d'éléments paysagers importants tels que les anciens vergers de Bramois, le bois de la Borgne et le vignoble de Clavaux
> Intégration du golf, de l'Hôpital régional et de la Clinique romande de réadaptation

Objectifs

> Assurer la continuité paysagère et biologique à travers la plaine du Rhône
> Renforcer les limites des secteurs d'urbanisation
> Préserver la caractère ouvert de la zone
> Conserver le caractère naturel et vert des aménagements extérieurs
> Encourager la perméabilité avec les espaces naturels et agricoles environnants

Mesures

> Selon planification de détail à réaliser

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

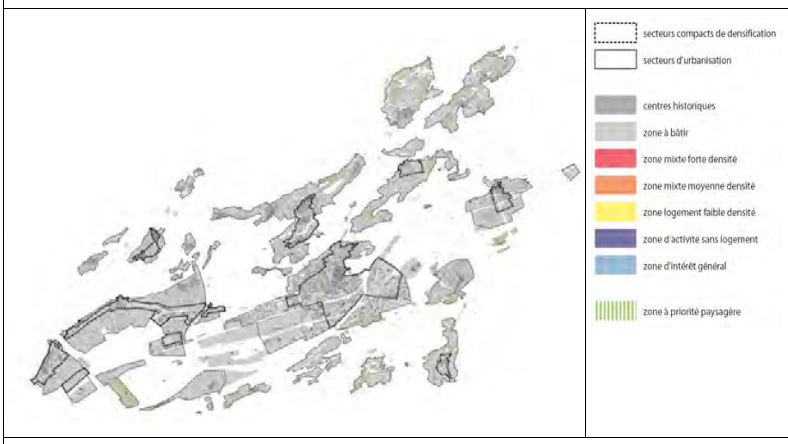
> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)
> Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours)
> Etude pour l'implantation d'un campus, Ville de Sion, 2011 (en cours)

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Toutes les communes

Commune(s) concernée(s)
Toutes les communes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDT, SFP



Etat actuel

> Secteurs de la zone à bâtir de faible densité et en situation périphérique par rapport aux villages existants
> Zones constructibles contiguës à des milieux écologiques dignes de protection (marais, prairies, vignobles)
> Visibilité importante des aménagements extérieurs (mouvements de terrain, plantations, constructions annexes)

Objectifs

> Assurer la continuité paysagère et biologique à travers la plaine du Rhône
> Renforcer les limites des secteurs d'urbanisation
> Préserver la caractère ouvert de la zone
> Conserver le caractère naturel et vert des aménagements extérieurs
> Encourager la perméabilité avec les espaces naturels et agricoles environnants

Mesures

> Selon planification de détail à réaliser

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation)

AMENAGEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉ
URBANISATION

U 19

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Chaque commune individuellement

Commune(s) concernée(s)
Toutes les communes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
Services intercommunaux, services industriels
Entreprises privées

Etat actuel

> Vastes espaces peu structurés présentant une qualité paysagère insuffisante
> Présence de milieux naturels intéressants au niveau de la biodiversité
> Mauvaise image générale, peu attractive pour les entreprises et les clients

Objectifs

> Renforcer la cohérence paysagère des zones industrielles et d'activité
> Valoriser leur potentiel en faveur de la biodiversité
> Améliorer l'image de ces secteurs

Mesures

> Appliquer les critères de la Fondation Nature & Economie pour renforcer la prise en compte de la nature et de l'environnement sur les sites d'activités

Mise en œuvre

> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiche A.3 (zones industrielles et artisanales)
> Fondation Nature & Economie –www natureeteconomie.ch

MISE EN RESEAU DES ACTIVITES INDUSTRIELLES (ECOLOGIE INDUSTRIELLE) U20

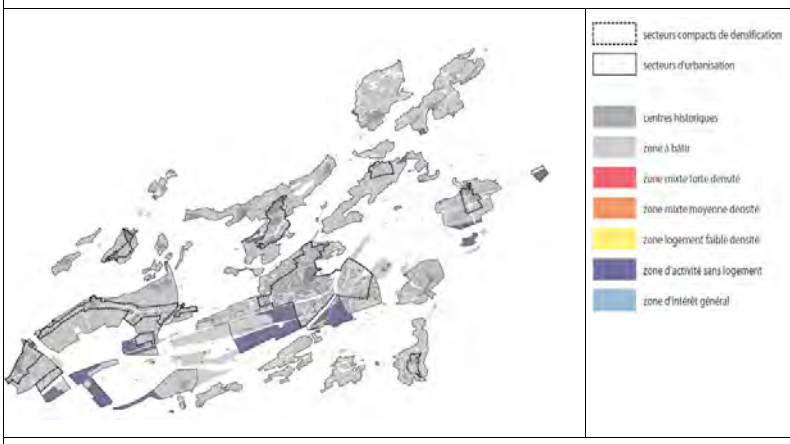
URBANISME

Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Toutes la commune

Commune(s) concernée(s)
Toutes les communes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SDE, SICT, SDT



Etat actuel

> Absence de coordination entre les communes, implantation selon le libre choix entreprises et la disponibilité des terrains
> Dissémination des nuisances et des contraintes un peu partout sur le territoire de l'agglomération
> Chaque entreprise consomme et rejette sans coordination avec les autres entités

Objectifs

> Favoriser l'implantation d'entreprises.
> Coordonner à l'échelle de l'agglomération les zones d'activité
> Offrir à chaque entreprise des conditions favorables à son activité
> Optimiser les localisations d'entreprises
> Promouvoir l'écologie industrielle
> Regrouper les activités qui ont les mêmes besoins ou qui produisent les mêmes nuisances

Mesures

> Inventaire des surfaces industrielles
> Inventaire des besoins et des rejets des entreprises
> Définition de l'affectation spécifique de chacune des zones industrielles

Mise en œuvre

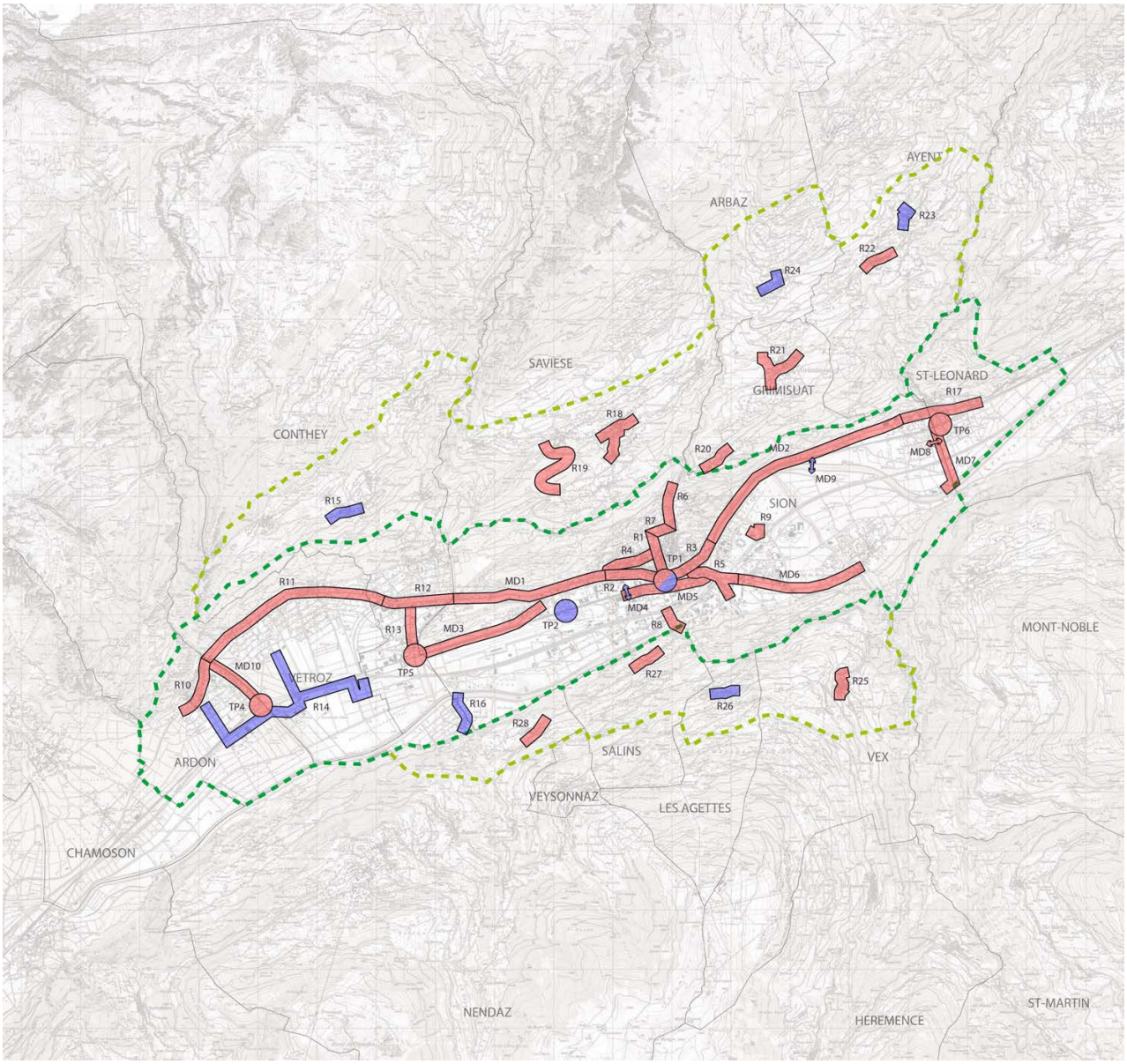
> Planification de détail

Références

> Plan directeur cantonal, fiche A.3 (zones industrielles et artisanales)
> Projet d'écologie industrielle ECHO-Valais
> Projet d'écologie industrielle ECHO-Sierre

8.3 Mesures infrastructurelles "Mobilité"

Localisation des mesures infrastructurelles de mobilité



R1-R30 ..... mesures sur le réseau routier
S1-S2 ..... mesures de stationnement
MD1-MD13 ..... mesures mobilités douces
TP1-TP6 ..... mesures transports publics

mesures en priorité A

mesures en priorité B

Les mesures R29, R30, S1, S2, MD11, MD12, MD13 et TP3 ne sont pas cartographiées.

8.3 Mesures infrastructurelles "Mobilité"

8.3.1 Réseau routier

R1 Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare
R2 Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)
R3 Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)
R4 Sion, réaménagement de la rue de Lausanne
R5 Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)
R6 Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)
R7 Sion, réaménagement de l'avenue Ritz
R8 Sion, nouveau pont sur le Rhône
R9 Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen
R10 Ardon, réaménagement de la route cantonale T9
R11 Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9
R12 Conthey, réaménagement de la route cantonale T9
R13 Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare
R14 Ardon, Vétroz, nouveau réseau d'accès sud
R15 Erde, réaménagement de la traversée du village
R16 Aproz, réaménagement de la traversée du village
R17 Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9
R18 Saint-Germain, Roumaz, réaménagement de la traversée des villages
R19 Nouvelle route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain
R20 Champlan, réaménagement de la traversée du village
R21 Grimisuat, réaménagement du centre et nouvelle route de liaison
R22 Botyre, réaménagement de la traversée du village
R23 Saint-Romain, réaménagement de la traversée du village
R24 Arbaz, réaménagement du centre du village
R25 Vex, réaménagement de la traversée du village
R26 La Vernaz, réaménagement de la traversée du village
R27 Turin, réaménagement de la traversée du village
R28 Baar, réaménagement de la traversée du village
R29 Réaménagement des réseaux routiers communaux dans les secteurs urbanisés
R30 Adaptation de la signalisation routière

8.3.2 Stationnement

S1 Aménagement de parkings d'échange en connexion avec le réseau de transports publics d'agglomération
S2 Aménagement de parkings en périphérie du centre-ville de Sion

8.3.3 Mobilités douces

MD1 Réaménagement de la T9 entre Pont-de-la-Morge et Sion
MD2 Réaménagement de la T9 entre Uvrier et Sion
MD3 Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet
MD4 Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets
MD5 Sion, réaménagement de la rue de l'Industrie
MD6 Sion, réaménagement de la rue des Casernes et de la route de Bramois
MD7 Réaménagement de la liaison Uvrier - Saint-Léonard – rives du Rhône
MD8 Franchissement cyclable de la Lienne entre Saint-Léonard et Uvrier
MD9 Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec
MD10 Ardon, réaménagement de l'avenue de la Gare
MD11 Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues
MD12 Signalisation spécifique pour les deux-roues
MD13 Généralisation des vélos en libre service dans les communes de plaine

8.3.4 Transports publics

TP1 Réaménagement de la gare de Sion
TP2 Nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport"
TP3 Réseau de transports publics routiers d'agglomération
TP4 Interface de la gare d'Ardon
TP5 Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey
TP6 Interface de la gare de Saint-Léonard

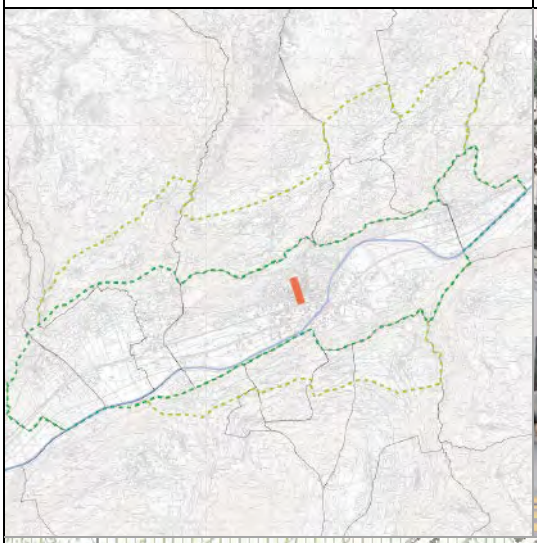
SION, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

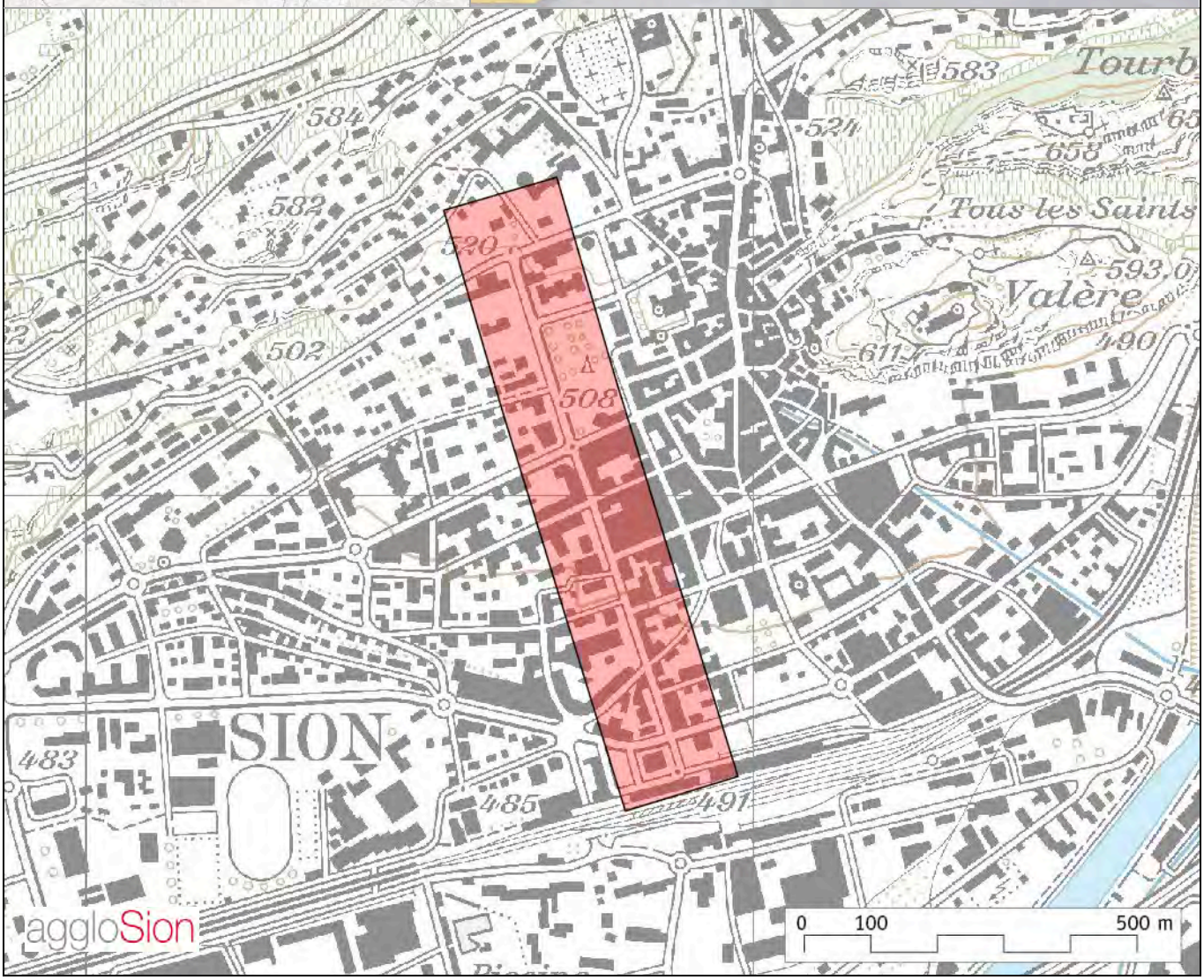
RESEAU ROUTIER / SION

R1

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SION, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

RESEAU ROUTIER / SION

R1

Etat actuel

L'avenue de la Gare est une route cantonale principale de plaine (VS 507), traversée par un trafic important (XXX véhicules par jour). Cette route, axe central des déplacements nord-sud en ville de Sion, réserve un espace assez important à l'axe routier dans un environnement pourtant très urbain. Malgré la largeur importante de l'espace public urbain (25 à 30 mètres entre façades), l'avenue n'est pas équipée d'infrastructures cyclables. Une seule voie bus, descendante, est marquée dans sa partie inférieure. Les traversées piétonnes sont problématiques compte tenu de la largeur de la voirie alors que la circulation des cycles reste précaire, notamment à la montée le long des cases de stationnement

Objectifs

Faire de l'avenue de la Gare un axe réellement urbain privilégiant l'activité et la circulation des transports publics, des piétons et des deux-roues.
Sécuriser les usagers de mobilité douce.

Description

L'avenue de la Gare est 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. Un effort particulier est apporté au traitement formel de l'axe et à sa perméabilité pour les traversées piétonnes. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 en 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.

Utilité

CE1: améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, améliore l'attractivité des transports publics et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

TJM (max)	2009 : 16'300 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 22'400 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 7'900'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification et au fonctionnement de cet axe, notamment en relation avec la sécurisation des mobilités douces et la priorité à accorder aux transports publics, ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016

Références

-

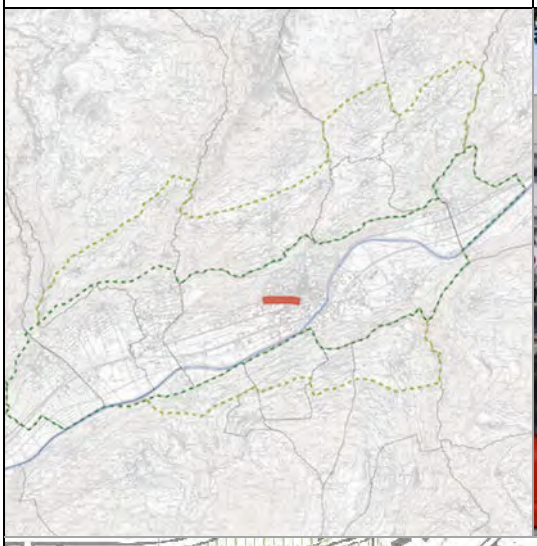
SION, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE FRANCE (ENTREE OUEST)

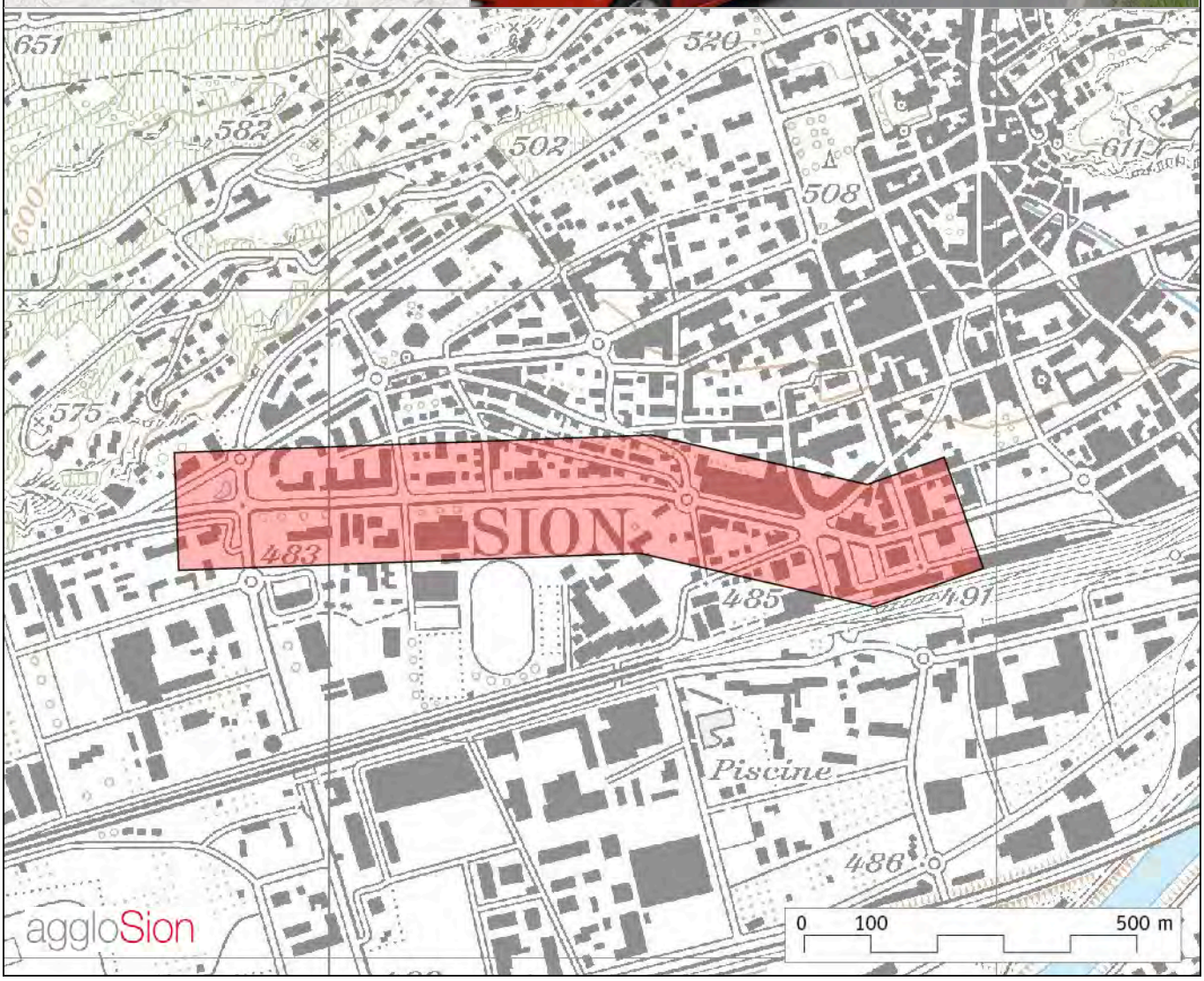
RESEAU ROUTIER / SION

R2

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SION, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE FRANCE (ENTREE OUEST)

RESEAU ROUTIER / SION

R2

Etat actuel

Cet axe cantonal principal de plaine (VS T9) est emprunté par près de XXX véhicules par jour. Il s'agit de la liaison principale entre l'entrée ouest de la ville et le centre-ville. La circulation est relativement difficile aux heures de pointe, rendant notamment problématique la progression des transports publics. Les traversées piétonnes doivent être localement sécurisées. La circulation des cycles est globalement précaire, notamment dans les carrefours et dans les secteurs non aménagés.

Objectifs

Dissuader le trafic de transit à travers la ville, de manière à valoriser l'A9 dans son rôle de contournement.
Permettre aux transports publics de bénéficier d'une circulation fluide entre l'entrée de ville et la gare.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes.
Améliorer la perméabilité de l'axe.
Restituer une partie de l'espace public aux piétons et aux activités riveraines.

Description

L'avenue de France est réaménagée. Elle assure toujours l'accessibilité automobile en ville mais n'est plus un axe prioritairement consacré au trafic automobile. Son attractivité pour le transit, notamment, est sensiblement diminuée. La priorité est accordée aux transports publics et à la mobilité douce. Une piste cyclable, en site propre, est aménagée le long des infrastructures sportives. La perméabilité piétonne de l'axe est améliorée. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 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.

Utilité

CE1: améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.
CE2: en réduisant le trafic de transit, renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés et améliore l'attractivité des transports publics, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

TJM (max)	2009 : 18'400 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 25'300 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 6'000'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification et au fonctionnement de cet axe, notamment en relation avec la sécurisation des mobilités douces et la priorité à accorder aux transports publics, ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014-2015
Début des travaux :	2015-2016
Mise en service :	2016-2017

Références

-

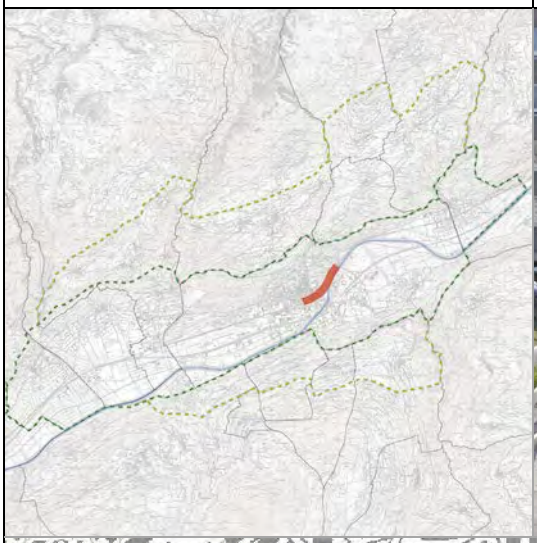
SION, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE TOURBILLON (ENTREE EST)

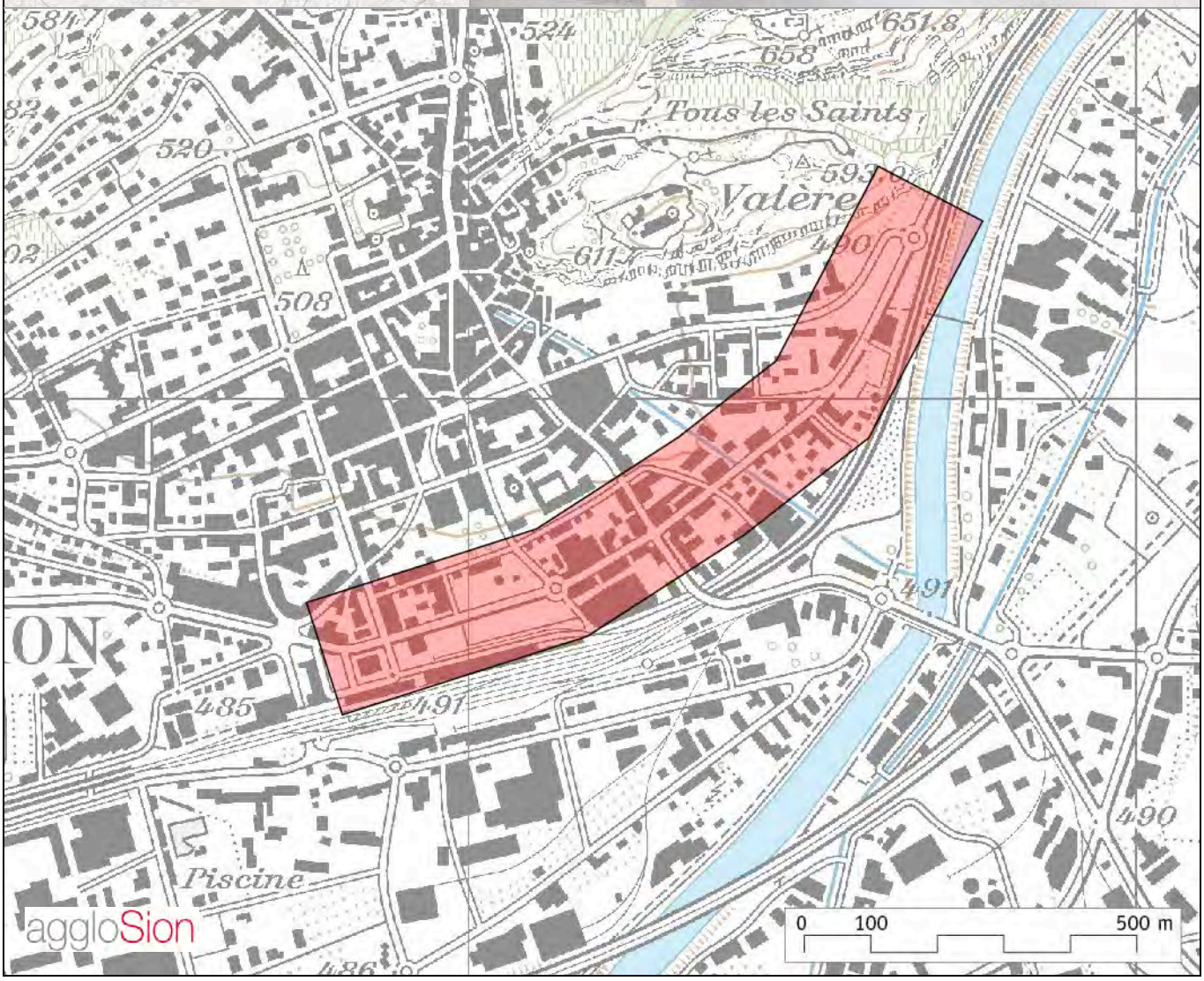
RESEAU ROUTIER / SION

R3

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SION, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE TOURBILLON (ENTREE EST)

RESEAU ROUTIER / SION

R3

Etat actuel

Cet axe cantonal principal de plaine (VS T9) est emprunté par près de XXX véhicules par jour. Il s'agit de la liaison principale entre l'entrée est de la ville et le centre-ville. La circulation est relativement difficile aux heures de pointe, rendant notamment problématique la progression des transports publics. Les traversées piétonnes doivent être localement sécurisées. La circulation des cycles est globalement précaire, notamment dans les carrefours et dans les secteurs non aménagés.

Objectifs

Dissuader le trafic de transit à travers la ville, de manière à valoriser l'A9 dans son rôle de contournement.
Permettre aux transports publics de bénéficier d'une circulation fluide entre l'entrée de ville et la gare.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes.
Améliorer la perméabilité de l'axe.
Restituer une partie de l'espace public aux piétons et aux activités riveraines.

Description

L'avenue de Tourbillon est 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. Son attractivité pour le transit, notamment, est sensiblement diminuée. Une attention particulière est portée à la création de liaisons de mobilité douce (piétonnes et cyclables) entre la gare et le centre historique. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 en 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.

Utilité

CE1: améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

TJM (max)	2009 : 15'800 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 21'700 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 6'800'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification et au fonctionnement de cet axe, notamment en relation avec la sécurisation des mobilités douces et la priorité à accorder aux transports publics, ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016

Références

-

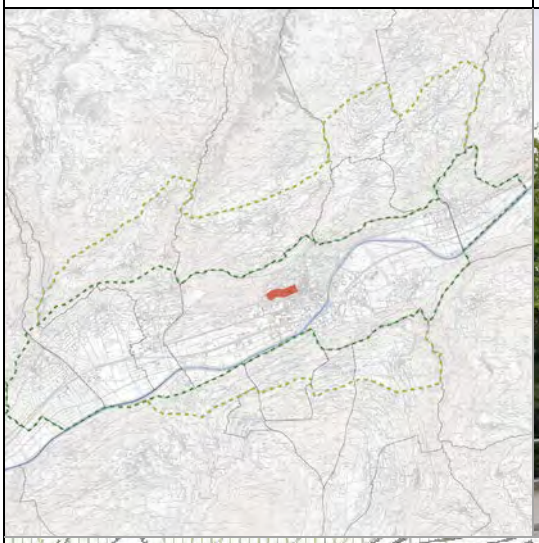
SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DE LAUSANNE

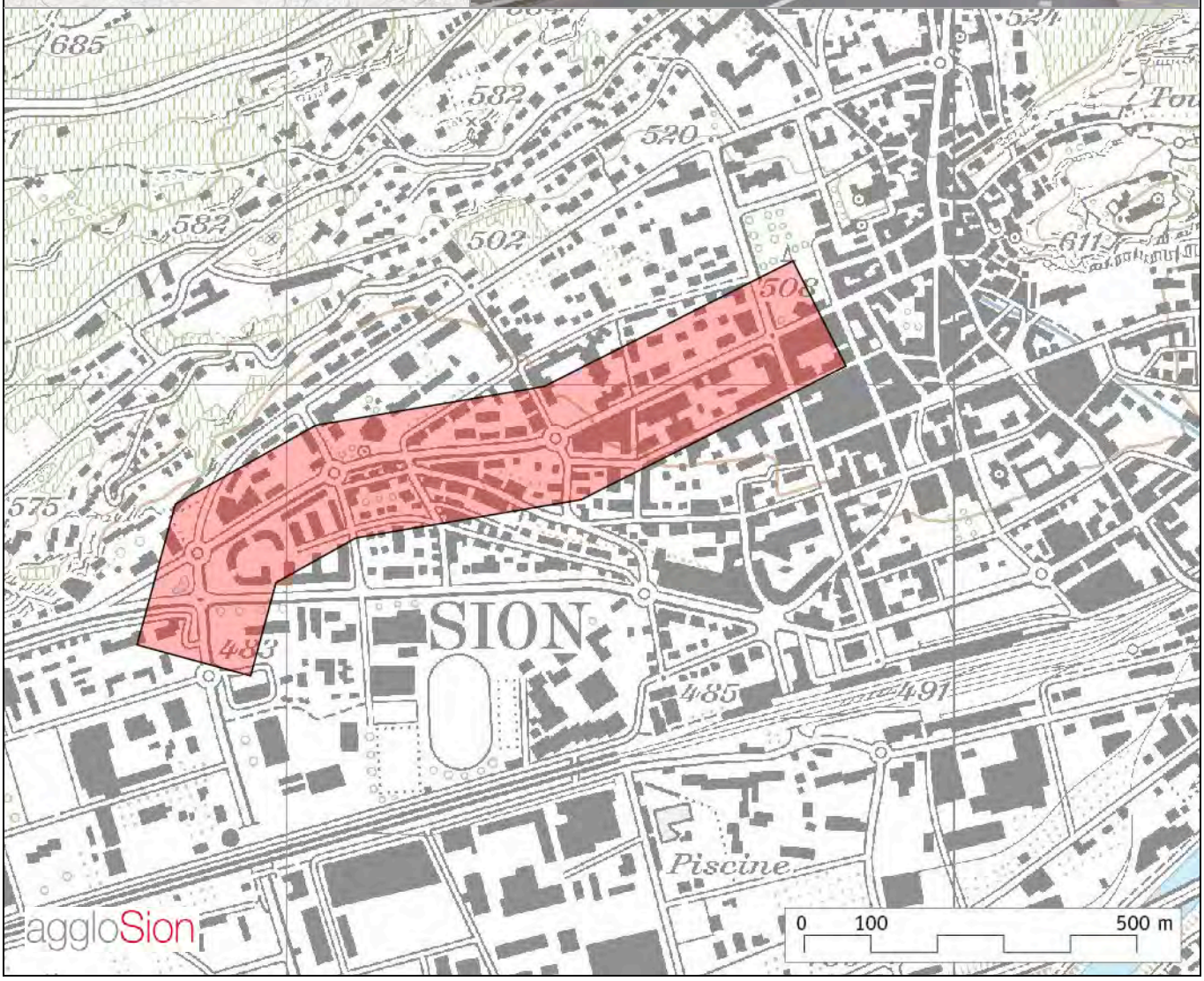
RESEAU ROUTIER / SION

R4

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DE LAUSANNE

RESEAU ROUTIER / SION

R4

Etat actuel

La rue de Lausanne est une route principale cantonale de plaine (VS 506, ancienne T9) constituant l'une des entrées principales de la ville de Sion, reliant directement l'entrée ouest à la Place de la Planta. Elle est empruntée par plus de XXX véhicules par jour. Elle n'est pas équipée de bandes cyclables. La circulation des cyclistes est particulièrement précaire à la montée, entre la Matze et le centre-ville, dans un secteur où la configuration des places de stationnement (en épis) impose aux automobilistes de reculer directement sur la route.

Objectifs

Dissuader le trafic de transit à travers la ville de manière à renforcer le rôle de l'A9 et de sa jonction Sion-Est pour les itinéraires de et vers Savièse, Arbaz et Ayent.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes.
Améliorer la perméabilité de l'axe.
Restituer une partie de l'espace public aux piétons et aux activités riveraines.

Description

La rue de Lausanne est réaménagée de manière à renforcer son caractère urbain et à améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons. La perméabilité piétonne de l'axe est améliorée. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 en 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.

Utilité

CE1: améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des cyclistes.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

TJM (max)	2009 : 13'700 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 18'800 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 3'240'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016

Références

-

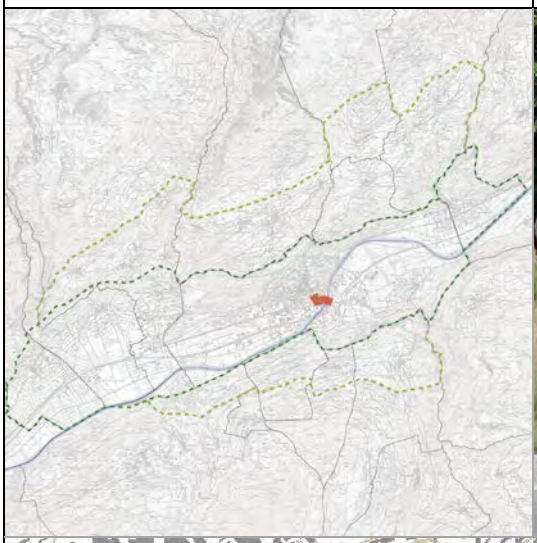
SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DE LA DIXENCE (ENTREE SUD)

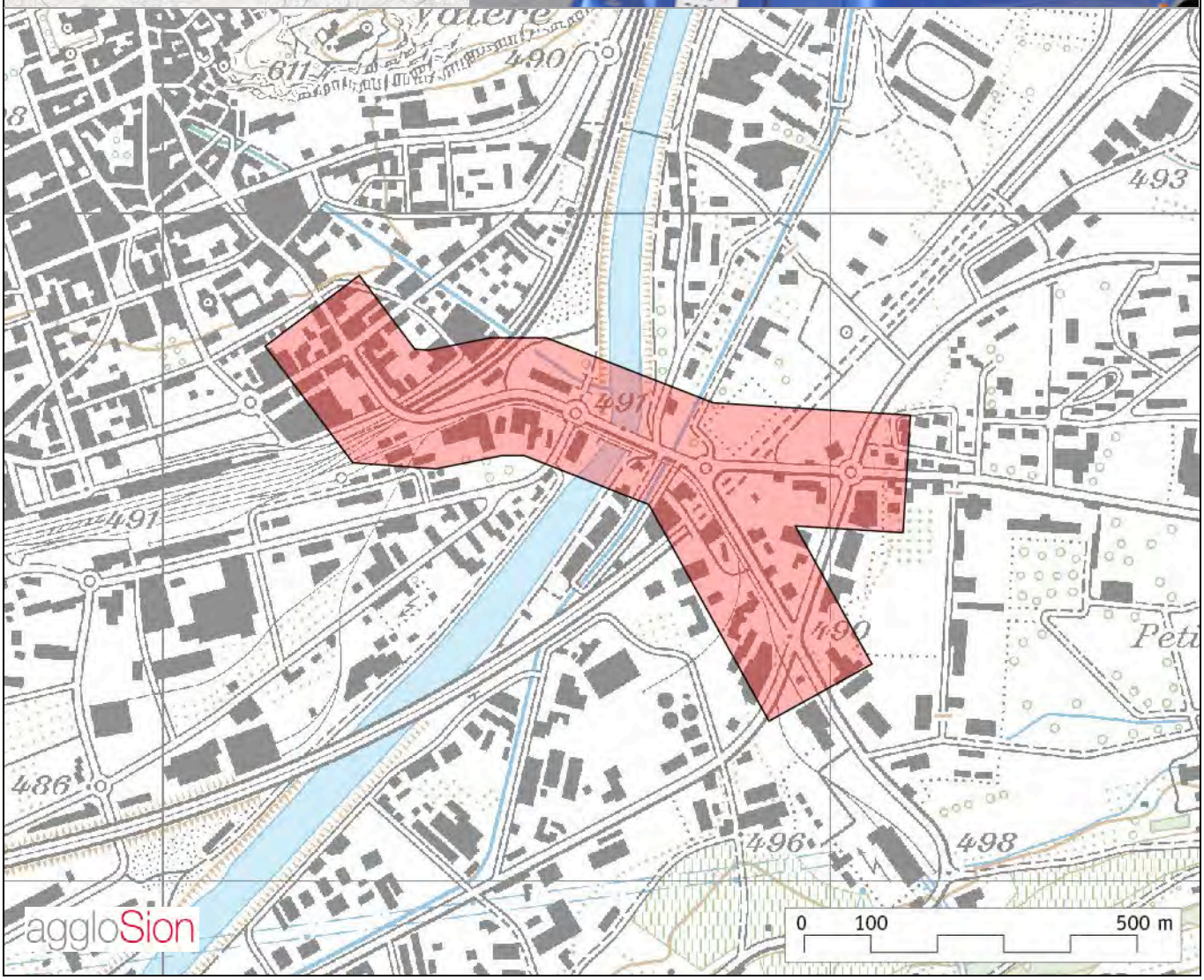
RESEAU ROUTIER / SION

R5

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DE LA DIXENCE (ENTREE SUD)

RESEAU ROUTIER / SION

R5

Etat actuel

Ce tronçon d'entrée sud de Sion est une route principale cantonale (VS 536), comprise entre le giratoire Casernes - route de Riddes - route de Chippis et le carrefour de la Clarté au débouché sur l'avenue de Tourbillon. Cet itinéraire est saturé aux heures de pointe du matin et du soir, la partie nord (entre le giratoire de la route de l'Industrie et le carrefour de la Clarté) voyant passer quotidiennement quelque XXX véhicules. La situation est extrêmement problématique pour les bus, qui ne bénéficient sur ce tronçon d'aucune priorité et pour les cyclistes contraints de circuler en site banal. Les traversées piétonnes doivent également être localement sécurisées.

Objectifs

Dissuader le trafic de transit.
Améliorer la circulation des transports publics.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La rue de la Dixence, dans le secteur du Pont-du-Rhône, est déclassée au profit d'un passage facilité pour les transports publics et la mobilité douce (itinéraire cyclable principal). Le trafic individuel se rendant dans les quartiers et zones d'activités au sud des voies CFF utilise le nouveau pont sur le Rhône (cf. mesure R8), l'accès par la rue de l'Industrie étant fermé. La perméabilité piétonne de l'axe est améliorée. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 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.

Utilité

CE1: améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.
CE2: en réduisant le trafic de transit, renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés et améliore l'attractivité des transports publics, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

TJM (max)	2009 : 21'900 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 30'100 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 2'250'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification et au fonctionnement de cet axe, notamment en relation avec la sécurisation des mobilités douces et la priorité à accorder aux transports publics, ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2015-2016: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2016: mise à l'enquête
Avant-projet :	2016
Début des travaux :	2017
Mise en service :	2017

Références

-

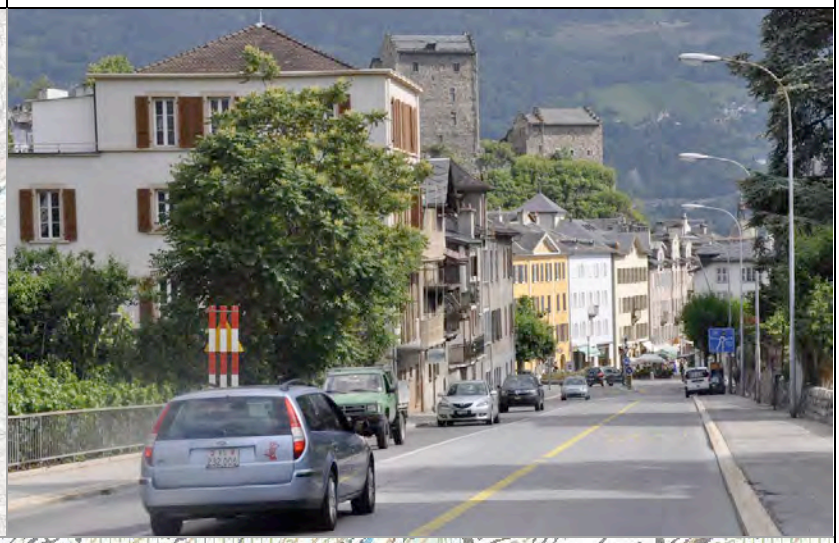
SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DU RAWYL (ENTREE NORD)

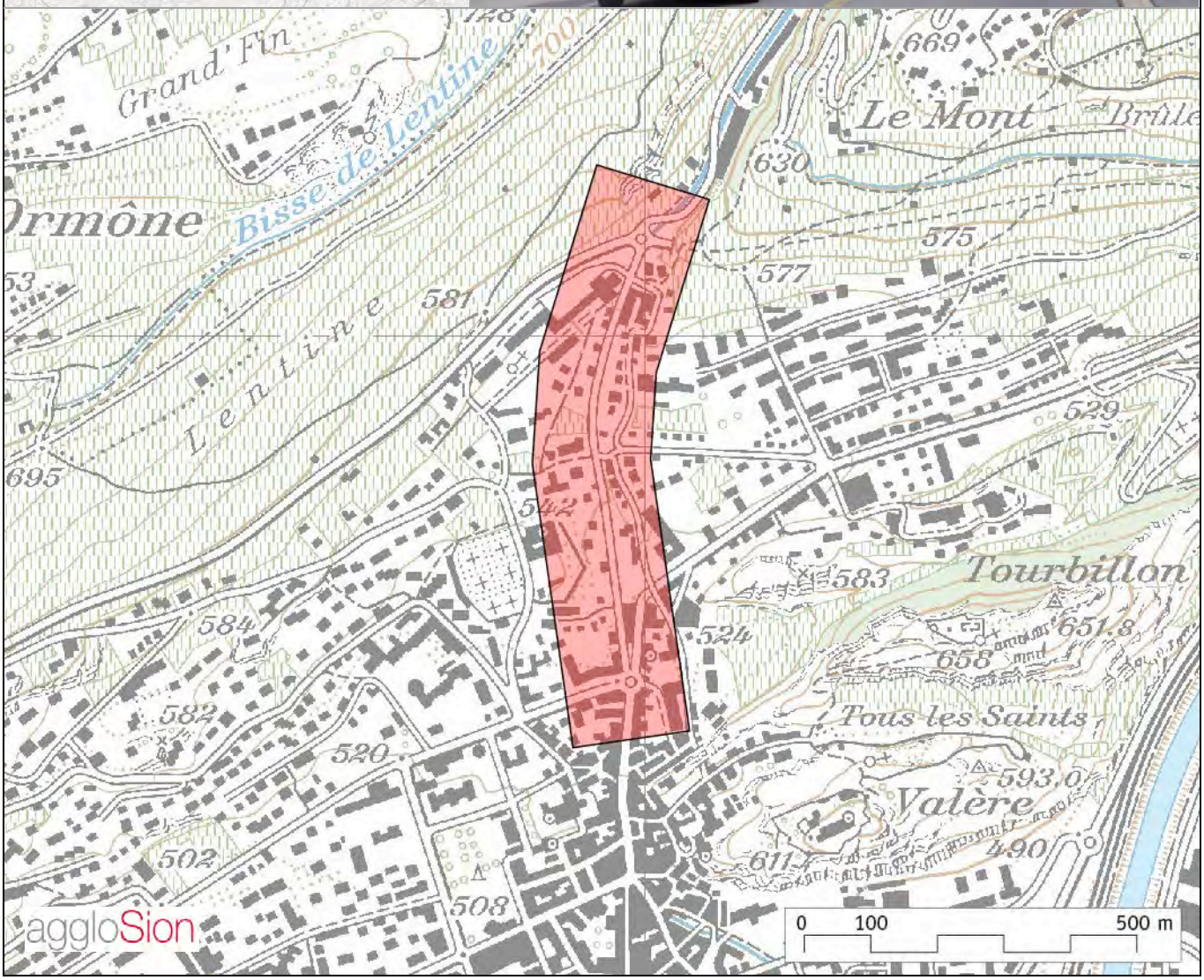
RESEAU ROUTIER / SION

R6

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DU RAWYL (ENTREE NORD)

RESEAU ROUTIER / SION

R6

Etat actuel

La rue du Rawyl, entrée nord de Sion, axe cantonal principal de montagne (VS 58), 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 traversé.

Objectifs

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.

Description

La rue du Rawyl est réaménagée afin de renforcer son caractère d'entrée de ville et d'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. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 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.

Utilité

CE1: améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.
CE2: en réduisant le trafic de transit, renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés et améliore l'attractivité des transports publics, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

TJM (max)	2009 : 7'900 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 10'800 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 2'530'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification et au fonctionnement de cet axe, notamment en relation avec la sécurisation des mobilités douces et la priorité à accorder aux transports publics, ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2016: mise à l'enquête
Avant-projet :	2016
Début des travaux :	2017
Mise en service :	2017

Références

-

SION, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE RITZ

RESEAU ROUTIER / SION

R7

Instance(s) responsable(s)

AggloSion

Maître(s) d'ouvrage

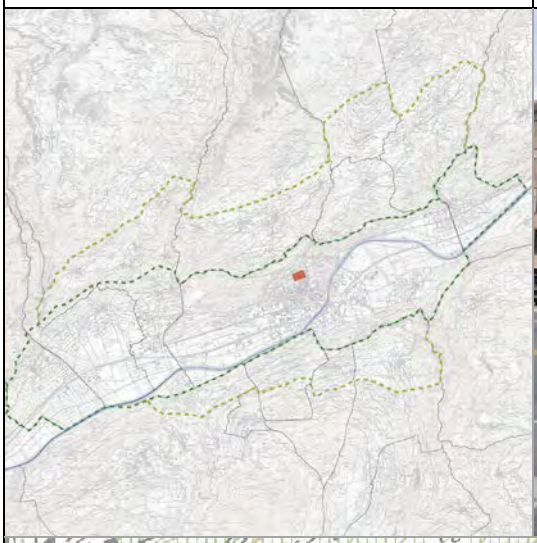
SRCE Valais

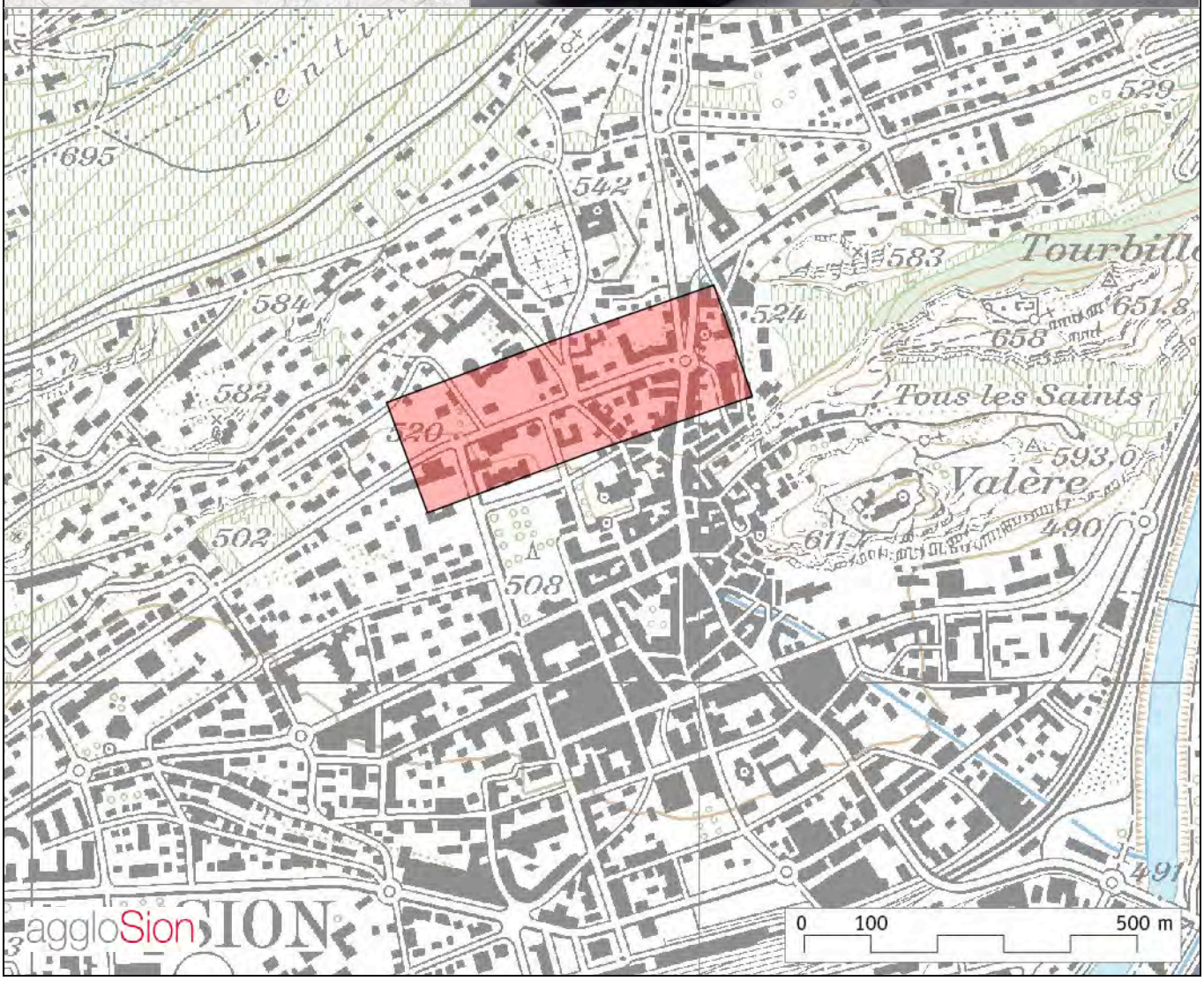
Commune(s) concernée(s)

Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)

-





SION, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE RITZ

RESEAU ROUTIER / SION

R7

Etat actuel

Sur l'avenue Ritz, axe cantonal principal de plaine (VS 506), l'entrée en ville pose des problèmes de saturation aux heures de pointe du matin et du soir. La circulation des bus est notamment fortement péjorée. Elle n'est, de plus, pas équipée d'aménagements cyclables ce qui rend la circulation des cyclistes problématiques compte tenu, notamment, des nombreux accès et voies de présélection. Les traversées piétonnes sont limitées compte tenu de la largeur de la voirie et de l'importance de la circulation.

Objectifs

Permettre une bonne accessibilité en ville pour les transports publics.
Dissuader le trafic de transit.
Requalifier l'espace public urbain.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes.
Améliorer la perméabilité de l'axe.
Restituer une partie de l'espace public aux piétons et aux activités riveraines.

Description

La gestion des carrefours est adaptée afin d'offrir la priorité aux transports publics. L'espace public est réaménagé de manière à renforcer son caractère urbain et à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. La perméabilité piétonne de l'axe est améliorée. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 en 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.

Utilité

CE1: améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, améliore l'attractivité des transports publics et réduit les vitesses, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

TJM (max)	2009 : 18'400 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 25'300 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'580'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de ce secteur, notamment en relation avec la sécurisation des mobilités douces et la priorité à accorder aux transports publics, ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2016: mise à l'enquête
Avant-projet :	2016
Début des travaux :	2017
Mise en service :	2018

Références

-

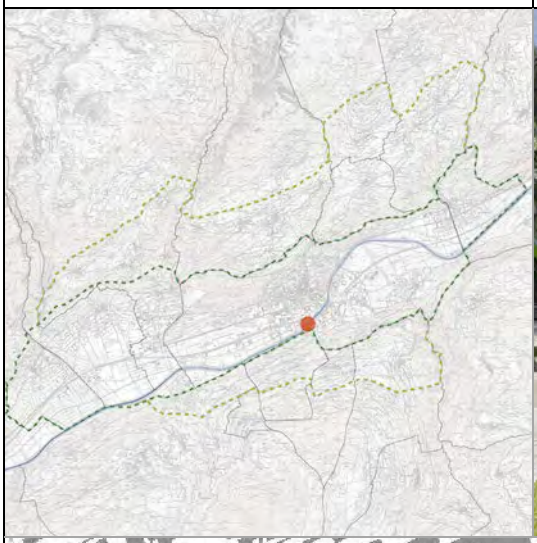
SION, NOUVEAU PONT SUR LE RHONE

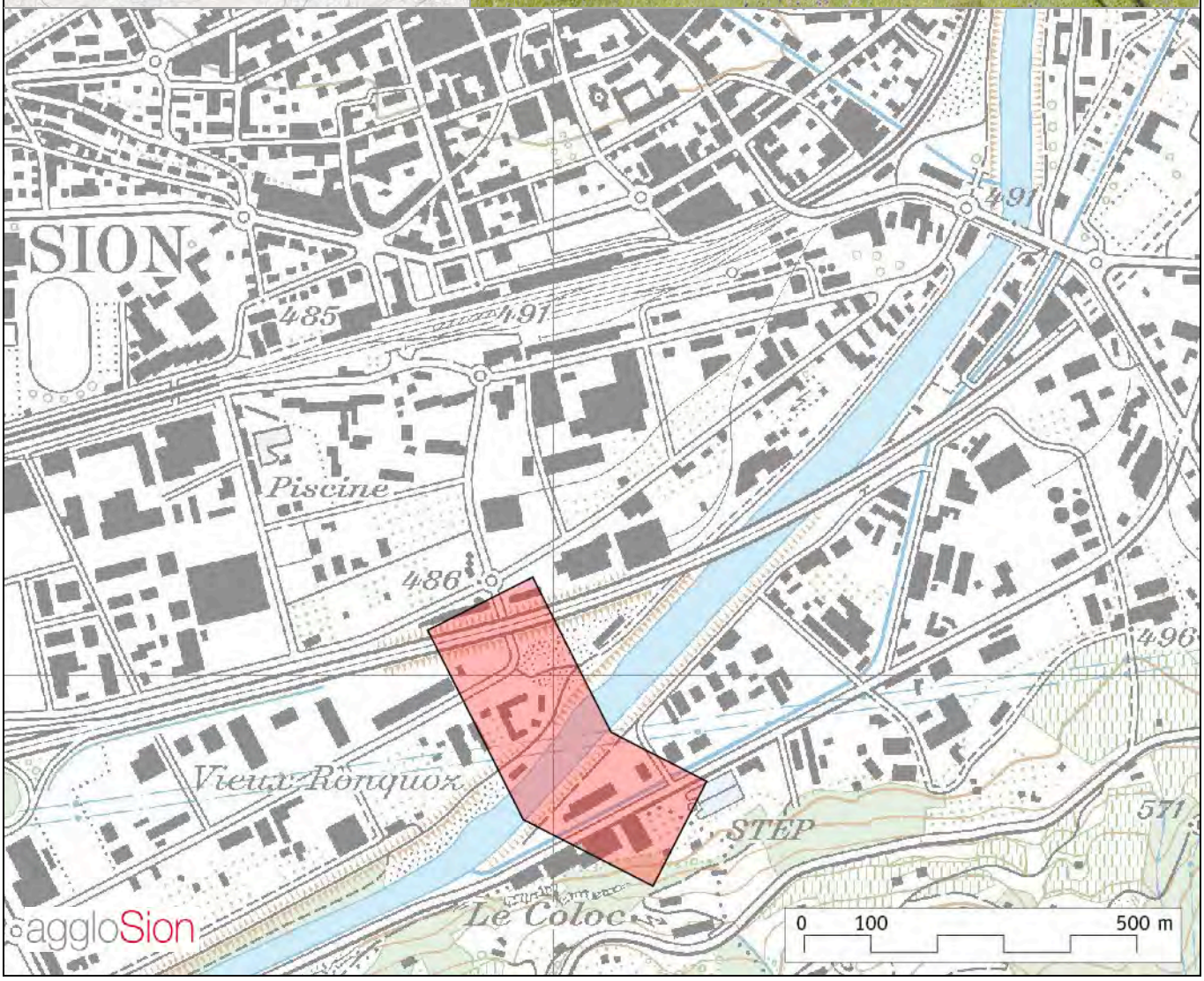
RESEAU ROUTIER / SION

R8

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE Valais (Rhône 3)





SION, NOUVEAU PONT SUR LE RHONE

RESEAU ROUTIER / SION

R8

Etat actuel

L'accessibilité aux secteurs d'activités sis au sud des voies CFF s'effectue aujourd'hui par la traversière ouest et la rue de la Drague ou par la rue l'Industrie via la rue de la Dixence. Ce dernier axe, saturé durant une bonne partie de la journée, est le principal accès sud à la ville. Il relie directement les quartiers d'habitation à haute densité situés sur la rive gauche du Rhône (Champsec et Vissigen) et assure le passage de tous les bus régionaux venant du sud.

Objectifs

Permettre la mise en place d'une nouvelle ligne de transports publics desservant les zones d'activité sud de la ville.
Offrir une liaison piétonne et cyclable directe vers ces secteurs.
Offrir un nouvel accès aux zones d'activités sud permettant ainsi de fermer la liaison entre la route de l'Industrie et la rue de la Dixence et d'améliorer la circulation des transports publics sur cet axe.

Description

La construction d'un nouveau pont sur le Rhône, dans le prolongement de la rue des Champs-de-Tabac, permet de mettre en place une ligne de transports publics nord-sud desservant notamment les zones d'activités situées au sud de la ville. Sa construction permet également le déclassement de l'entrée sud de Sion par la rue de la Dixence. Ce nouveau pont offre en effet l'opportunité de réorganiser complètement l'accessibilité des zones d'activités situées au sud de la gare CFF et de connecter efficacement les zones d'activités situées au nord et au sud de l'A9. Le nouveau pont offre enfin un itinéraire cyclable direct entre la gare et les zones d'activité sud.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à développer en particulier les transports publics et les mobilités douces. L'aménagement proposé sert précisément à ces modes, tout en réduisant le trafic au centre-ville et notamment sur un des principaux axes d'entrée en ville des transports publics.

Utilité

CE1: améliore la circulation des transports publics et le réseau des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile sur l'axe sur d'entrée de ville.
CE2: renforce l'attractivité des secteurs situés au sud des voies CFF.
CE3: améliore, par la réduction du trafic à proximité de secteurs résidentiels, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic sur un axe d'entrée de ville et améliore l'attractivité des transports publics, minimisant ainsi les nuisances environnementales au centre-ville.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 4'180'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la construction de cette infrastructure ont été menées par la ville de Sion dans le cadre du volet mobilité du plan directeur communal (2010-2011). Les objectifs ont été précisés par le projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016

Références

Plan directeur communal de la Ville de Sion, volet mobilité, 2010-2011.

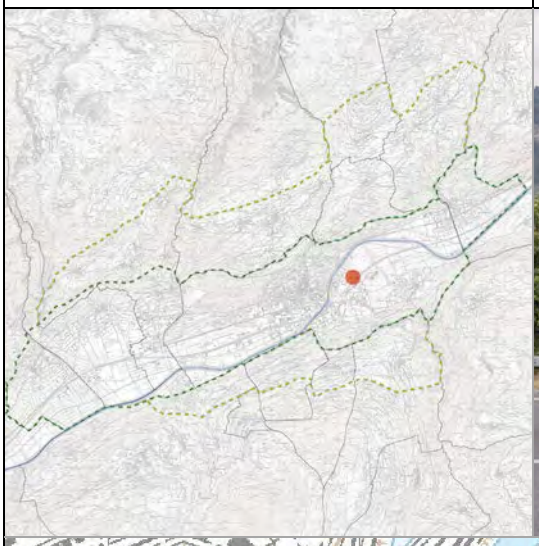
SION, NOUVEL ACCES EST AU QUARTIER DE VISSIGEN

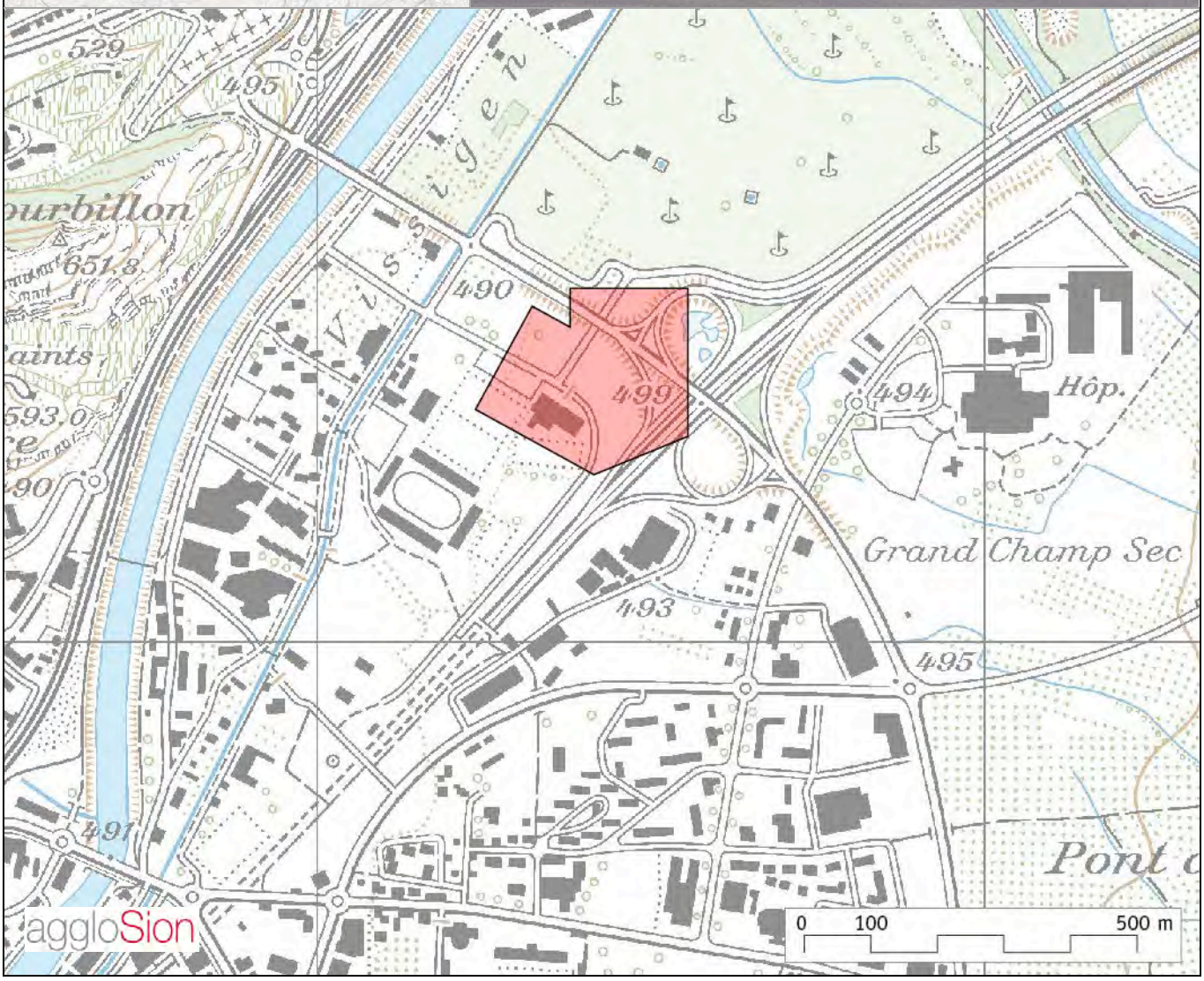
RESEAU ROUTIER / SION

R9

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE Valais, OFROU





SION, NOUVEL ACCES EST AU QUARTIER DE VISSIGEN

RESEAU ROUTIER / SION

R9

Etat actuel

L'accès de la route d'Hérens au quartier de Vissigen s'effectue aujourd'hui par un passage dénivelé inférieur (rue des Marèches) imposant un détour significatif aux transports publics et aux autres usagers.

Objectifs

Réduire les temps de parcours des lignes de transports publics desservant l'hôpital cantonal et le quartier de Vissigen.
Simplifier le réseau routier et diminuer l'impact du trafic automobile généré par le quartier de Vissigen.

Description

La jonction autoroutière Sion-Est a été réaménagée en giratoires, désaffectant ainsi la bretelle nord-ouest de la jonction. Il est proposé de profiter de cette nouvelle configuration pour y intégrer une liaison directe vers le quartier de Vissigen réduisant ainsi sensiblement les temps de parcours des nouvelles lignes de transports publics d'agglomération. L'étude détaillée permettra de déterminer si ce nouvel accès peut également être utilisé pour le trafic automobile privé.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des transports publics. La mesure propose un aménagement simple permettant d'améliorer les performances des lignes de transports publics.

Utilité

CE1: améliore la performance des transports publics d'agglomération.
CE2: renforce l'attractivité du quartier de Vissigen.
CE3: améliore la sécurité du trafic par la réduction du nombre de kilomètres parcourus.
CE4: réduit les nuisances du trafic automobile par la réduction du nombre de kilomètres parcourus.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 800'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant cette nouvelle liaison ont été faites dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

Références

-

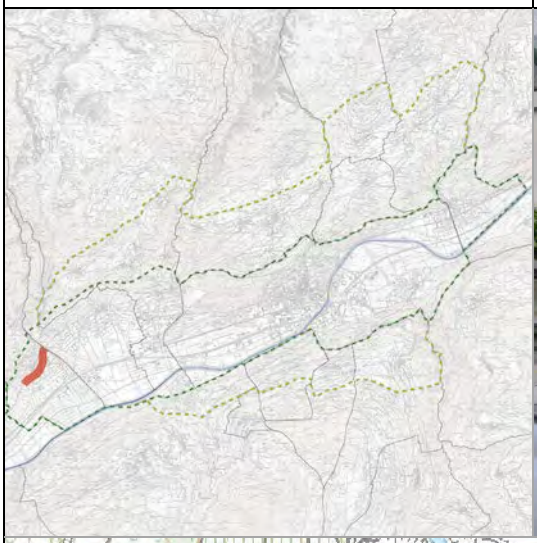
ARDON, REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE T9

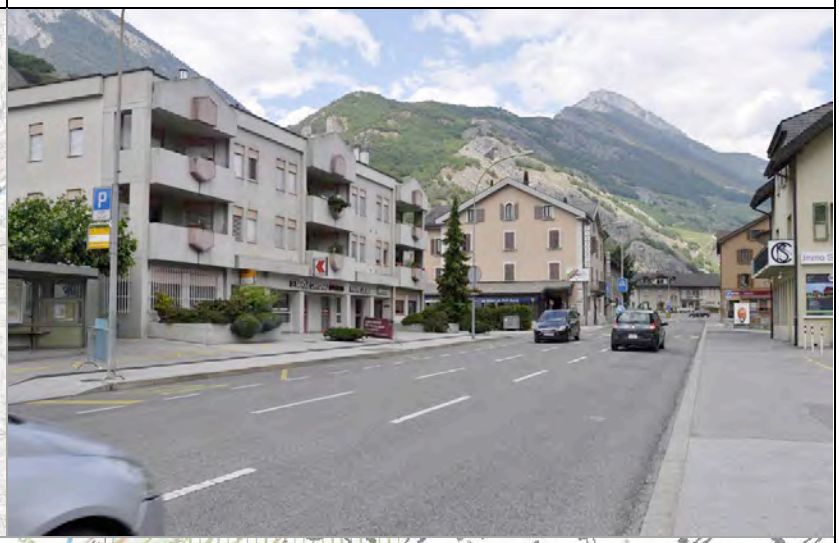
RESEAU ROUTIER / ARDON

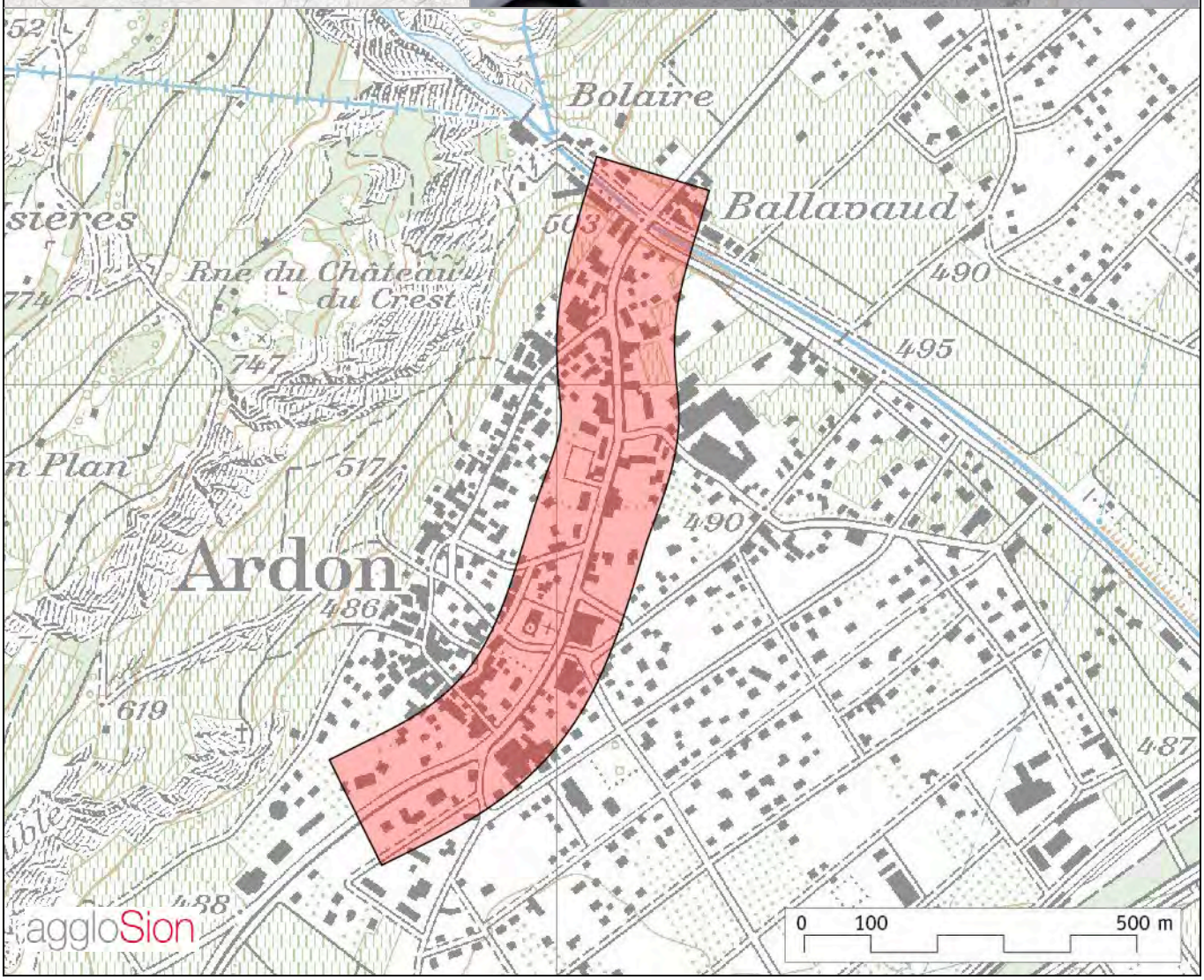
R10

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Ardon
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-







ARDON, REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE T9

RESEAU ROUTIER / ARDON

R10

Etat actuel

La T9 en traversée d'Ardon supporte un trafic journalier moyen (2009) de quelque XXX véhicules. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité, des nuisances et du confort des usagers du site. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes sont particulièrement précaires.

Objectifs

Recréer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La route cantonale T9 en traversée d'Ardon est réaménagée, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et améliorant la perméabilité transversale de l'axe routier. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers, les piétons et les cyclistes se déplaçant en site propre ou protégé. Les traversées piétonnes sont sécurisées. La circulation des transports publics est prioritaire mais la capacité et la fluidité du trafic sont garanties. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation des transports publics.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

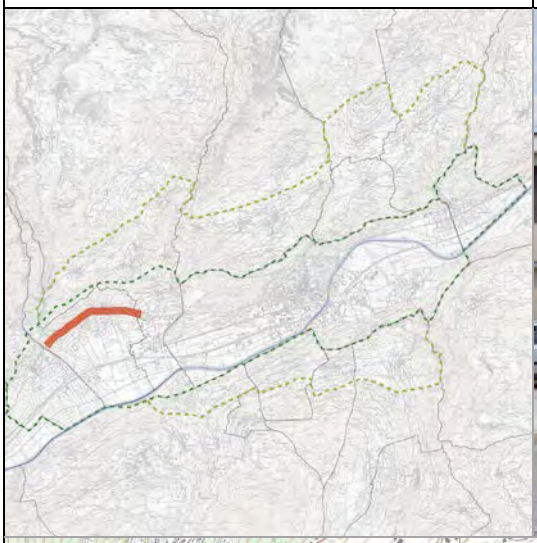
TJM (max)	2009 : 8'900 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 12'200 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 5'850'000.-	Priorité	A (2015-2018)
Mise en œuvre		Références	
Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.	-	
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête		
Avant-projet :	2014		
Début des travaux :	2016		
Mise en service :	2017		

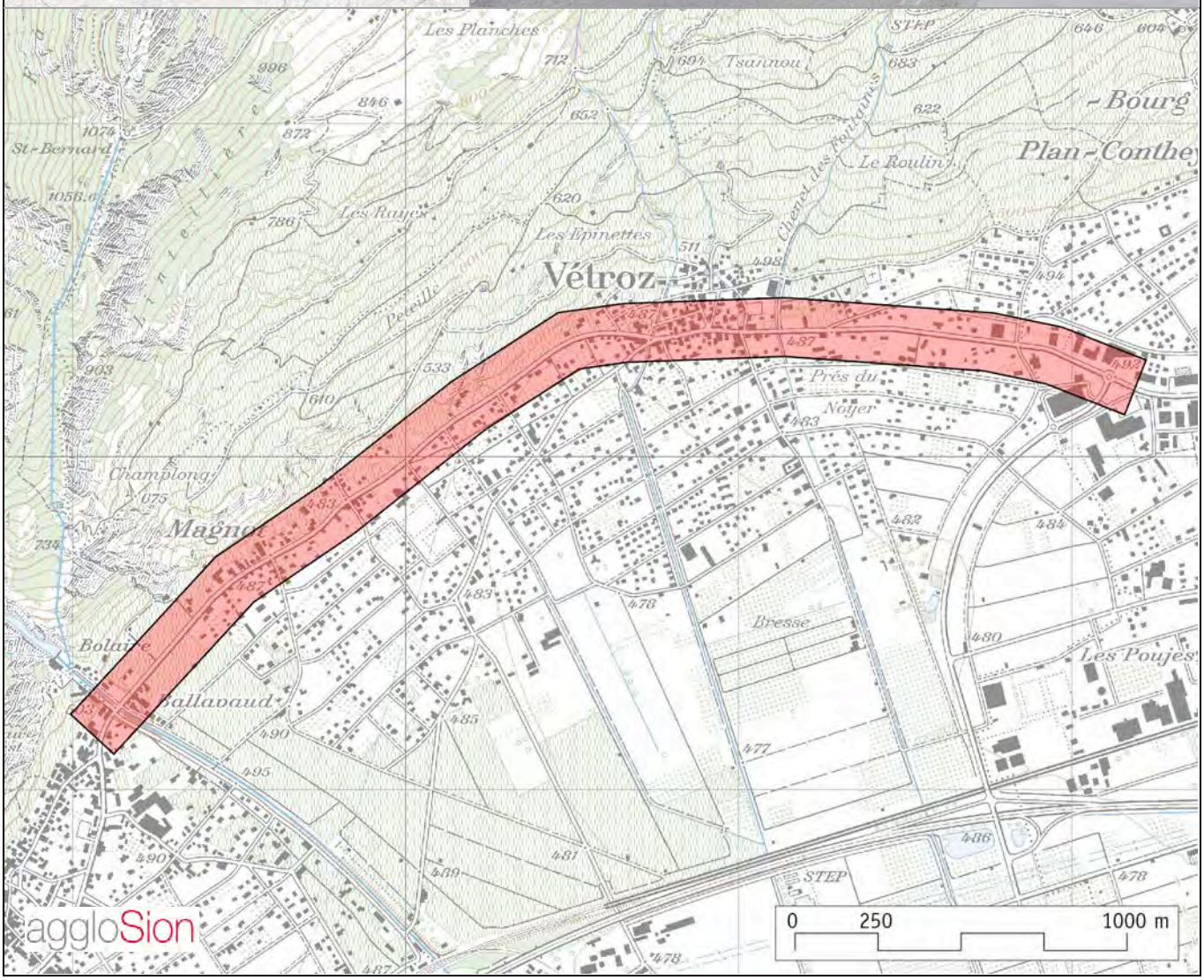
VETROZ, REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE T9

RESEAU ROUTIER / VETROZ

R11

Instance(s) responsable(s)	Commune(s) concernée(s)
AggloSion	Vétroz
Maître(s) d'ouvrage	**Autre(s) instance(s) concernée(s)**
SRCE Valais	-





VETROZ, REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE T9

RESEAU ROUTIER / VETROZ

R11

Etat actuel

La T9 en traversée de Vétroz supporte un trafic journalier moyen (2009) de 12'000 à 13'000 véhicules. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité, des nuisances et du confort des usagers du site. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes sont particulièrement précaires.

Objectifs

Recréer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La route cantonale T9 en traversée de Vétroz est réaménagée, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et améliorant la perméabilité transversale de l'axe routier. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers, les piétons et les cyclistes se déplaçant en site propre ou protégé. Les traversées piétonnes sont sécurisées. La circulation des transports publics est prioritaire mais la capacité et la fluidité du trafic sont garanties. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation des transports publics.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 12'700 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 17'400 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 10'730'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016

Références

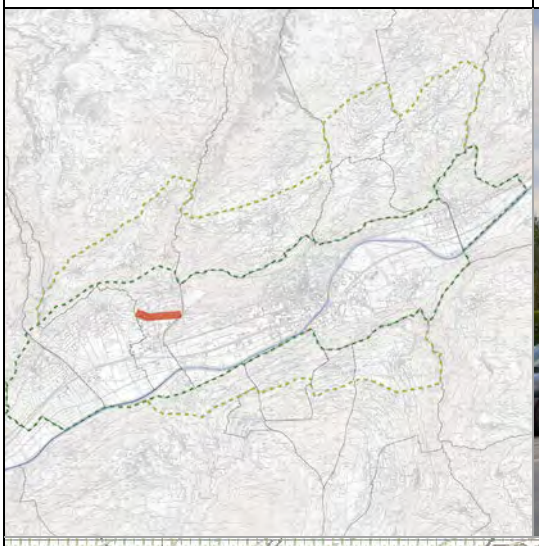
-

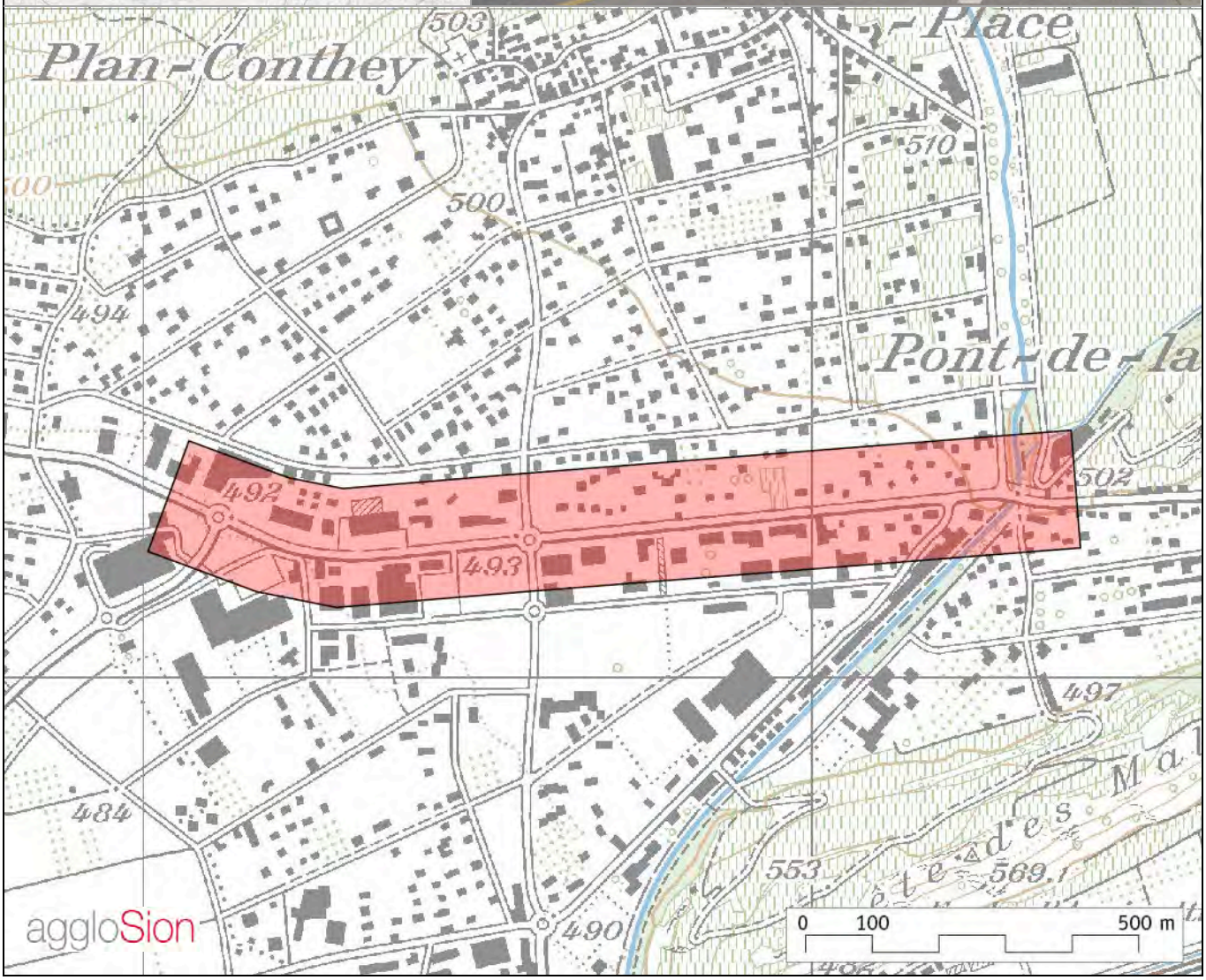
CONTHEY, REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE T9

RESEAU ROUTIER / CONTHEY

R12

Instance(s) responsable(s)	Commune(s) concernée(s)
AggloSion	Conthey
Maître(s) d'ouvrage	**Autre(s) instance(s) concernée(s)**
SRCE Valais	-





CONTHEY, REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE T9

RESEAU ROUTIER / CONTHEY

R12

Etat actuel

La T9 en traversée de la zone commerciale de Conthey est très chargée (env. 17'000 véhicules par jour en 2009). Les encombrements sont fréquents, la circulation des transports publics est dès lors problématique. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes sont particulièrement précaires.

Objectifs

Assurer une circulation fluide des transports publics.
Réduire les encombrements de trafic et renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe routier cantonal.

Description

La route cantonale T9 en traversée de la zone commerciale de Conthey est réaménagée, améliorant la circulation des transports publics et du trafic automobile et renforçant la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers, les piétons et les cyclistes se déplaçant en site propre ou protégé. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. La circulation des transports publics est prioritaire mais la capacité et la fluidité du trafic sont garanties. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé. Il sera élaboré en coordination avec la nouvelle route des Rottes.

Opportunité

La mesure vise à réorganiser les circulations dans un des secteurs les plus chargés de l'agglomération. Elle permet d'améliorer la circulation des transports publics, de sécuriser le cheminement des cyclistes et d'augmenter l'attractivité des mobilités douces en général. Elle permet également de réduire les nuisances liées au trafic dans un secteur très fréquenté.

Utilité

CE1: améliore le fonctionnement du réseau routier; favorise la circulation des transports publics routiers.
CE2: la requalification de l'espace public favorisera, à terme, une meilleure mixité de l'urbanisation.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes.
CE4: diminue les encombrements routiers et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 19'800 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 27'200 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 4'950'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2016: mise à l'enquête
Avant-projet :	2016
Début des travaux :	2017
Mise en service :	2018

Références

-

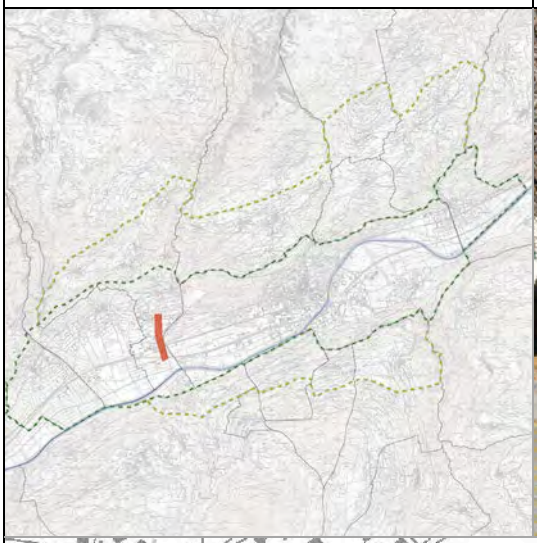
CONTHEY, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

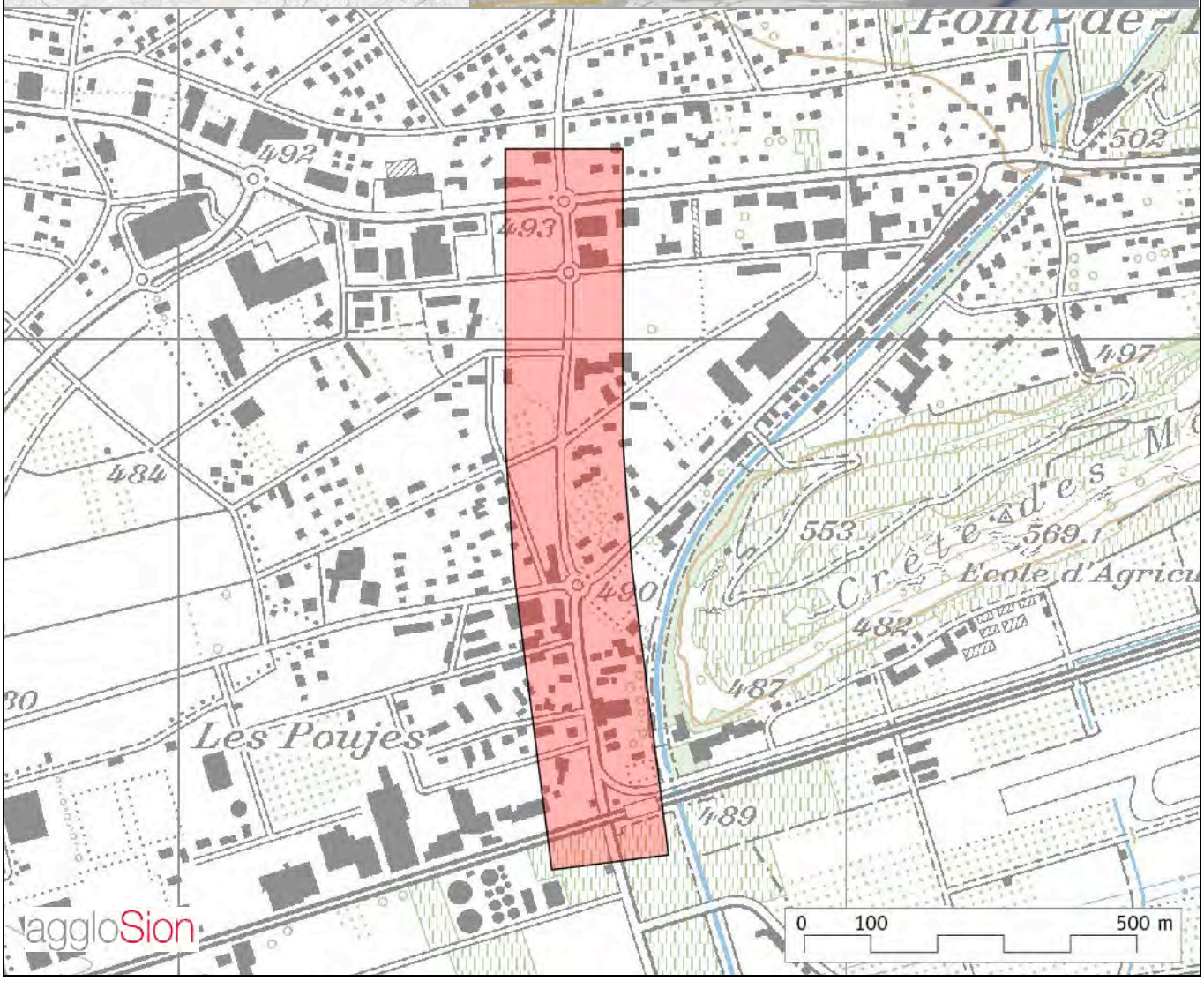
RESEAU ROUTIER / CONTHEY

R13

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Conthey, SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Conthey
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





CONTHEY, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

RESEAU ROUTIER / CONTHEY

R13

Etat actuel

L'avenue de la Gare à Conthey est la route communale principale (de 4'000 à 9'000 v/j suivant les tronçons) desservant le quartier de Châteauneuf et permettant de relier la T9 à la gare CFF de Châteauneuf-Conthey. Cet axe est emprunté, à certaines heures, par un trafic cherchant à éviter les secteurs surchargés de la zone commerciale. La rue est équipée de trottoirs régulièrement utilisés par les cyclistes.

Objectifs

Diminuer le trafic de transit.
Sécuriser la circulation des cyclistes et des piétons.
Assurer la progression des transports publics routiers d'agglomération.

Description

L'avenue de la Gare est réaménagée de manière à renforcer son caractère urbain, à assurer la circulation des transports publics et à améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons. La perméabilité piétonne de l'axe est améliorée. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Le réaménagement de l'avenue de la Gare assure une liaison cyclable et piétonne de qualité entre les secteurs densément bâtis de Châteauneuf et la zone commerciale de Conthey.

Utilité

CE1: contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens, améliore la circulation des transports publics.
CE2: renforce les liaisons de mobilité douce entre les pôles de plaine, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.
CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe attractif pour eux.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

TJM (max)	2009 : 4'500 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 6'200 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 3'100'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine de cet axe ont été menées par la commune. Les objectifs ont été précisés par le projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2017

Références

Etat du Valais, SRCE - Communes de Conthey et Vétroz - Schéma directeur des déplacements - Transitec SA (2004).

ARDON, VETROZ, NOUVEAU RESEAU D'ACCES SUD

RESEAU ROUTIER / ARDON, VETROZ

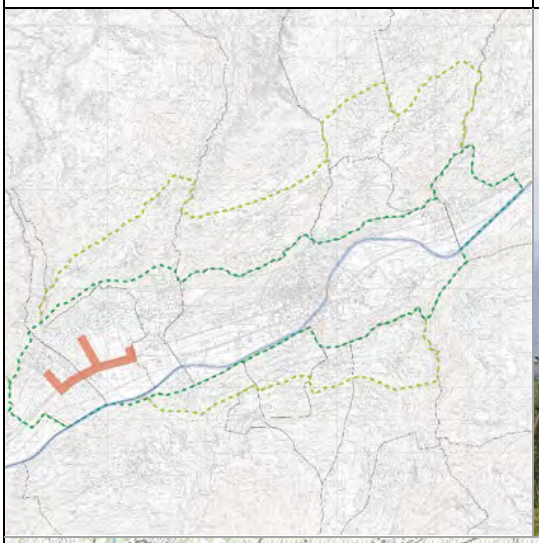
R14

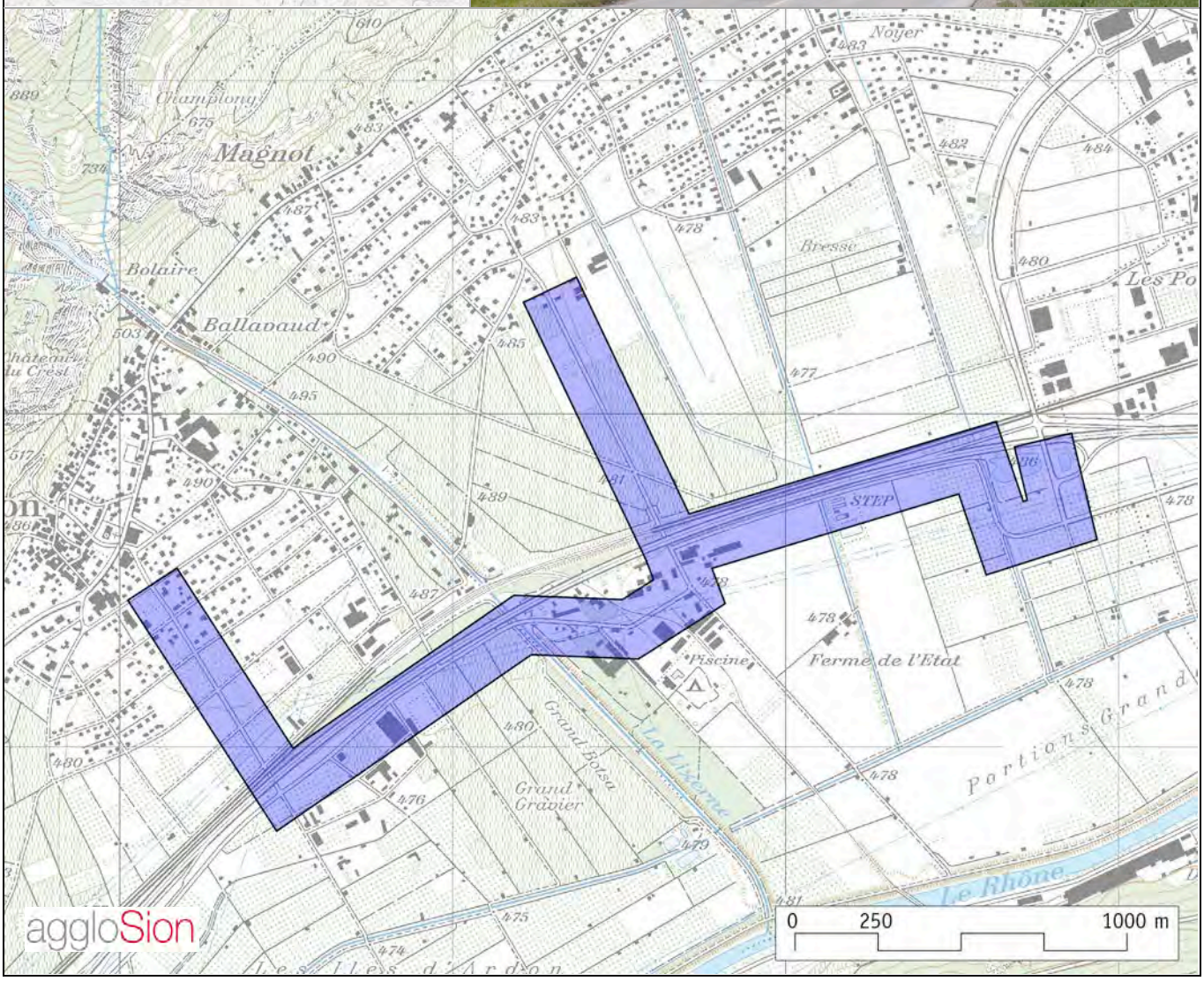
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Ardon, Vétroz

Commune(s) concernée(s)
Ardon, Vétroz

Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE Valais





ARDON, VETROZ, NOUVEAU RESEAU D'ACCES SUD

RESEAU ROUTIER / ARDON, VETROZ

R14

Etat actuel

Des routes agricoles relient directement les quartiers sud d'Ardon et de Vétroz à la jonction autoroutière de Conthey. Leur aménagement ne permet cependant pas d'y mettre le trafic automobile à destination des quartiers sud de ces deux communes.

Objectifs

Offrir une liaison directe vers la jonction autoroutière pour les secteurs situés à l'ouest de l'agglomération et réduire ainsi le transit à travers les centres des villages d'Ardon et de Vétroz.

Description

La "route industrielle" située au sud de l'autoroute est réaménagée pour offrir une liaison adaptée entre la jonction autoroutière de Conthey et les villages de Vétroz, Ardon et Chamoson. Des mesures d'accompagnement sont prises pour éviter un transit à travers les quartiers résidentiels d'Ardon et de Vétroz.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. La nouvelle infrastructure proposée permet de réduire le transit sur la T9 à travers les villages d'Ardon et de Vétroz contribuant ainsi à en améliorer l'attractivité en tant que lieu de vie. Le projet d'agglomération vise également à favoriser le développement des transports publics et des mobilités douces. La diminution du trafic sur la T9 contribuera à atteindre ces objectifs.

Utilité

CE1: améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes.
CE2: en y réduisant le trafic, renforce l'attractivité des centres des villages comme lieux d'habitat et de travail.
CE3: améliore, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue ou reporte le trafic sur des axes adaptés, améliore l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce, minimisant ainsi les nuisances environnementales dans les centres des villages d'Ardon et de Vétroz.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 7'000'000.-	Priorité	B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant cette nouvelle liaison sud ont été faites dans le cadre du projet d'agglomération en collaboration avec le Service cantonal des routes et cours d'eau.
Planning des études :	2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête
Avant-projet :	2018
Début des travaux :	2019
Mise en service :	2020

Références

-

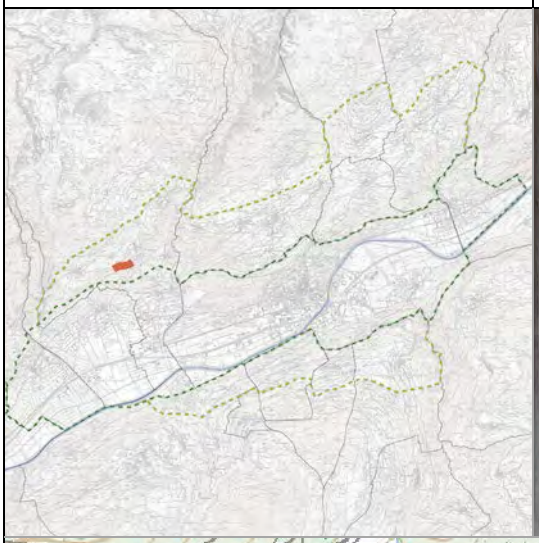
ERDE, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

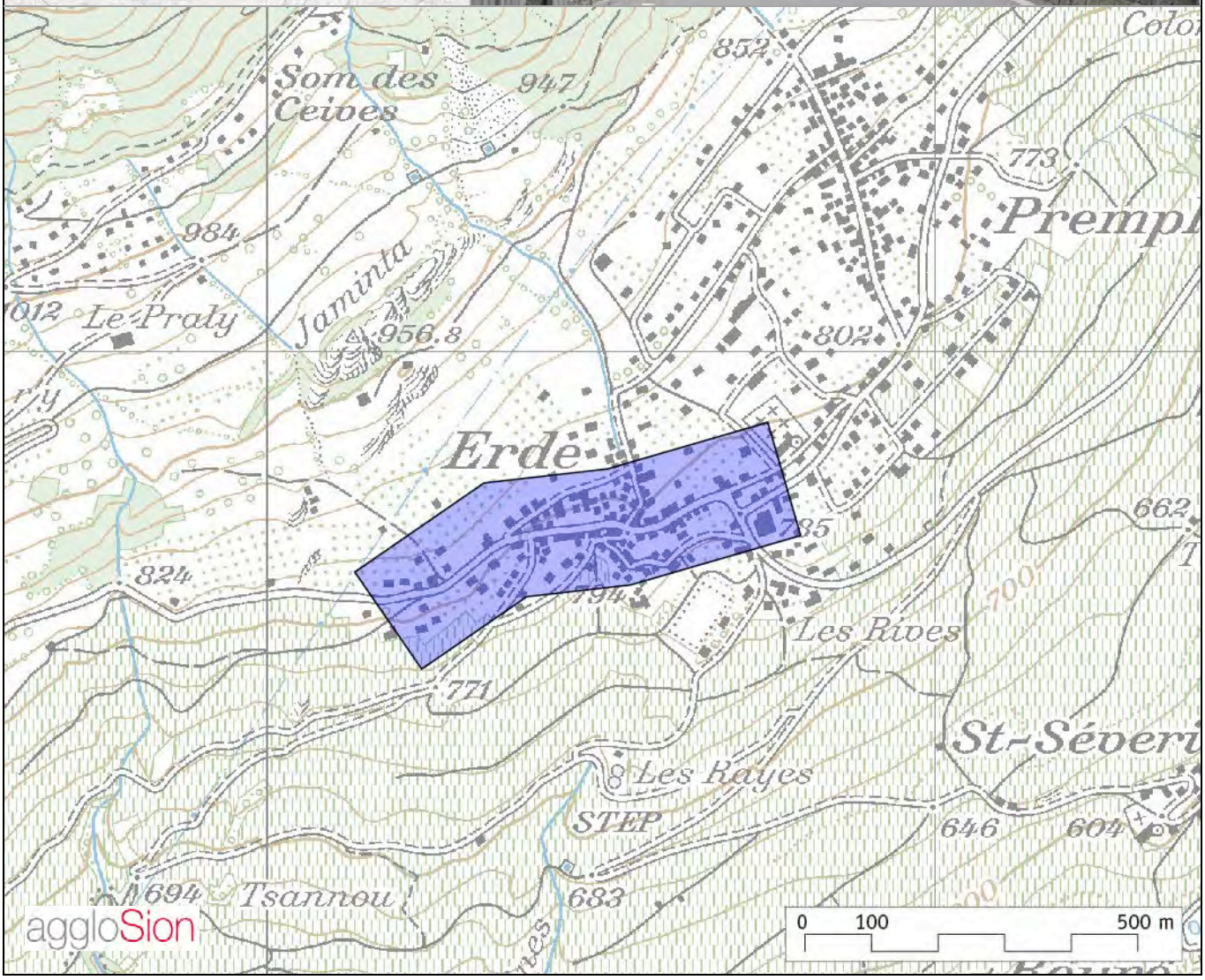
RESEAU ROUTIER / CONTHEY

R15

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Conthey
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





ERDE, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / CONTHEY

R15

Etat actuel

La route cantonale en traversée d'Erde (VS 68) a un trafic journalier moyen (2009) d'environ 6'000 véhicules. L'aménagement actuel n'est absolument pas satisfaisant du point de vue de la sécurité. Compte tenu de la configuration du site et de l'absence totale de sites protégés pour les piétons, les vitesses observées y sont excessives.

Objectifs

Recréer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La traversée d'Erde est réaménagée, renforçant le caractère du village et réduisant les vitesses des véhicules. La perméabilité piétonne de l'axe est améliorée. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à améliorer la sécurité de tous les usagers. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre cet objectif.

Utilité

CE1: -
CE2: renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 6'200 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 8'500 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'260'000.-	Priorité	B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête
Avant-projet :	2018
Début des travaux :	2019
Mise en service :	2019

Références

-

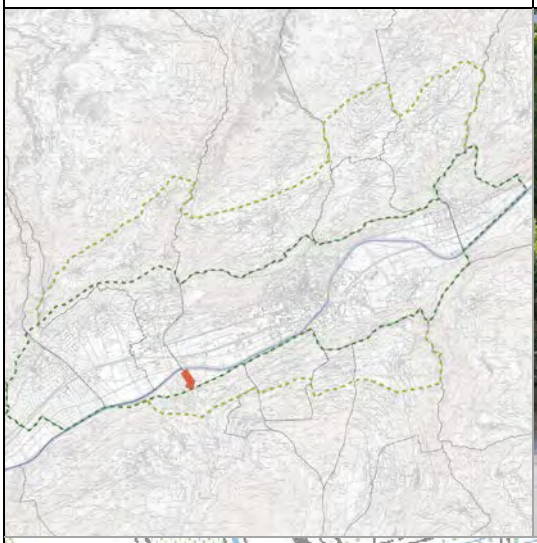
APROZ, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

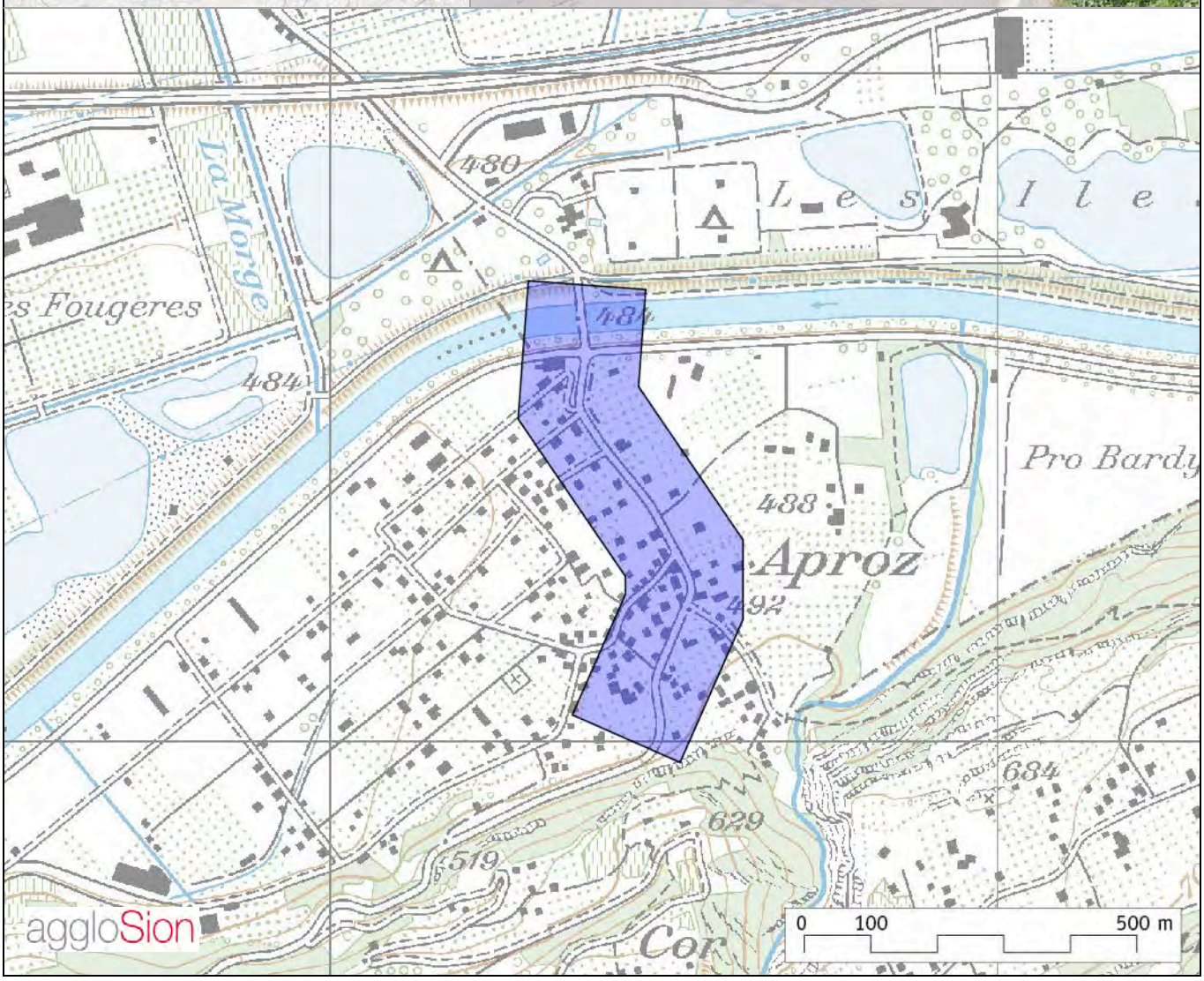
RESEAU ROUTIER / NENDAZ, SION

R16

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Nendaz
Autre(s) instance(s) concernée(s)
Sion





APROZ, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / NENDAZ, SION

R16

Etat actuel

La route cantonale en traversée d'Aproz (VS 67) est une route cantonale secondaire de plaine. Elle permet de rejoindre Isérables et constitue un itinéraire alternatif vers Haute-Nendaz. Si l'on excepte un tronçon central d'une centaine de mètres, située au centre du village, elle longe, sur sa plus grande partie, un quartier résidentiel. La circulation des cyclistes et des piétons se fait en site banal. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées.

Objectifs

En coordination avec le projet de densifier le village, créer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La traversée d'Aproz est réaménagée de manière à offrir un nouveau centre au village. L'espace routier est réorganisé pour les différents usagers, les piétons et les cyclistes se déplaçant en site propre ou protégé. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres, et notamment dans le village d'Aproz. Le réaménagement proposé contribue à améliorer l'attractivité du village. 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.
CE2: renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 3'500 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 4'800 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'350'000.-	Priorité	B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête
Avant-projet :	2018
Début des travaux :	2019
Mise en service :	2019

Références

-

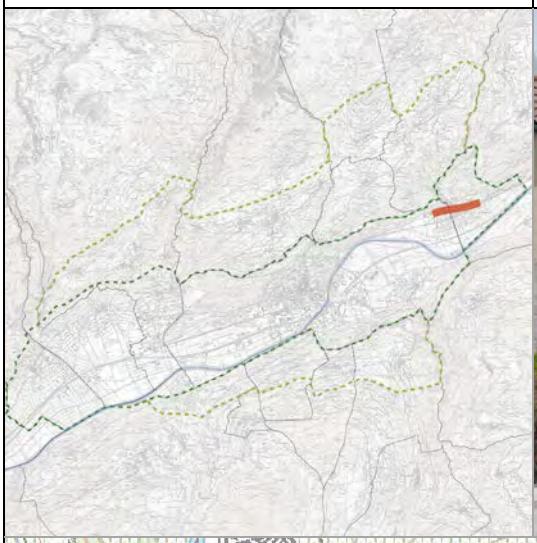
SAINT-LEONARD - UVRIER, REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE T9

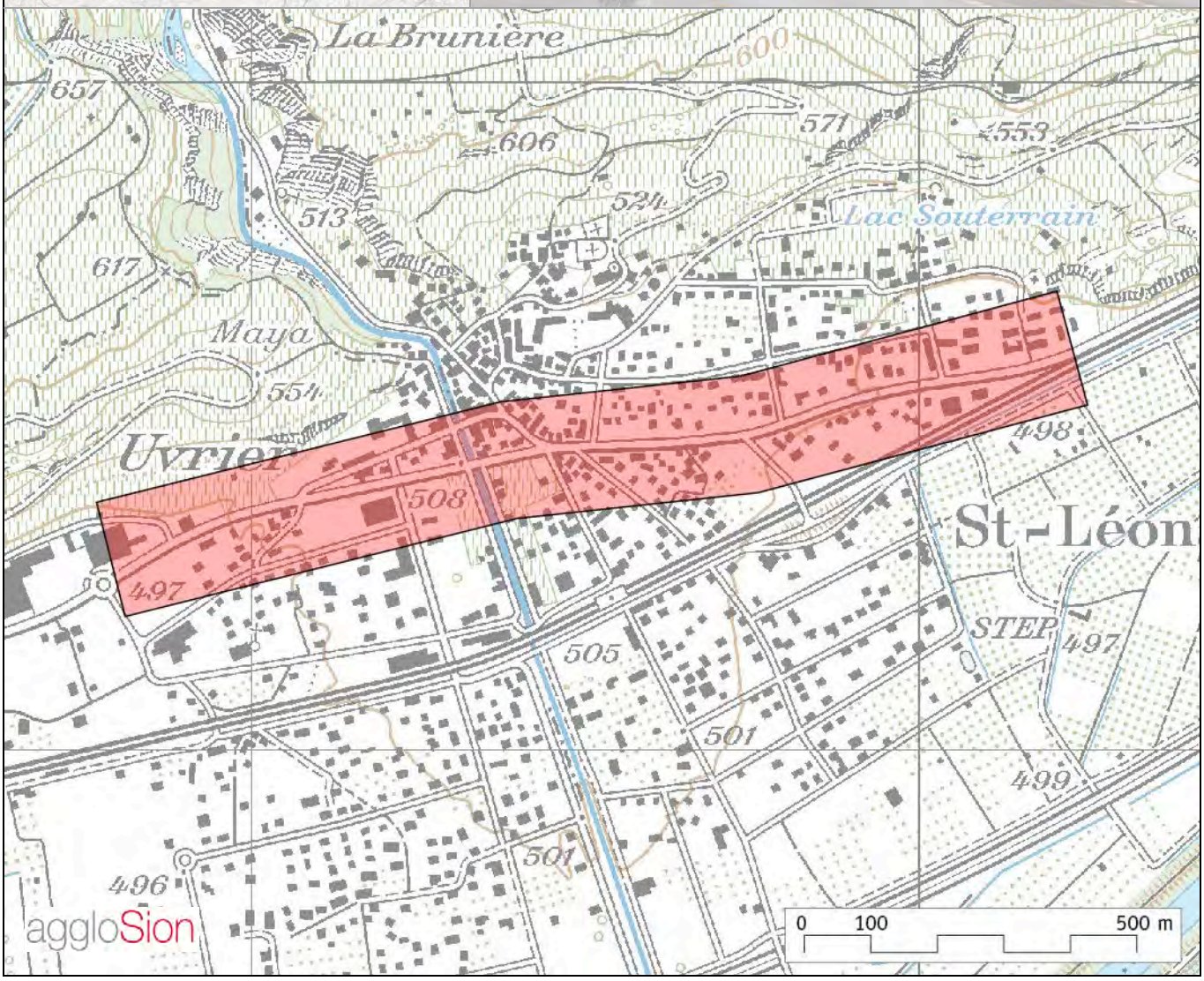
RESEAU ROUTIER / SAINT-LEONARD, SION

R17

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Saint-Léonard, Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SAINT-LEONARD - UVRIER, REAMENAGEMENT DE LA ROUTE CANTONALE T9

RESEAU ROUTIER / SAINT-LEONARD, SION

R17

Etat actuel

La T9 en traversée d'Uvrier et de Saint-Léonard supporte un trafic journalier moyen (2009) de quelque 12'000 véhicules. Malgré la limitation de vitesse à 60 km/h, la configuration de l'axe favorise des vitesses excessives au détriment de la sécurité des autres usagers. Les traversées pour les piétons et les cyclistes sont dangereuses, l'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. La circulation des cyclistes le long de la route cantonale est également précaire compte tenu des vitesses pratiquées.

Objectifs

Recréer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La route cantonale T9 en traversée d'Uvrier et de Saint-Léonard est réaménagée, redonnant un caractère urbain au site, réduisant les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et améliorant la perméabilité transversale de l'axe routier. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers, les piétons et les cyclistes se déplaçant en site propre ou protégé. Les traversées piétonnes sont sécurisées. La circulation des transports publics est prioritaire mais la capacité et la fluidité du trafic sont garanties. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement proposé rapproche le centre des villages de Saint-Léonard et d'Uvrier de leurs zones résidentielles contribuant ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation des transports publics.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 11'600 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 15'900 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 5'630'000.-	Priorité	A (2015-2018)
Mise en œuvre		Références	
Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.	-	
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête		
Avant-projet :	2014		
Début des travaux :	2015		
Mise en service :	2016		

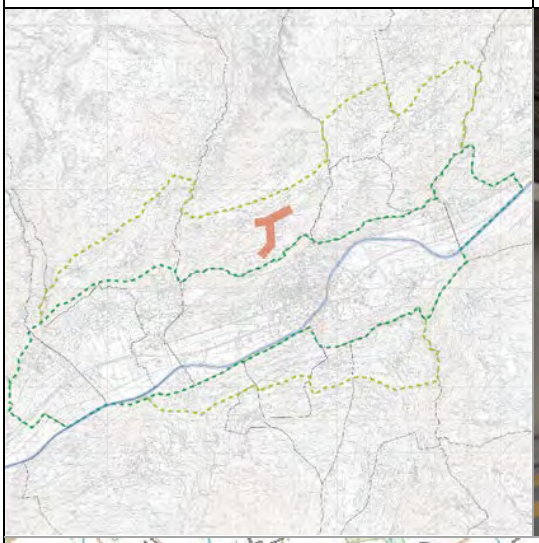
SAINT-GERMAIN, ROUMAZ, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DES VILLAGES

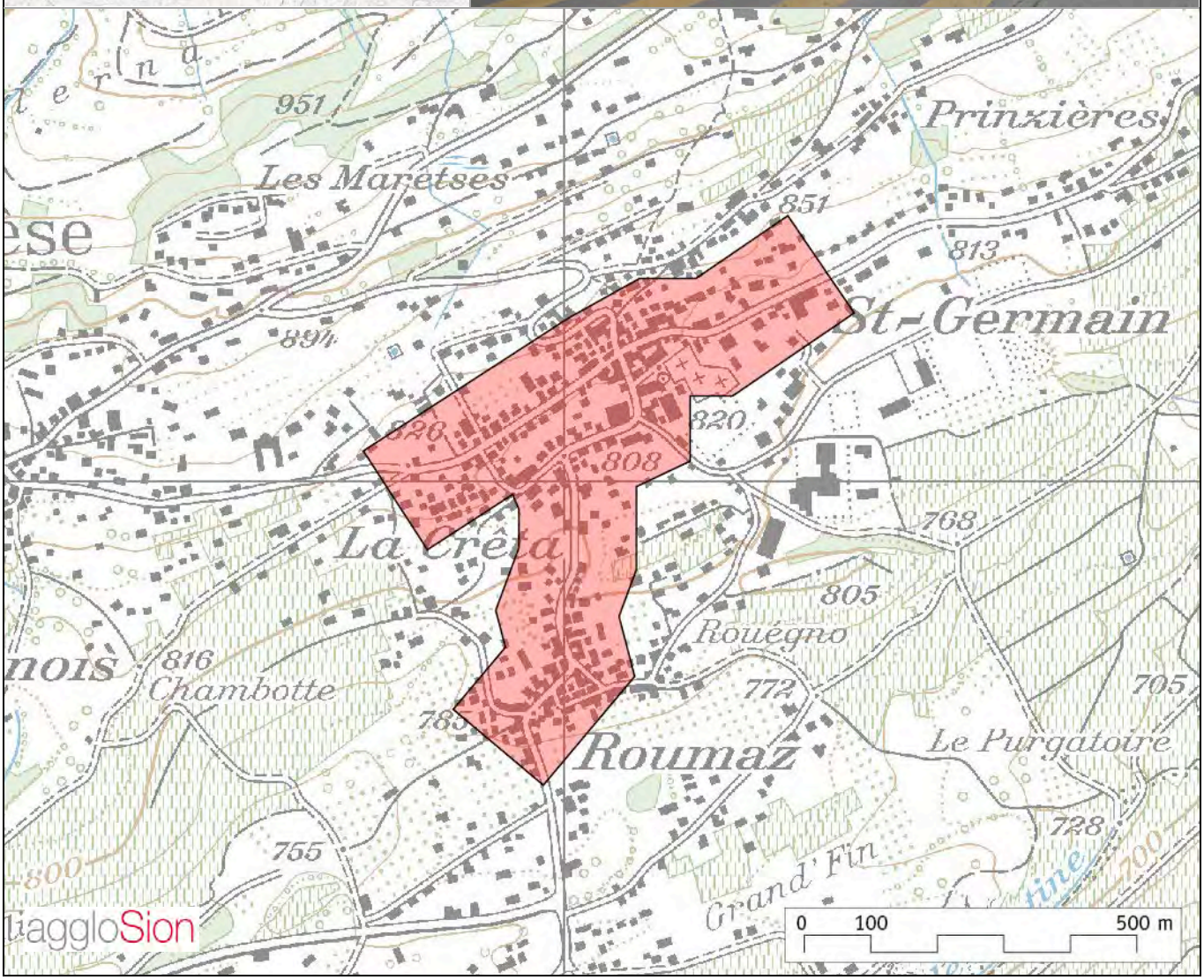
RESEAU ROUTIER / SAVIESE

R18

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Savièse
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SAINT-GERMAIN, ROUMAZ, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DES VILLAGES

RESEAU ROUTIER / SAVIESE

R18

Etat actuel

Le trafic journalier moyen traversant Saint-Germain est de l'ordre de 6'000 véhicules par jour (2009). L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine du village est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées.

Objectifs

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 cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

Le centre des villages de Saint-Germain (comprenant la zone d'intérêt public de Morechon) et de Roumaz est réaménagé, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et améliorant la perméabilité transversale de la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Cet aménagement permettra, même dans l'hypothèse où la route de contournement ne devait pas être réalisée, d'améliorer la sécurité des usagers. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation des transports publics.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 5'700 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 7'800 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 5'400'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015-2016: mise à l'enquête
Avant-projet :	2016
Début des travaux :	2017
Mise en service :	2018

Références

-

NOUVELLE ROUTE D'EVITEMENT DE ROUMAZ ET SAINT-GERMAIN

RESEAU ROUTIER / SAVIESE

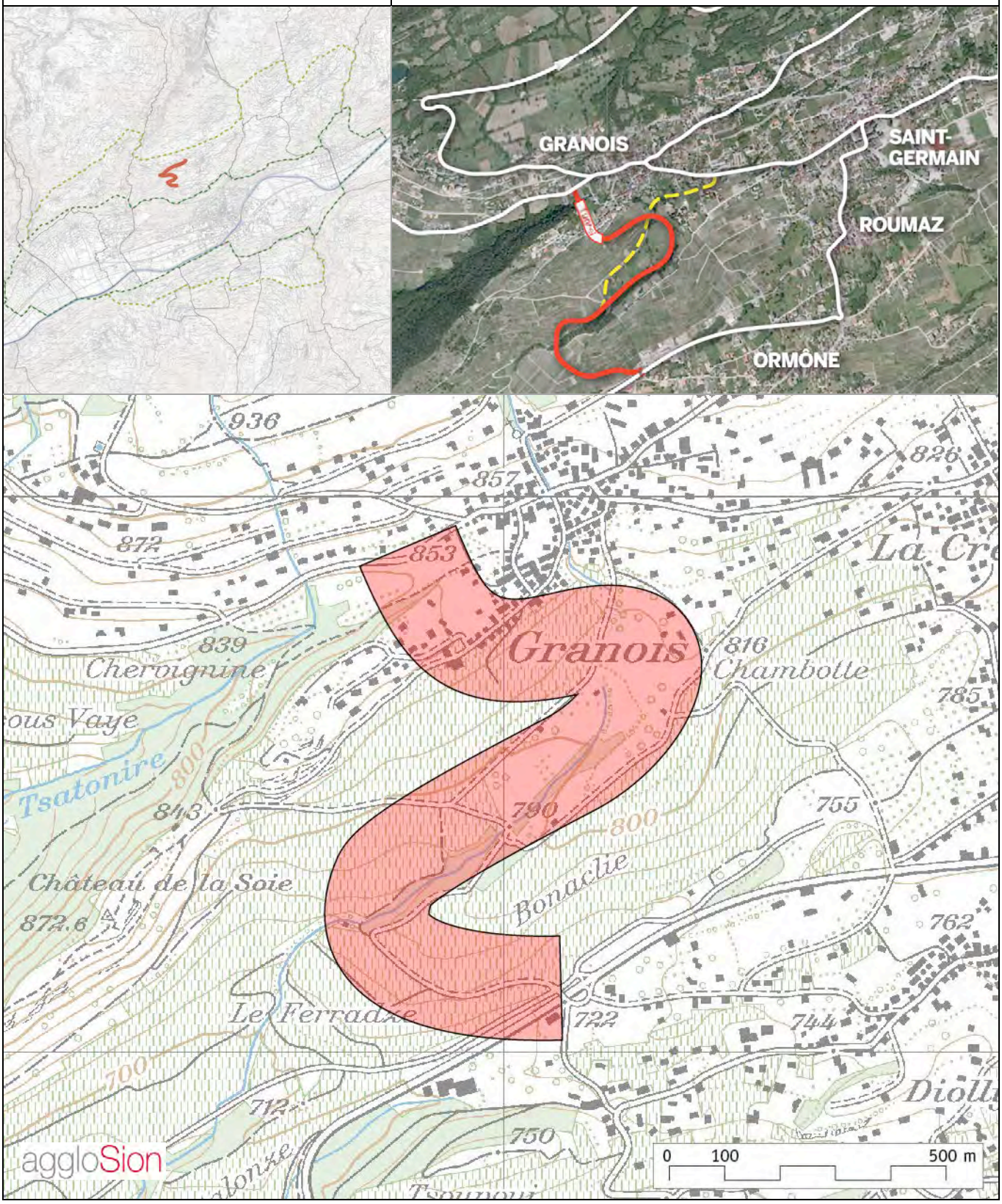
R19

Instance(s) responsable(s)
SRCE Valais

Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Savièse

Autre(s) instance(s) concernée(s)
-



NOUVELLE ROUTE D'EVITEMENT DE ROUMAZ ET SAINT-GERMAIN

RESEAU ROUTIER / SAVIESE

R19

Etat actuel

L'axe cantonal VS 60 de traversée des villages de Saint-Germain et Roumaz (Savièse) voit passer quelque 6'000 véhicules par jour (2009). la gêne subie par les habitants (bruit, air) liée à l'étroitesse de la route actuelle ont conduit la commune et le canton à planifier la construction d'une route de contournement.

Objectifs

Réduire le trafic de transit dans les villages de Saint-Germain et de Roumaz.

Description

La route de contournement se connecte à l'actuelle VS 60 à la hauteur de Bonacliaz à l'aval, puis rejoint la route cantonale à l'ouest de Granois. Elle permet de décharger la traversée des villages de Saint-Germain et Roumaz.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. La route de contournement permettra de diminuer fortement le trafic dans les villages de Saint-Germain et de Roumaz contribuant ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation des transports publics.
CE2: en réduisant le trafic dans les villages et en permettant une requalification spatiale de qualité, la nouvelle route renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic dans le village, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 22'000'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Cette étude est menée sous la responsabilité du Service cantonal des routes et cours d'eau. L'élaboration de l'avant-projet est en phase de finalisation.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2017

Références

Etudes préliminaires menées par l'Etat du Valais, service des routes et cours d'eau.

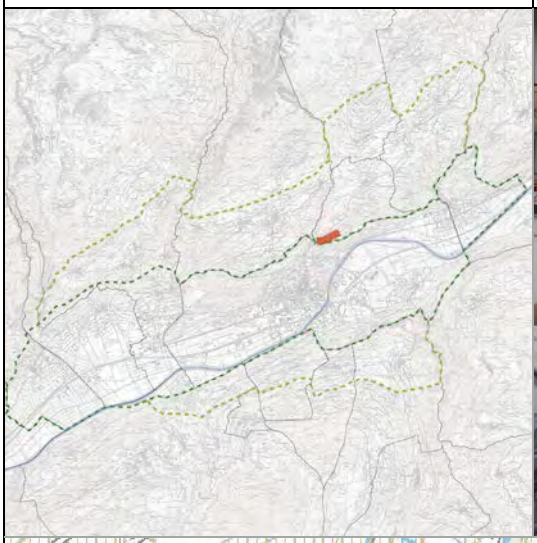
CHAMPLAN, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

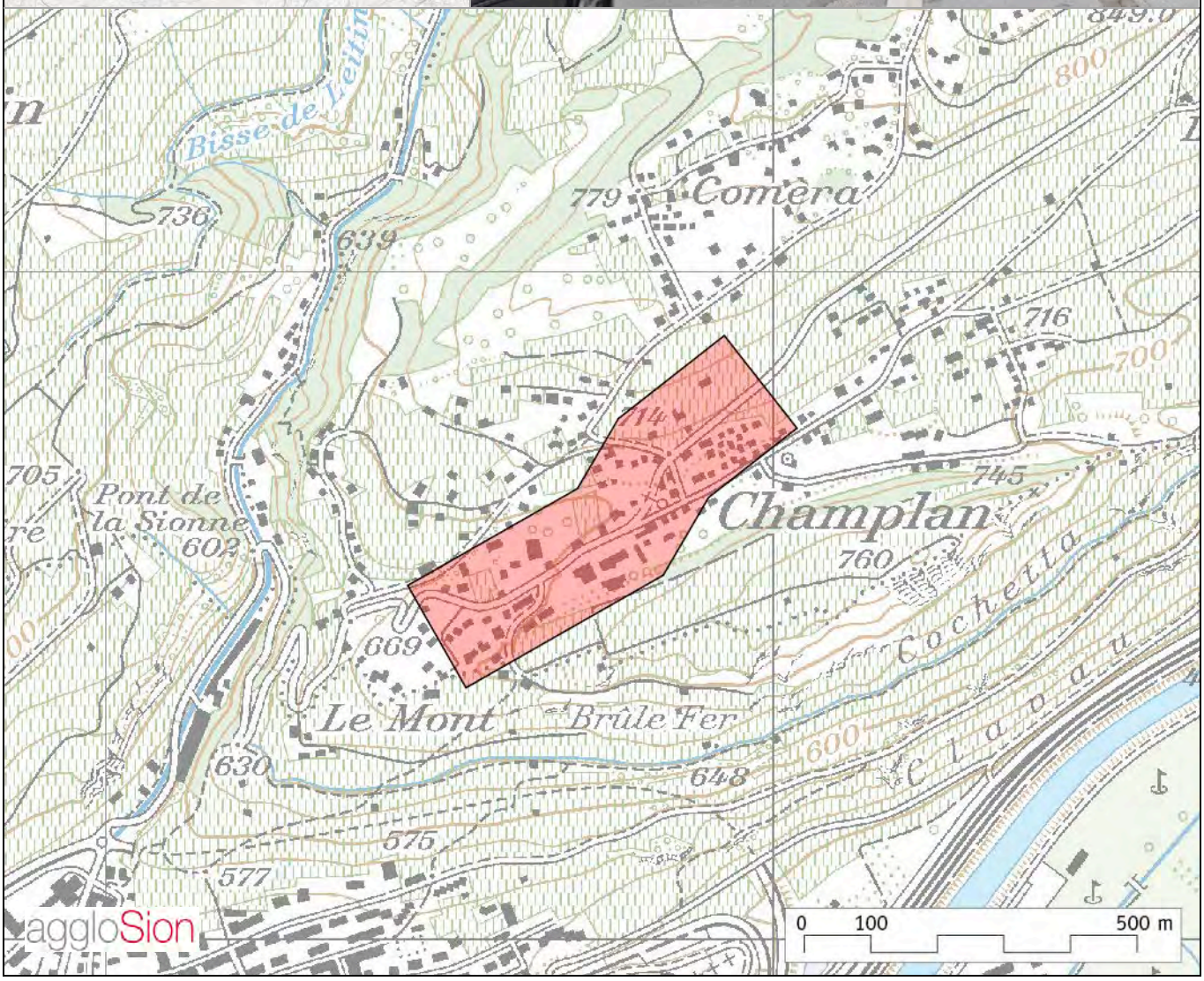
RESEAU ROUTIER / GRIMISUAT

R20

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Grimisuat
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





CHAMPLAN, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / GRIMISUAT

R20

Etat actuel

Le trafic journalier moyen traversant Champlan est d'environ 8'000 véhicules par jour (2009). L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine du village est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées.

Objectifs

Recréer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

Le centre du village de Champlan est réaménagé, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation des transports publics.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 8'000 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 11'000 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'200'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2017

Références

-

GRIMISUAT, REAMENAGEMENT DU CENTRE ET NOUVELLE ROUTE DE LIAISON

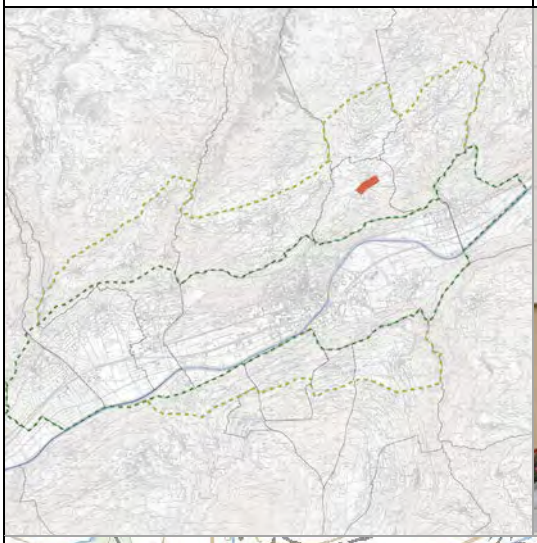
RESEAU ROUTIER / GRIMISUAT

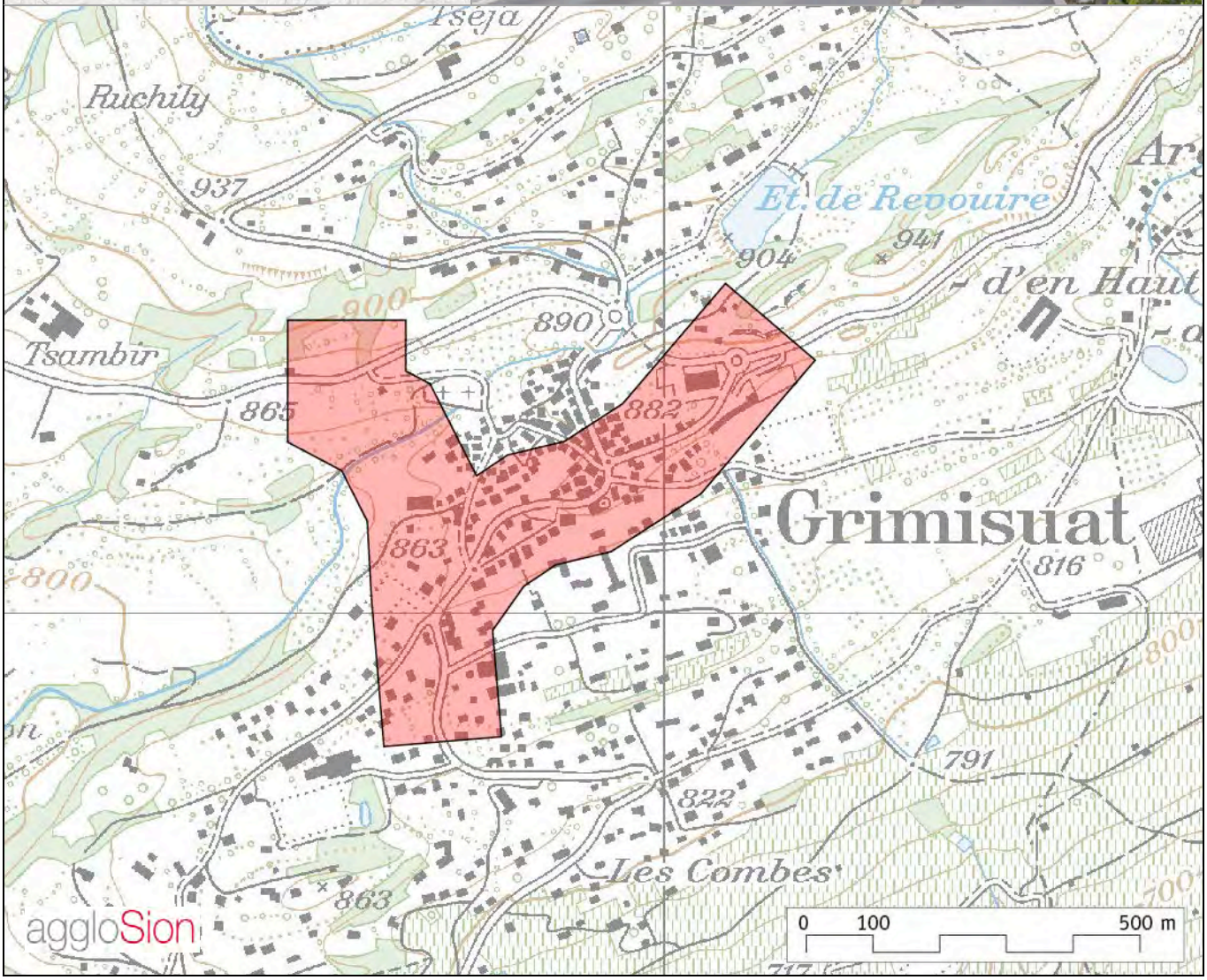
PAQUET

R21

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Grimisuat
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





GRIMISUAT, REAMENAGEMENT DU CENTRE ET NOUVELLE ROUTE DE LIAISON

RESEAU ROUTIER / GRIMISUAT

PAQUET **R21**

Etat actuel

Le trafic journalier moyen traversant Grimisuat est d'environ 8'000 véhicules par jour (2009). L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine du village est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées.

Objectifs

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 cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

Un nouveau tronçon de route cantonale permet de rejoindre directement, à l'ouest du village, la route cantonale Savièse - Ayent, évitant ainsi la traversée du coeur du village par le trafic de transit. Parallèlement le centre de Grimisuat est réaménagé, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation des transports publics.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 8'000 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 11'000 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 5'250'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération. L'étude de faisabilité de la route de liaison ouest est terminée.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2018

Références

-

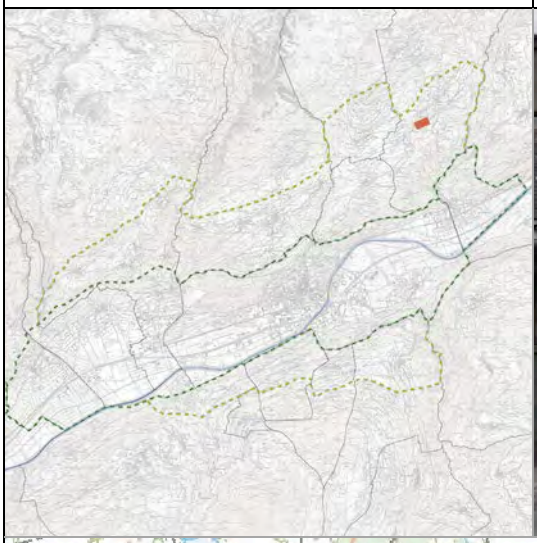
BOTYRE, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

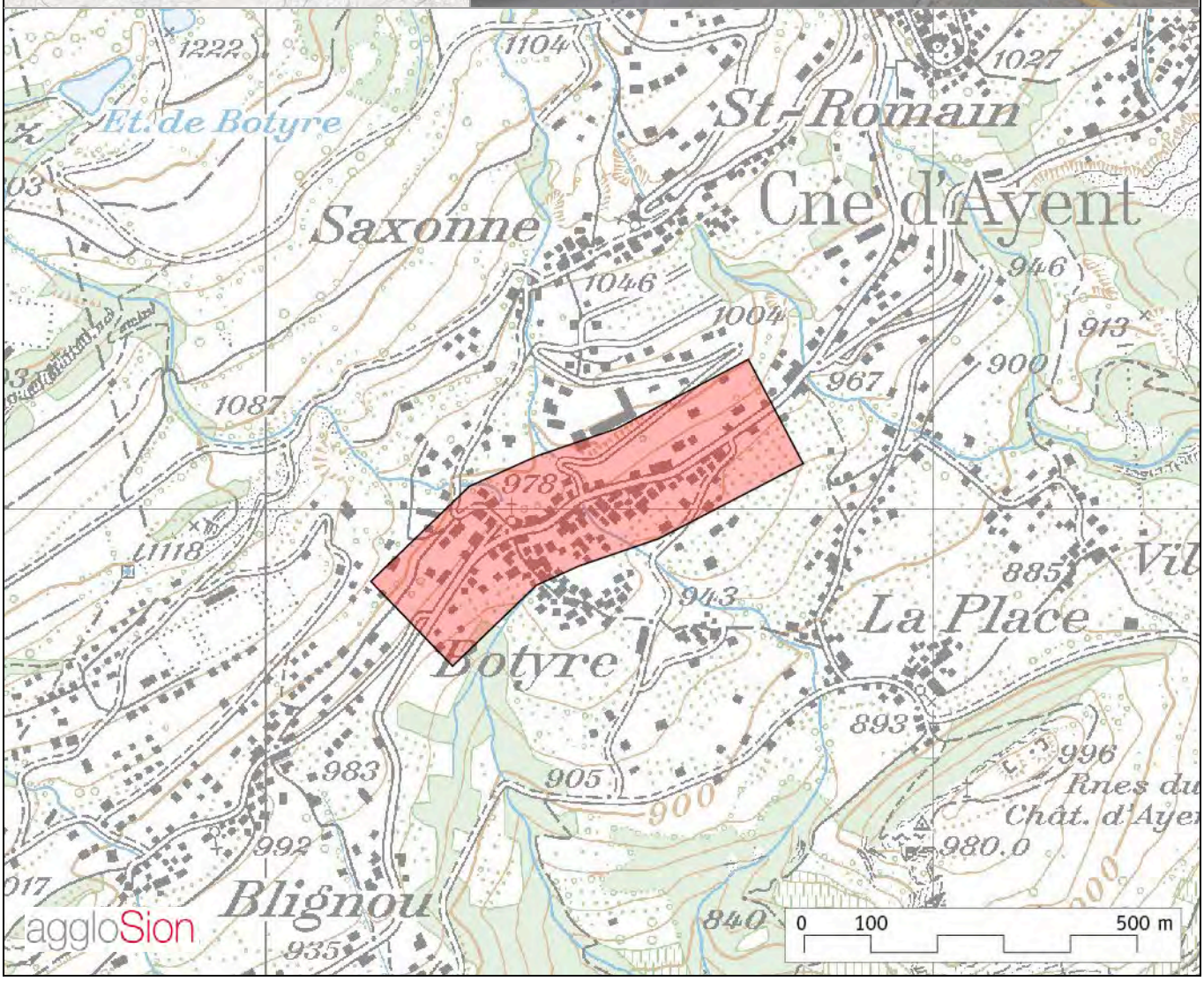
RESEAU ROUTIER / AYENT

R22

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Ayent
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





BOTYRE, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / AYENT

R22

Etat actuel

Le trafic journalier moyen traversant Botyre est d'environ 4'700 véhicules par jour (2009). L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine du village est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées.

Objectifs

Recréer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

Le centre du village de Botyre est réaménagé, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 4'700 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 6'500 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'650'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2016: mise à l'enquête
Avant-projet :	2016
Début des travaux :	2017
Mise en service :	2018

Références

-

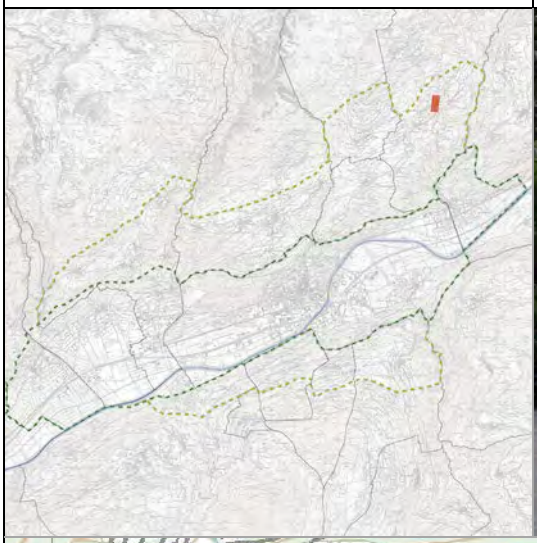
SAINT-ROMAIN, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

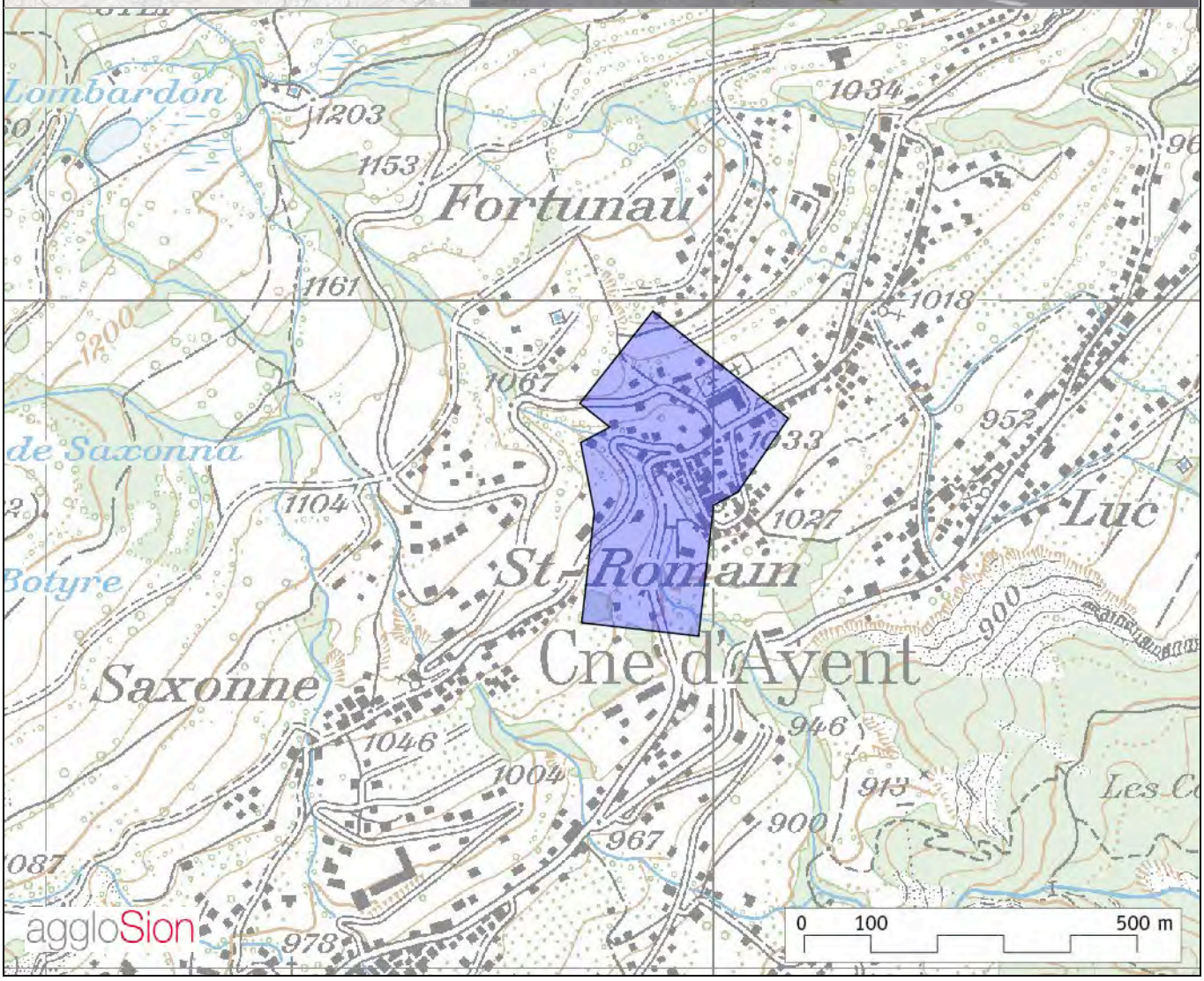
RESEAU ROUTIER / AYENT

R23

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Ayent
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SAINT-ROMAIN, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / AYENT

R23

Etat actuel

La route cantonale VS 58 traversant Saint-Romain est l'axe principal desservant la station d'Anzère. Elle est classée route principale de montagne, et supporte un trafic journalier moyen compris entre 1'800 et 4'700 véhicules (2009) selon les tronçons considérés. L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine du village est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées.

Objectifs

Recréer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

Le centre du village de Saint-Romain est réaménagé, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 3'200 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 4'400 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'430'000.-	Priorité	B (2019-2022)
Mise en œuvre		Références	
Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.	-	
Planning des études :	2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête		
Avant-projet :	2018		
Début des travaux :	2019		
Mise en service :	2020		

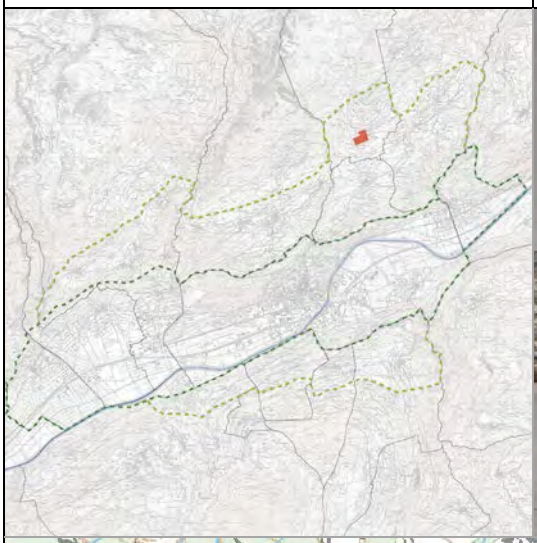
ARBAZ, REAMENAGEMENT DU CENTRE DU VILLAGE

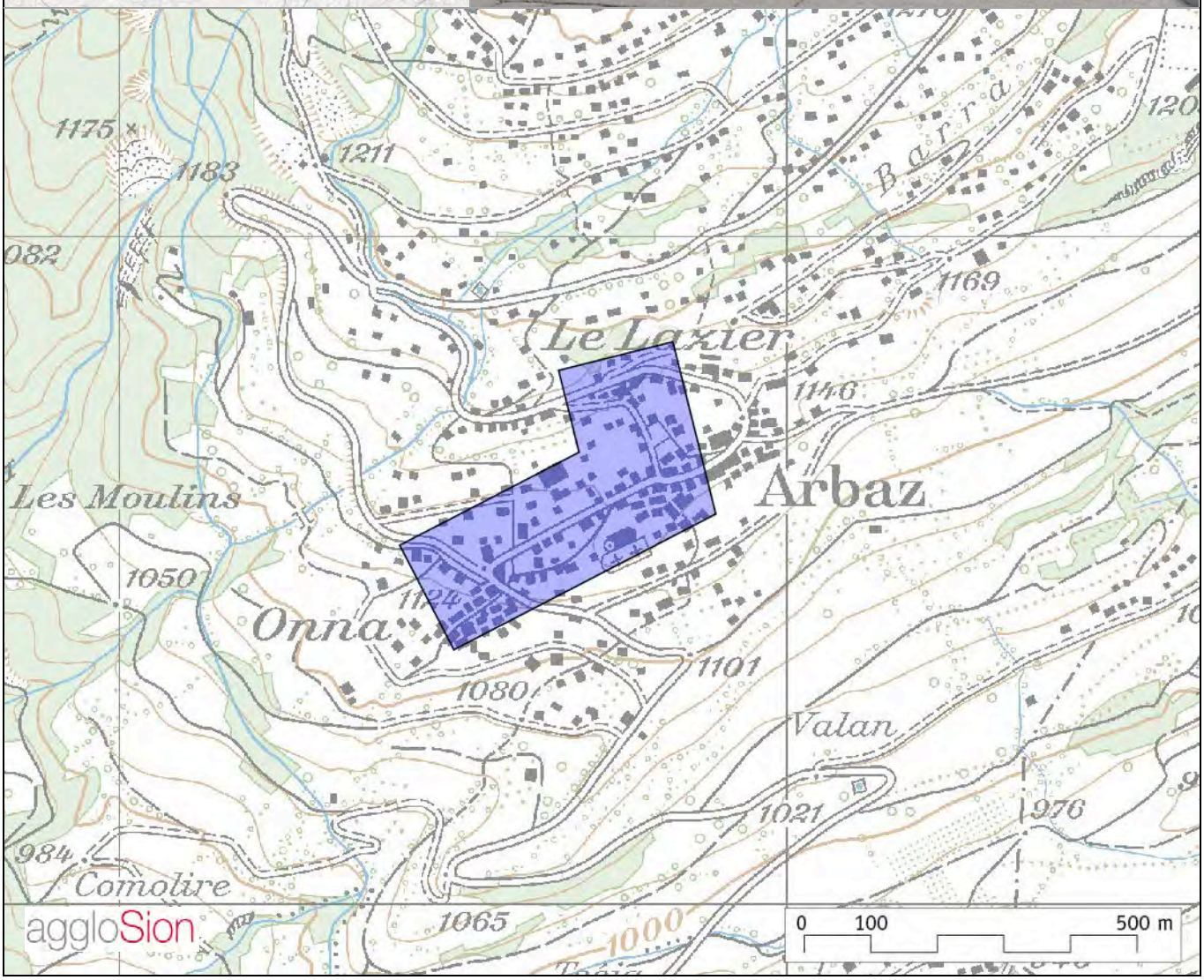
RESEAU ROUTIER / ARBAZ

R24

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Arbaz

Commune(s) concernée(s)
Arbaz
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





ARBAZ, REAMENAGEMENT DU CENTRE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / ARBAZ

R24

Etat actuel

L'ancienne route cantonale traversant le centre du village d'Arbaz n'a pas été réaménagée. Les vitesses y sont excessives. La route, qui longe notamment le site scolaire, n'est équipée ni de trottoirs ni de bandes cycables.

Objectifs

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

Description

Le centre du village d'Arbaz est réaménagé, renforçant le caractère du village et améliorant la sécurité de tous les usagers, notamment dans le secteur de l'école. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 1'600 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 2'200 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'450'000.-	Priorité	B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête
Avant-projet :	2018
Début des travaux :	2019
Mise en service :	2020

Références

-

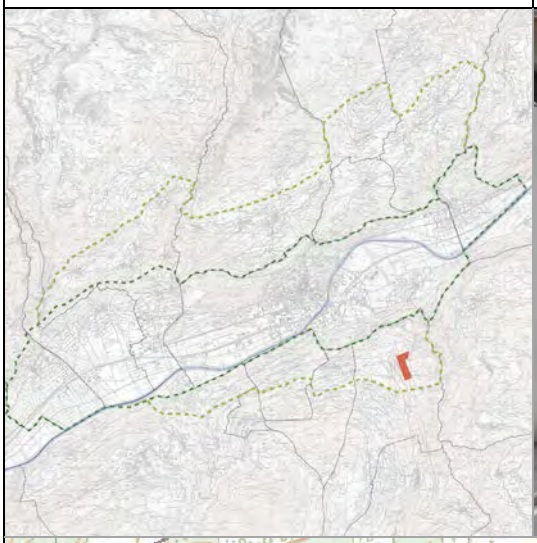
VEX, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

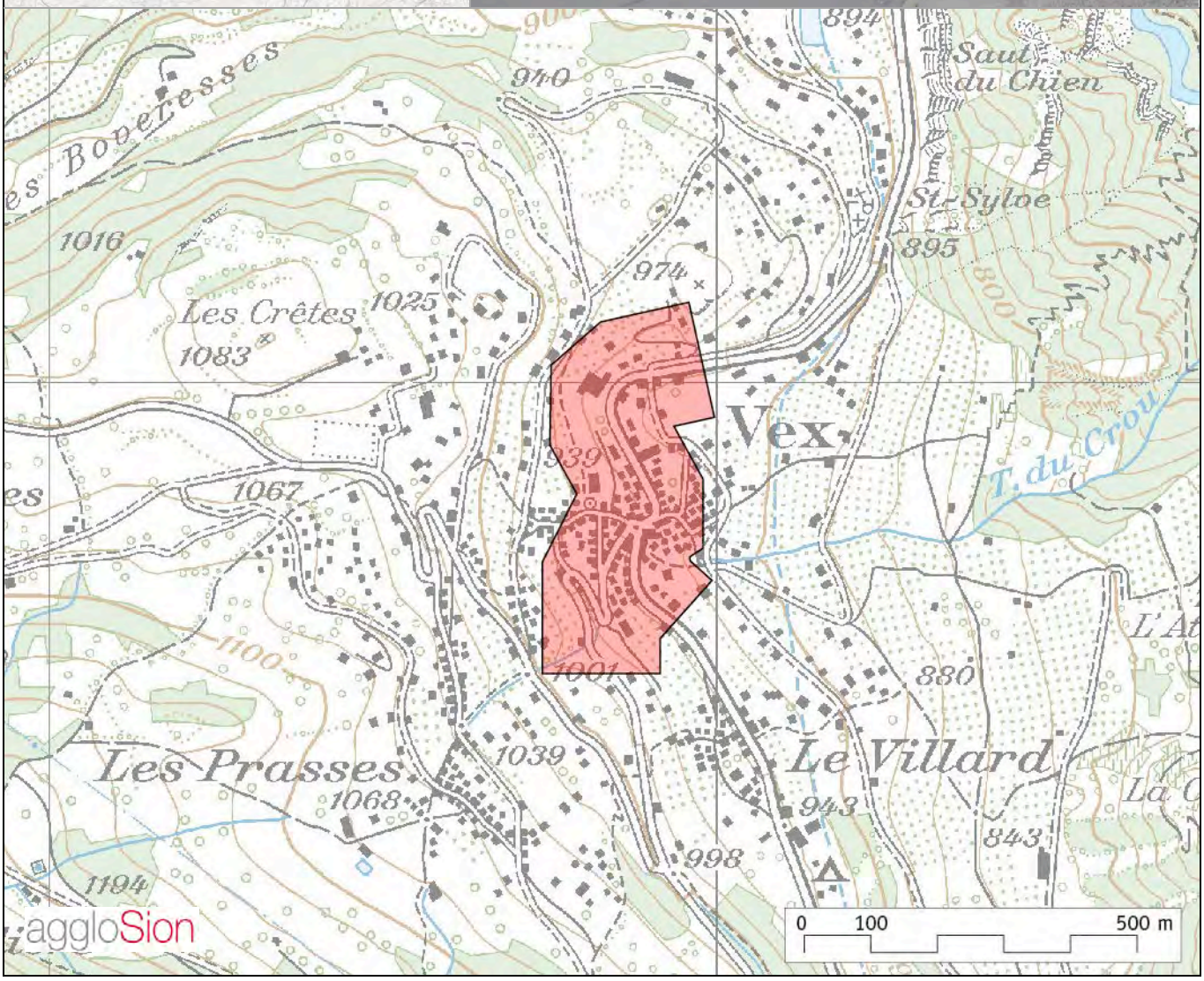
RESEAU ROUTIER / VEX

R25

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Vex
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





VEX, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / VEX

R25

Etat actuel

Le trafic journalier moyen traversant Vex est de plus de 5'000 véhicules (2009). Il s'agit de la liaison principale vers le Val d'Hérens. L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine du village est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels.

Objectifs

Recréer un centre-village sûr et attractif, intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en améliorant la qualité de vie des usagers et habitants du centre.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

Le centre du village de Vex est réaménagé, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 6'200 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 8'500 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 3'400'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016

Références

-

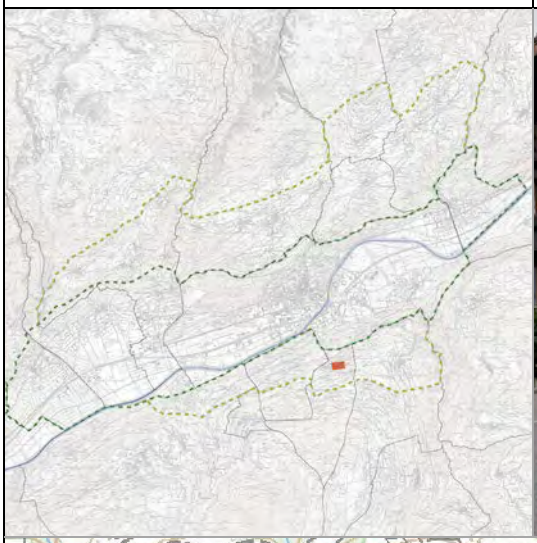
LA VERNAZ, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

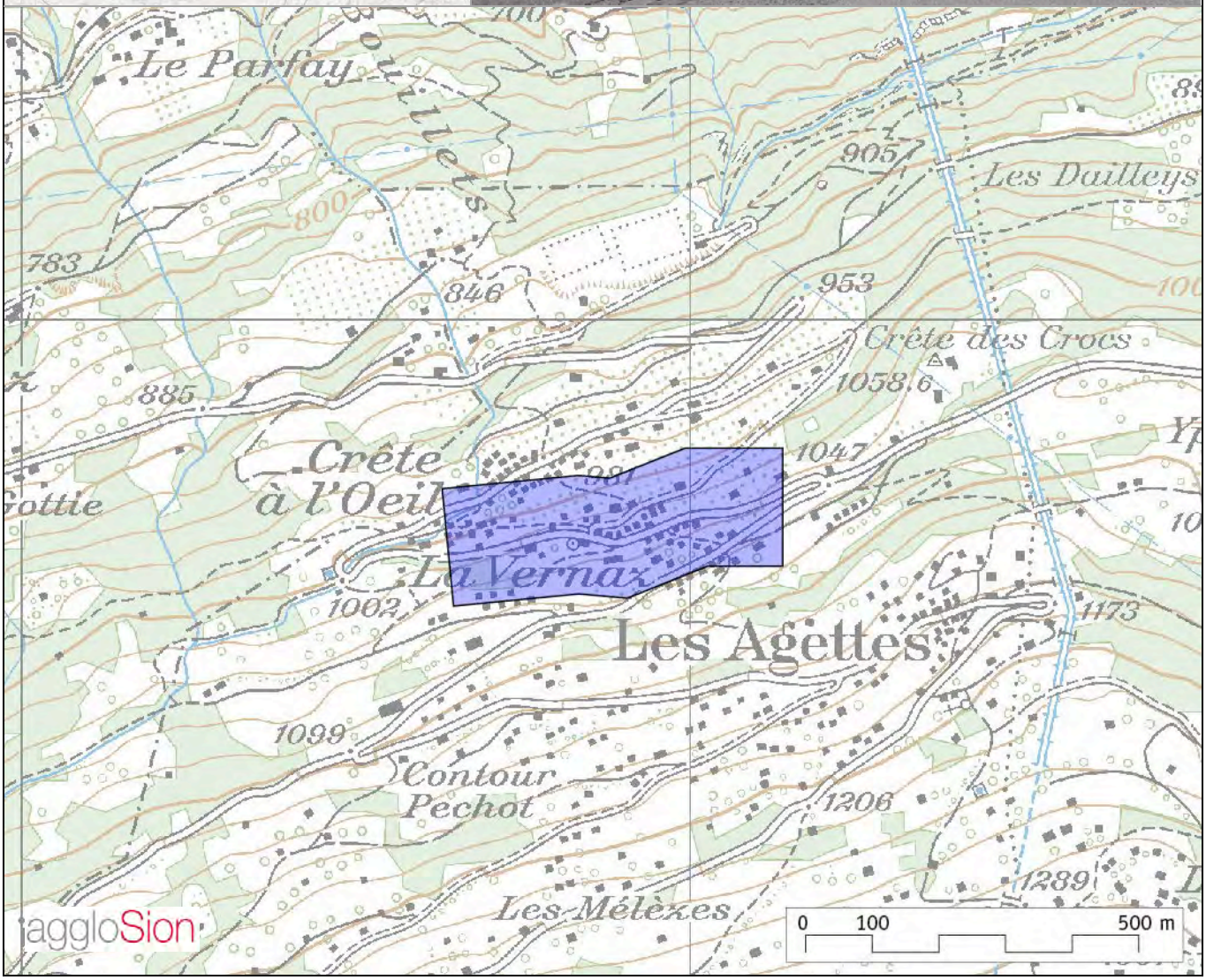
RESEAU ROUTIER / LES AGETTES

R26

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Les Agettes
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





LA VERNAZ, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / LES AGETTES

R26

Etat actuel

La traversée du village de La Vernaz par la route cantonale secondaire de montagne VS 65 a un trafic journalier moyen d'environ 3'000 véhicules (2009). L'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées.

Objectifs

Requalifier l'espace public dans la traversée du village en intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en garantissant la qualité de vie des usagers et habitants du village.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La traversée de La Vernaz est réaménagée et requalifiée, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 3'000 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 4'100 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 560'000.-	Priorité	B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête
Avant-projet :	2018
Début des travaux :	2019
Mise en service :	2019

Références

-

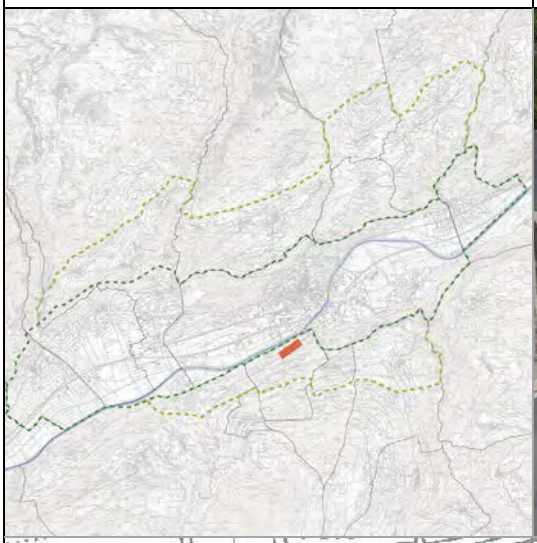
TURIN, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

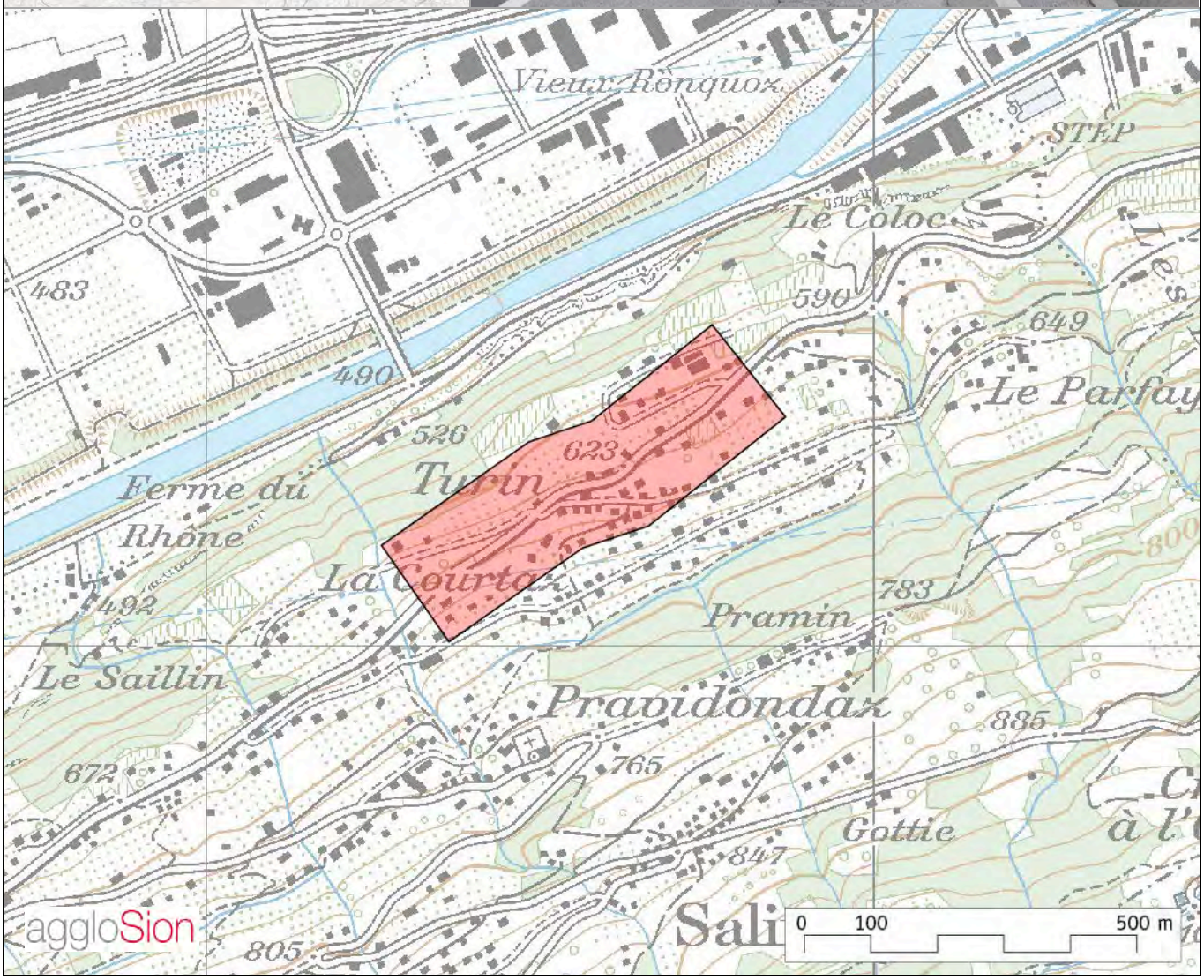
RESEAU ROUTIER / SALINS

R27

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Salins
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





TURIN, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / SALINS

R27

Etat actuel

La route cantonale VS 62 en traversée de Turin, classée comme route principale de montagne, a un trafic journalier moyen d'environ 7'000 véhicules (2009). Cette route, assurant notamment l'accès à Nendaz et Veysonnaz, incite aujourd'hui à des vitesses peu compatibles avec la traversée d'une localité. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels.

Objectifs

Requalifier l'espace public dans la traversée du village en intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en garantissant la qualité de vie des usagers et habitants du village.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La traversée de Turin est réaménagée et requalifiée, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 7'500 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 10'300 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'800'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2017

Références

-

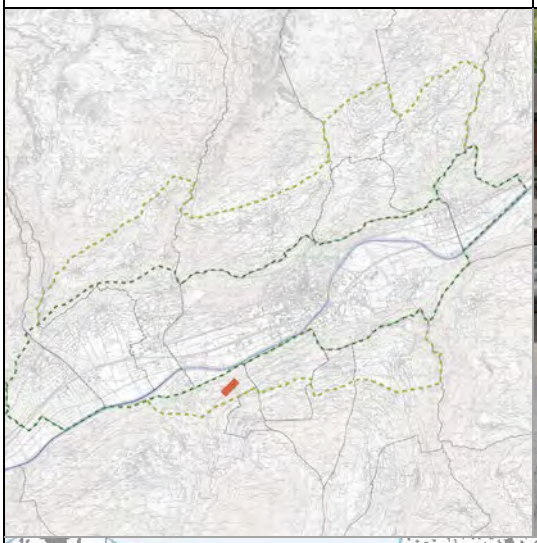
BAAR, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

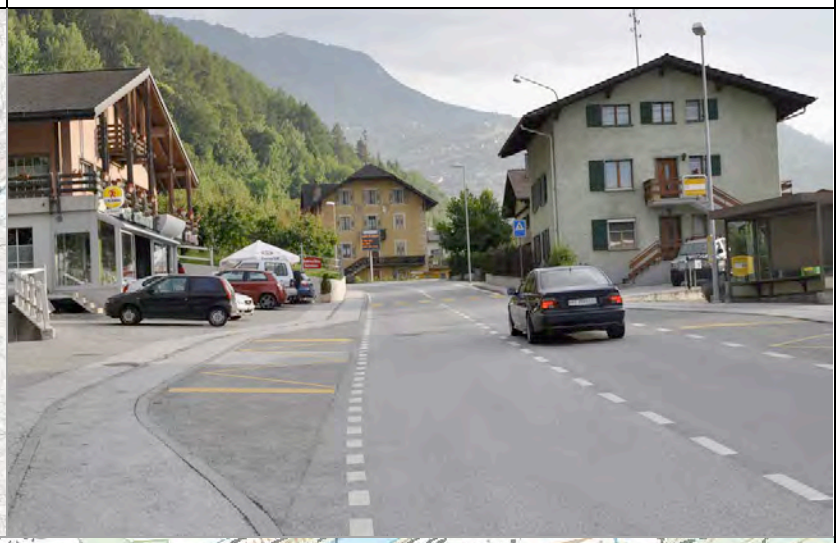
RESEAU ROUTIER / NENDAZ

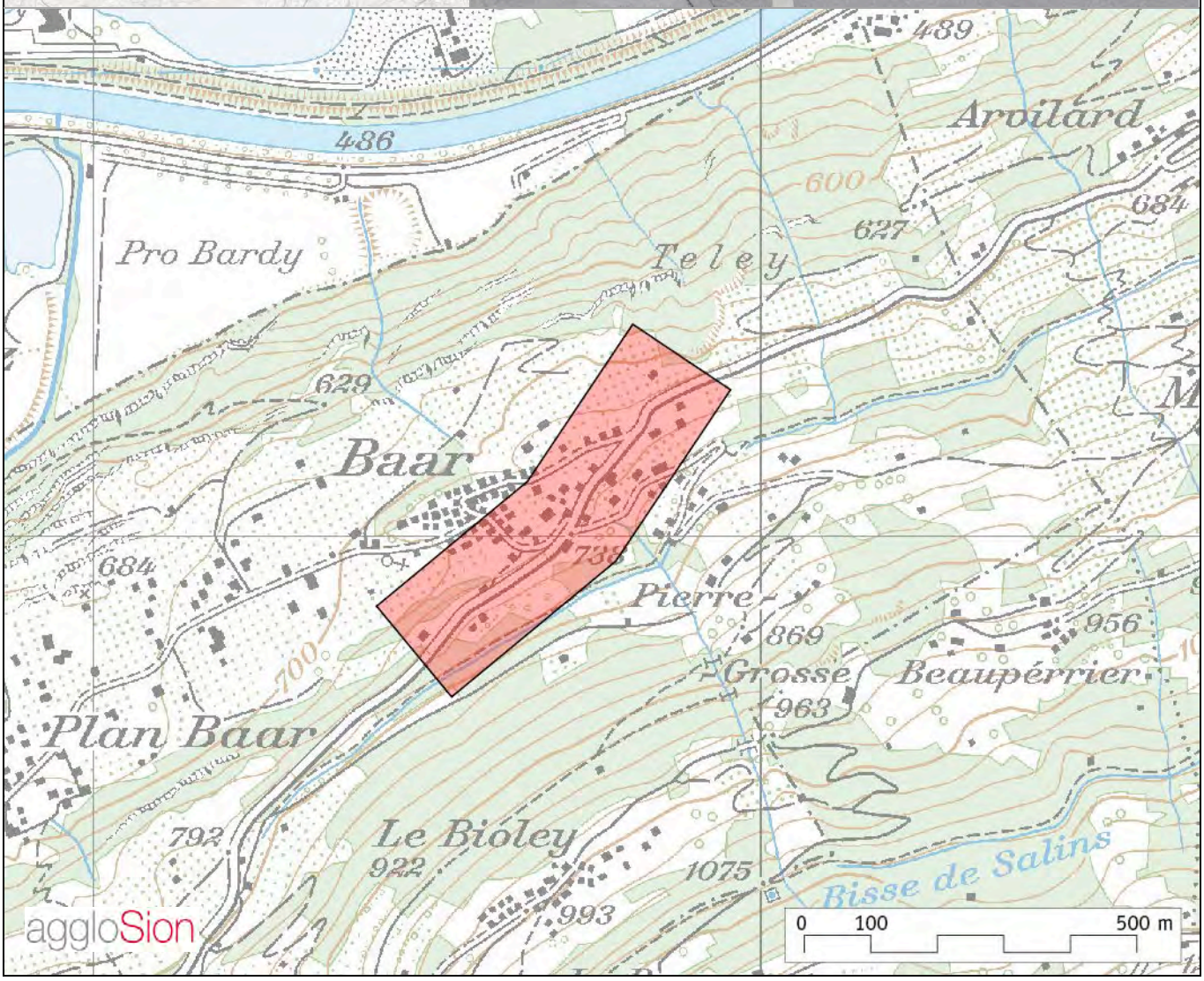
R28

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Nendaz
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-







BAAR, REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE

RESEAU ROUTIER / NENDAZ

R28

Etat actuel

La route cantonale VS 62 en traversée de Baar (commune de Nendaz), classée comme route principale de montagne, a un trafic journalier moyen d'environ 7'000 véhicules (2009). Cette route, assurant notamment l'accès à Nendaz et Veysonnaz, incite aujourd'hui à des vitesses peu compatibles avec la traversée d'une localité. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels.

Objectifs

Requalifier l'espace public dans la traversée du village en intégrant la route cantonale et son trafic automobile tout en garantissant la qualité de vie des usagers et habitants du village.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
Améliorer la perméabilité de l'axe.

Description

La traversée de Baar est réaménagée et requalifiée, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

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 du village et contribue ainsi à en 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.

Utilité

CE1: améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces.
CE2: en améliorant la qualité des espaces publics, renforce l'attractivité du centre du village comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : 6'900 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 9'500 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 900'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la requalification urbaine et à la sécurisation de cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2014-2015: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2016: mise à l'enquête
Avant-projet :	2016
Début des travaux :	2017
Mise en service :	2018

Références

-

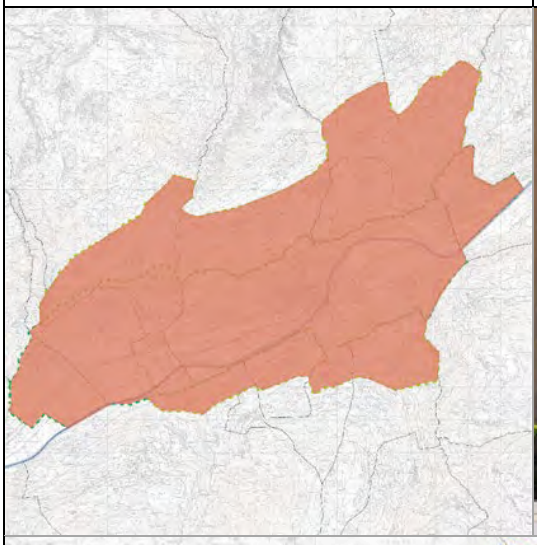
REAMENAGEMENT DES RESEAUX ROUTIERS COMMUNAUX DANS LES SECTEURS URBANISES

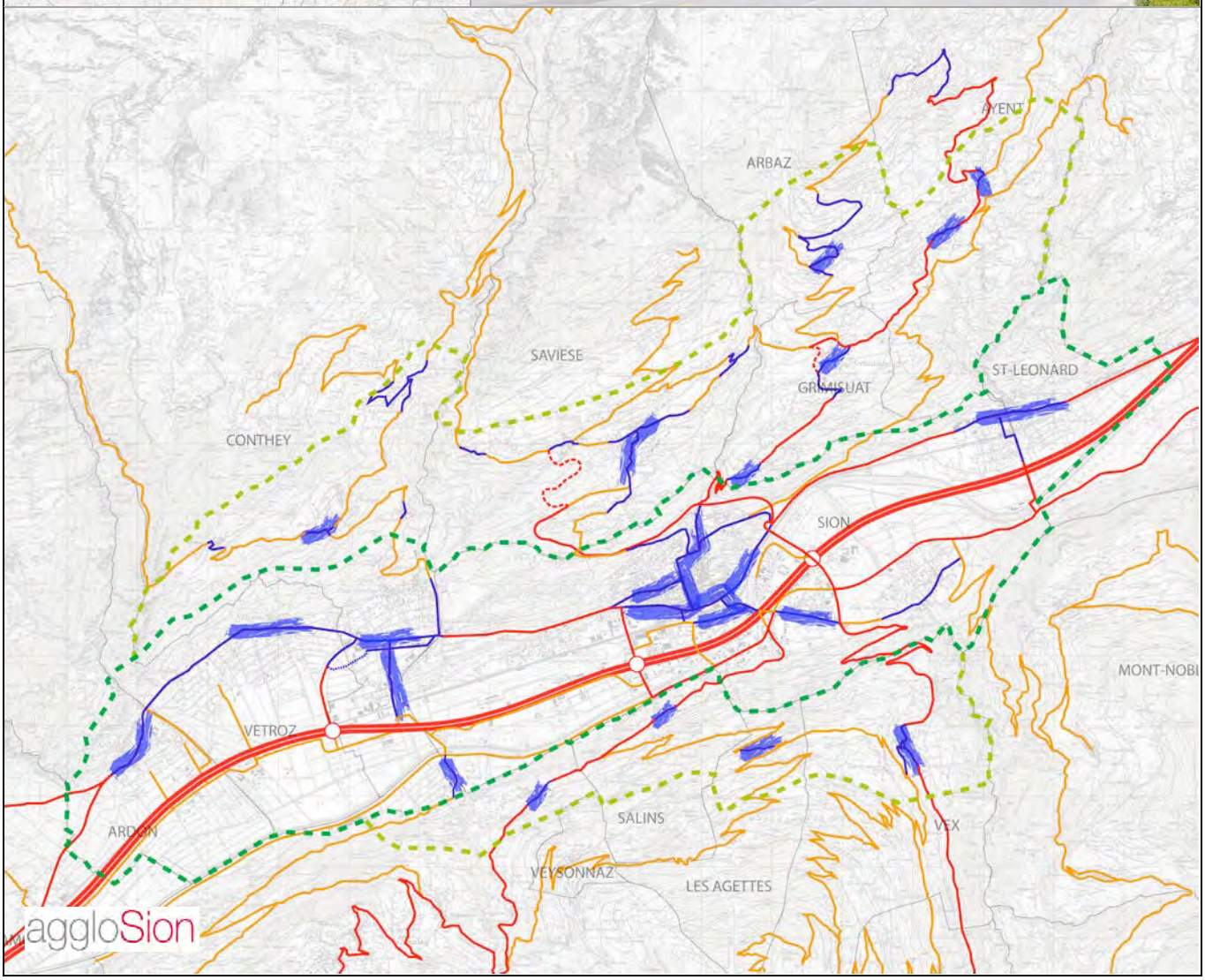
RESEAU ROUTIER / TOUTES LES COMMUNES

PAQUETS
R29

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Communes

Commune(s) concernée(s)
Toutes
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





REAMENAGEMENT DES RESEAUX ROUTIERS COMMUNAUX DANS LES SECTEURS URBANISES

RESEAU ROUTIER / TOUTES LES COMMUNES

PAQUETS
R29

Etat actuel

La plus grande partie du territoire urbanisé des communes de l'agglomération remplit les critères pour l'introduction de zones à vitesse modérée (plusieurs zones résidentielles sont d'ailleurs aujourd'hui déjà sous le régime de zone 30 km/h). Hors des axes à orientation trafic, la vitesse générale à 50 km/h n'est pas compatible avec le caractère des lieux, l'activité riveraine et les cheminements en mobilité douce.

Objectifs

Mettre en adéquation la vitesse et l'aménagement des voiries de quartiers avec leur fonction dans le réseau.
Améliorer la qualité de vie dans les secteurs urbanisés.
Renforcer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.

Description

Les zones à vitesse modérée (zones 30 ou zones de rencontre) sont généralisées sur l'ensemble du réseau routier des communes, à l'exception des axes principaux et des secteurs industriels.
L'aménagement des chaussées est adapté de manière à diminuer la vitesse des véhicules et à donner plus de confort et de sécurité aux piétons et aux cyclistes.
Ponctuellement, en fonction des conditions locales, des infrastructures spécifiques sont mises en place pour offrir aux usagers de mobilité douce des itinéraires directs et confortables (contre-sens cyclistes, cheminement en site propres entre quartiers, etc.).

Opportunité

Le réaménagement global du réseau routier dans les secteurs urbanisés contribue à rendre les centres des villes et des villages et les quartiers d'habitation conviviaux, attractifs et sûrs, conformément aux objectifs et aux principes du projet d'agglomération. Cette mesure renforce l'attractivité des secteurs centraux comme lieu de vie et d'habitat concourant ainsi à la nécessaire densification des centres.

Utilité

CE1: renforce la hiérarchie du réseau et évite les reports de trafic dans les quartiers.
CE2: améliore l'attractivité des quartiers situés dans les centres ou à proximité de ceux-ci.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers.
CE4: diminue le trafic et les vitesses, et réduit ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Les coûts de ces mesures doivent encore être évalués. Ils seront pris en charge directement par les communes concernées.	Priorité	Avant 2015 A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Plusieurs communes ont déjà mis en place un certain nombre de mesures. Des zones 30 sont en place dans bon nombre de secteurs résidentiels de l'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études globales de sécurité dans les communes, définition d'un plan d'action communal de sécurisation du réseau routier et de réaménagement des espaces publics
Avant-projet :	2012-2015
Début des travaux :	2012-2018
Mise en service :	2012-2018

Références

Diverses études réalisées ou en cours dans les communes.

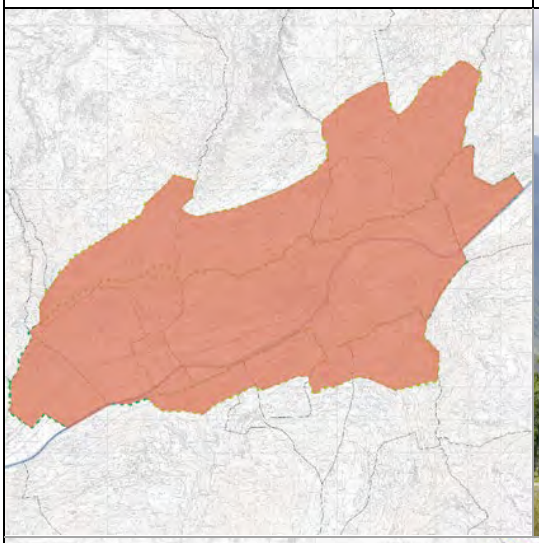
ADAPTATION DE LA SIGNALISATION ROUTIERE

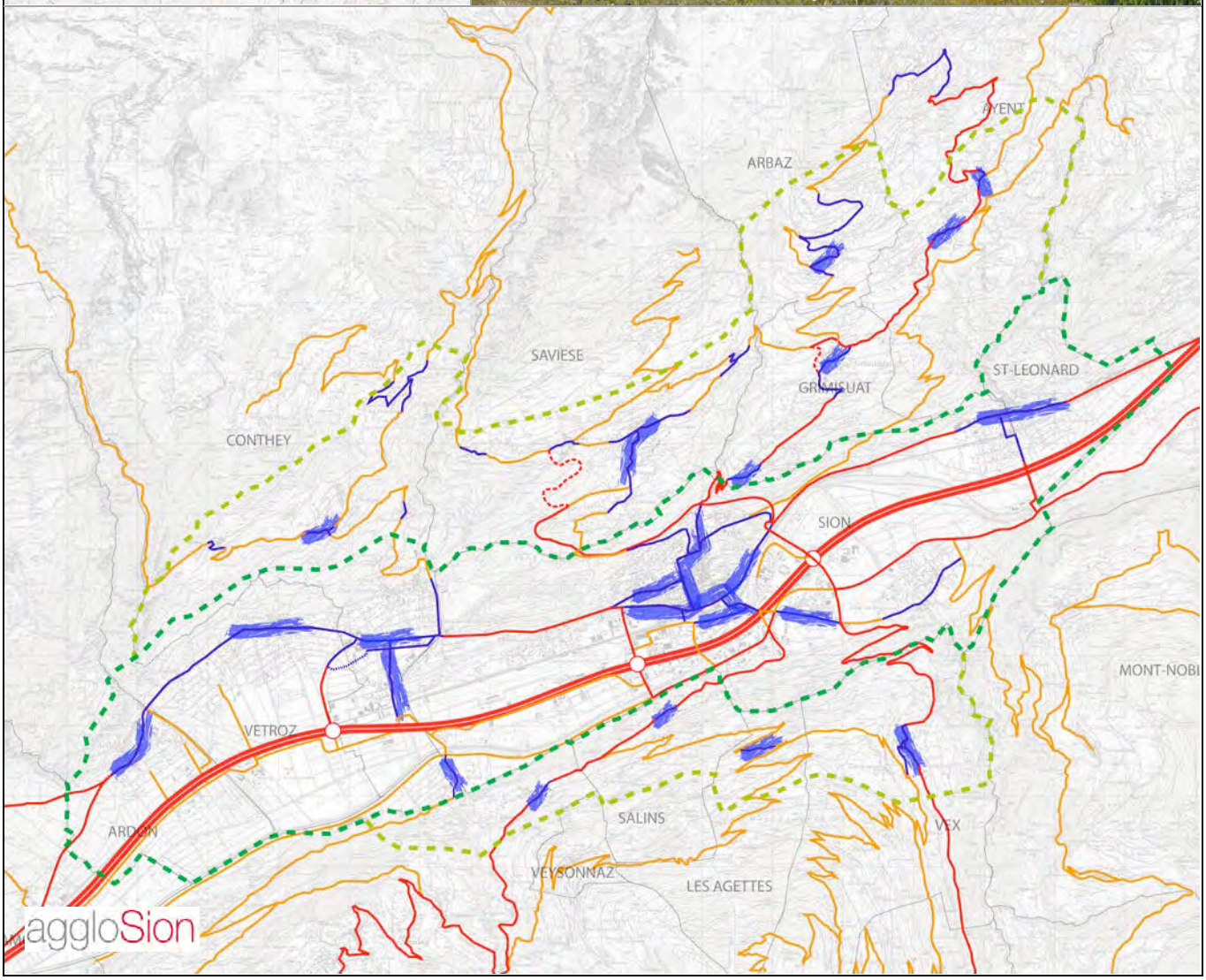
RESEAU ROUTIER / TOUTES LES COMMUNES

R30

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais, communes

Commune(s) concernée(s)
Toutes
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





ADAPTATION DE LA SIGNALISATION ROUTIERE

RESEAU ROUTIER / TOUTES LES COMMUNES

R30

Etat actuel

La signalisation actuelle correspond à la hiérarchie légale du réseau. Localement, elle incite l'usager à utiliser le réseau cantonal alors que la concept du projet d'agglomération prévoit le transfert du transit sur l'autoroute.

Objectifs

Inciter le trafic à utiliser le réseau routier conformément à la hiérarchie retenue dans le projet d'agglomération.

Description

La signalisation directionnelle est adaptée. Le trafic de transit est orienté, dans la règle, vers l'autoroute.

Opportunité

Le projet d'agglomération définit une hiérarchie cohérente avec le projet de territoire. Cette mesure vise à inciter le trafic à utiliser le réseau conformément à cette hiérarchie.

Utilité

CE1: incite le trafic à utiliser le réseau conformément à la hiérarchie retenue.
CE2: réduit le trafic dans les secteurs de développement stratégiques, dans les centres et dans les secteurs résidentiels.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en incitant le trafic automobile à utiliser les axes adaptés.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) dans les secteurs sensibles.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 200'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la réorganisation de la signalisation ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: étude technique de réorganisation de la signalisation
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015-2018

Références

-

AMENAGEMENT DE PARKINGS D'ECHANGE EN CONNEXION AVEC LE RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION

STATIONNEMENT / LIGNES DE BUS

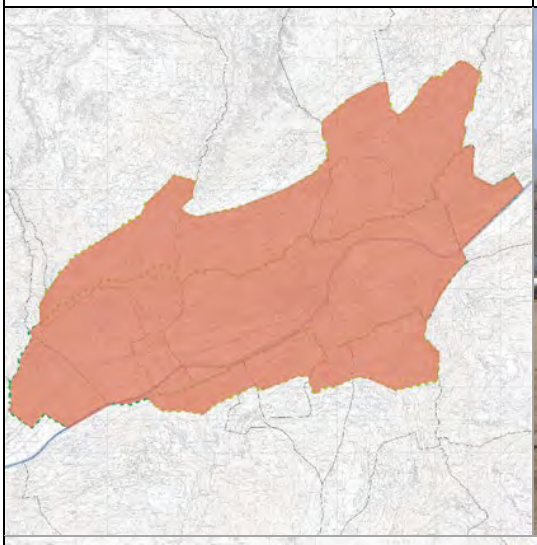
PAQUET **S1**

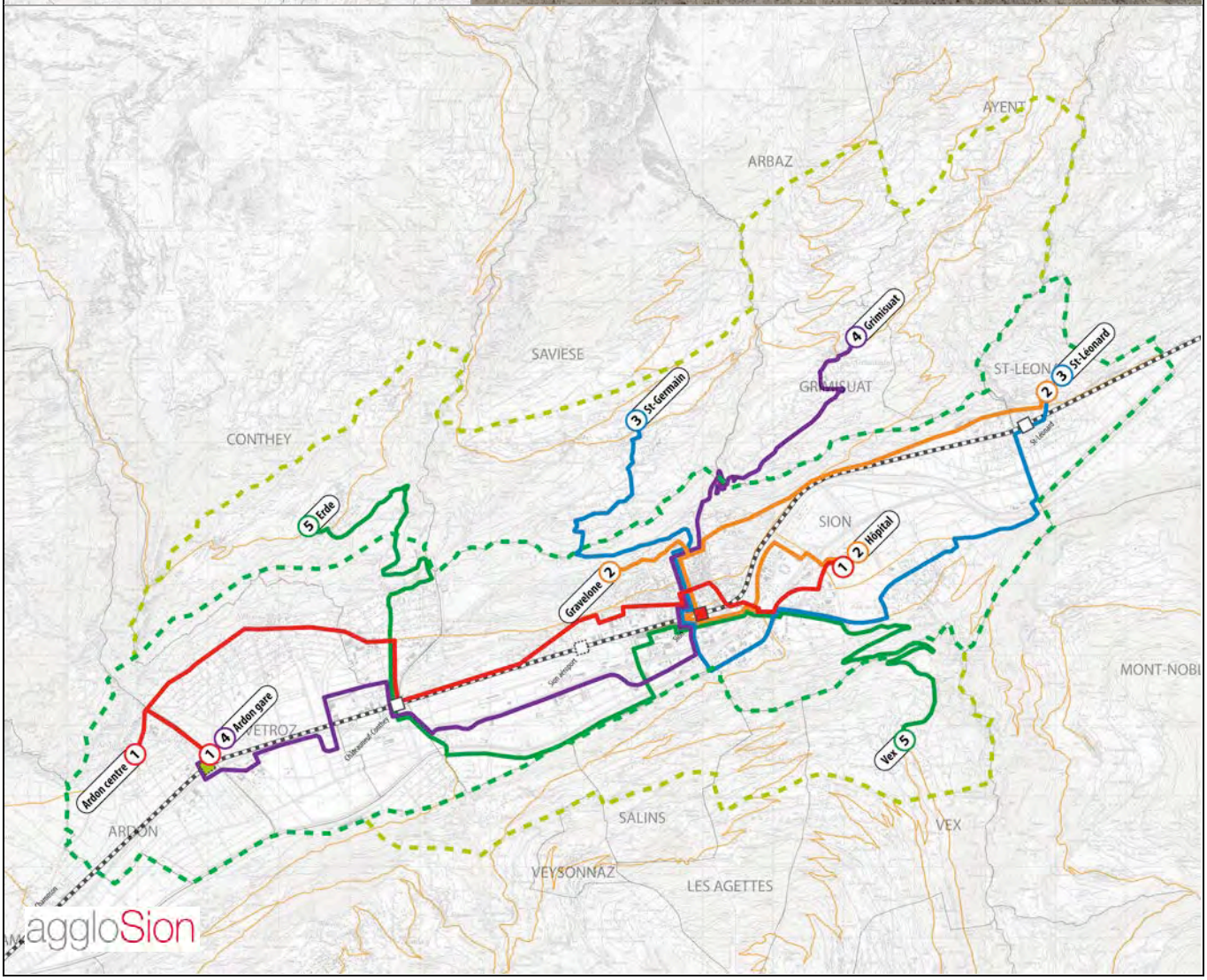
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
AggloSion

Commune(s) concernée(s)
Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)
ST Valais





AMENAGEMENT DE PARKINGS D'ECHANGE EN CONNEXION AVEC LE RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION

PAQUET **S1**

STATIONNEMENT / LIGNES DE BUS

Etat actuel

Aujourd'hui, si l'on excepte le P+Rail de la gare de Sion, il n'existe pas, dans l'agglomération, de parkings d'échange permettant un transbordement sur les lignes de transports publics.

Objectifs

Permettre un transbordement de la voiture sur le transport public pour les usagers mal desservis par les transports publics à leur domicile.

Description

La mise en place d'un réseau de bus performant dans l'agglomération offre l'opportunité pour les usagers mal desservis à leur domicile, de laisser leur véhicule en périphérie et de rejoindre le centre-ville en bus. Le projet d'agglomération prévoit d'utiliser les parkings existants en périphérie (centres commerciaux, stade). En effet, les pointes d'utilisation de ces infrastructures correspondent aux soirs ou aux week-ends. Elles offrent en conséquence un potentiel d'utilisation important, en journée, pour les pendulaires.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des transports publics. Ces parkings d'échange permettront aux usagers des secteurs mal desservis par les transports publics à leur domicile de transborder sur une ligne de transports publics immédiatement connectée aux principaux secteurs d'activité de la plaine.

Utilité

CE1: améliore l'accessibilité aux transports publics en développant les interfaces de transbordement.
CE2: valorise les secteurs centraux de l'agglomération en améliorant leur accessibilité.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 240'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant les parkings périphériques à mettre en place avec le réseau de bus de l'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: développement du concept dans le cadre de l'étude du réseau bus de l'agglomération
Avant-projet :	2013
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

Références

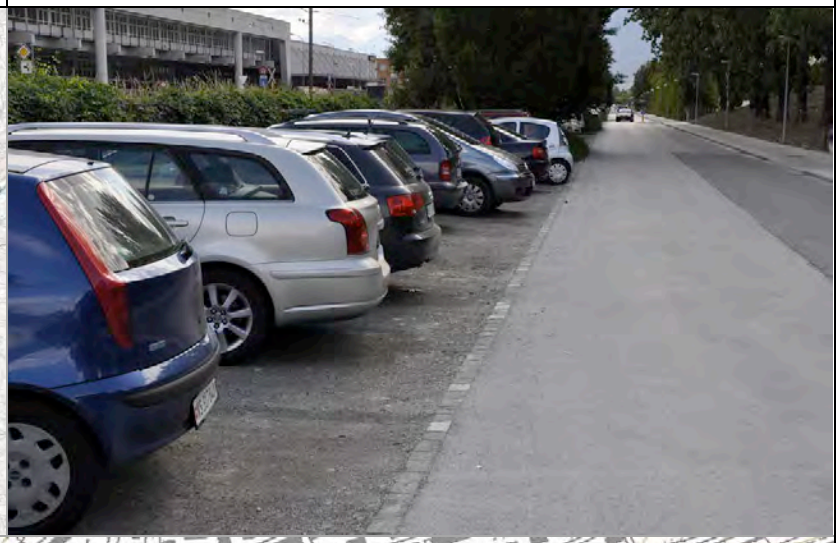
-

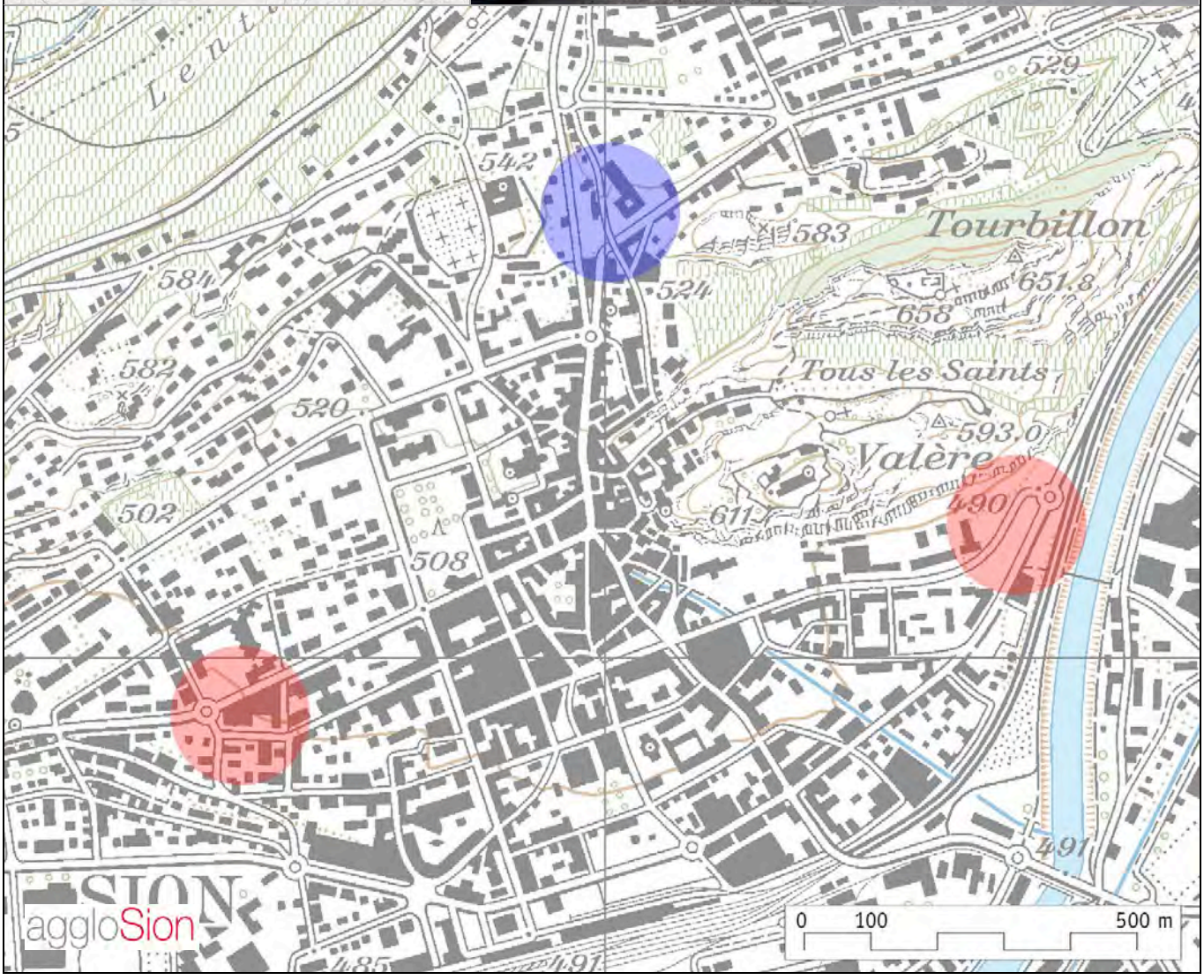
AMENAGEMENT DE PARKINGS EN PERIPHERIE DU CENTRE-VILLE DE SION

STATIONNEMENT / SION

PAQUET **S2**

Instance(s) responsable(s)	Commune(s) concernée(s)
AggloSion	Sion
Maître(s) d'ouvrage	**Autre(s) instance(s) concernée(s)**
Sion	-





AMENAGEMENT DE PARKINGS EN PERIPHERIE DU CENTRE-VILLE DE SION

STATIONNEMENT / SION

PAQUET **S2**

Etat actuel

Il n'existe pas, en périphérie immédiate du centre-ville de Sion, de parkings permettant aux automobilistes de laisser leur véhicule et de rejoindre le centre à pied ou à vélo. Le stationnement longue durée est cependant possible dans certains secteurs à proximité du centre, par exemple le long des voies CFF (cf. photo). L'accès à ces secteurs est localement en conflit avec du trafic piéton ou cycliste.

Objectifs

Offrir une possibilité de stationnement de moyenne ou longue durée pour les habitants, employés et visiteurs, à proximité du centre-ville.

Description

Le centre-ville de Sion étant relativement compact, il est possible d'aménager, à sa proximité immédiate, des parkings directement reliés au réseau routier principal et dont l'accessibilité ne génère que peu de nuisances dans les quartiers d'habitation. Depuis ces parkings, l'usager peut se rendre au centre-ville à pied ou avec les vélos en libre-service. Plusieurs emplacements ont été proposés. Les études détaillées de faisabilité sont en cours.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à diminuer le trafic automobile dans les centres et à valoriser l'espace public urbain. La construction de parkings hors du centre-ville permettra d'y diminuer le nombre de places de stationnement et de réaffecter les espaces ainsi libérés pour une amélioration de l'espace public et/ou pour la construction de places de stationnement vélos.

Utilité

CE1: permet de réduire le trafic automobile au centre-ville et d'offrir des espaces supplémentaires aux zones de stationnement pour deux-roues légers.
CE2: permet, grâce à la requalification de l'espace public urbain, de renforcer l'attractivité du centre-ville.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant le trafic automobile au centre-ville.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en diminuant le trafic automobile au centre-ville.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Priorité A: Fr. 12'000'000.- Priorité B: Fr. 12'000'000.-	Priorité	A (2015-2018) B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant les parkings en périphérie du centre-ville de Sion ont été menées pas la ville dans le cadre du volet mobilité du plan directeur communal (2010-2011).
Planning des études :	2012-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014-2018: mises à l'enquête
Avant-projet :	2012-2018
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016-2020

Références

Plan directeur communal de la Ville de Sion, volet mobilité, 2010-2011.

Parking en périphérie du centre-ville, étude d'opportunité, Transitec, 2008.

Nouveau parking des Roches-Brunes, étude des circulations, Transitec, 2009.

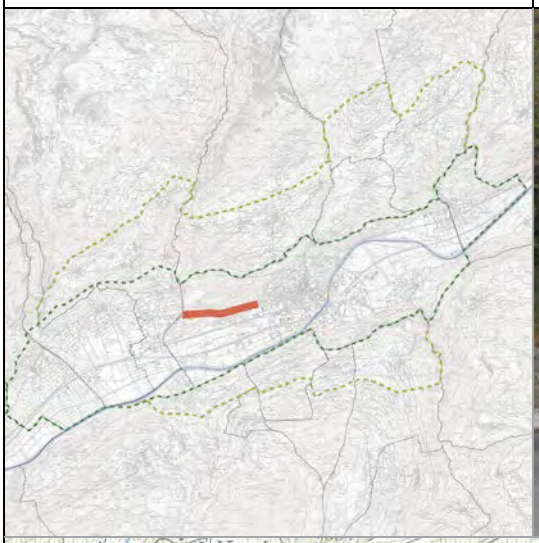
REAMENAGEMENT DE LA T9 ENTRE PONT-DE-LA-MORGE ET SION

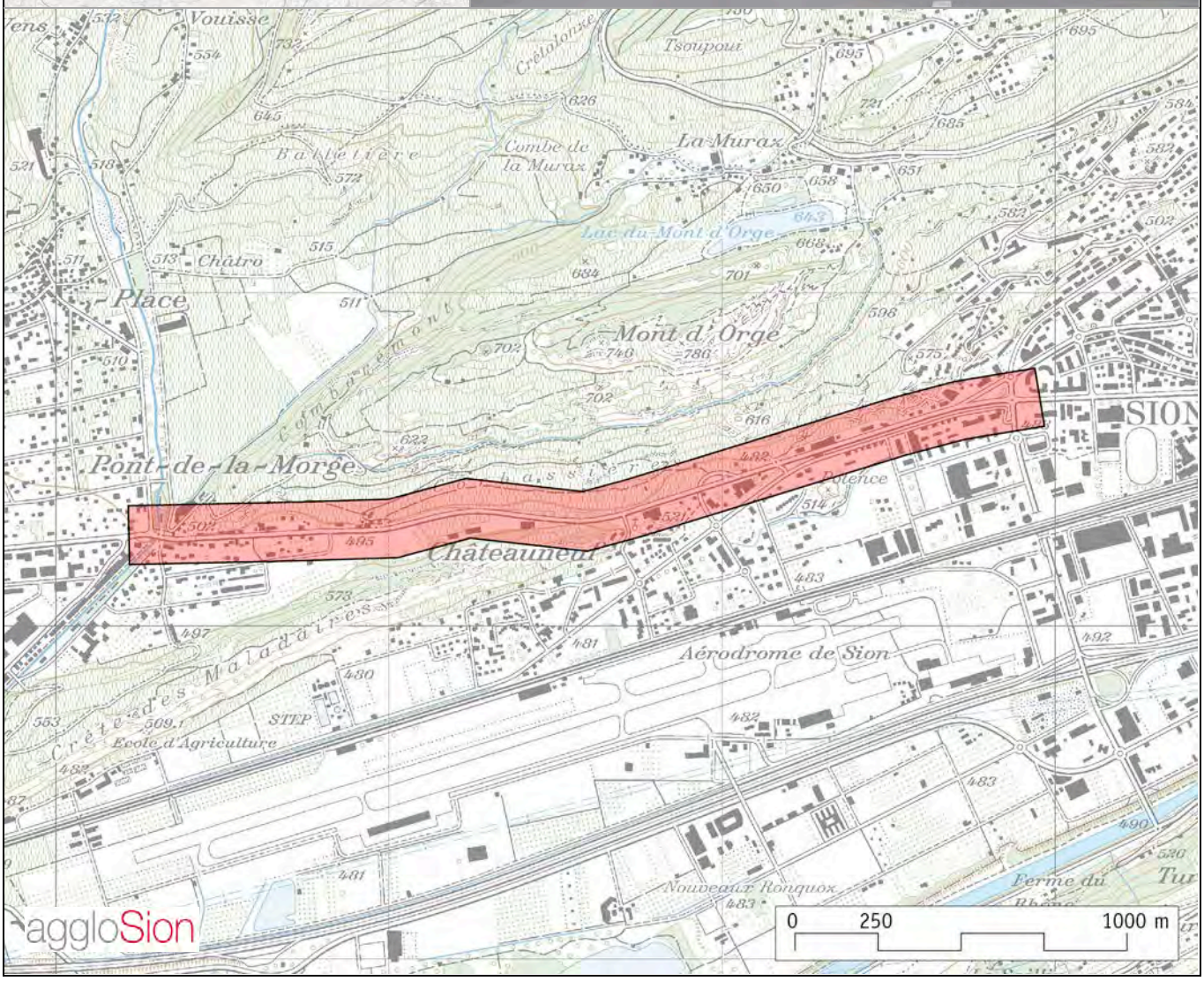
MOBILITE DOUCE / CONTHEY, SION

MD1

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





REAMENAGEMENT DE LA T9 ENTRE PONT-DE-LA-MORGE ET SION

MOBILITE DOUCE / CONTHEY, SION

MD1

Etat actuel

Cet axe cantonal principal de plaine (VS T9) est emprunté par près de 17'000 véhicules par jour (2009) 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 et des cyclistes problématique. Le tronçon est limité à 70 km/h. Deux bandes cyclables sont marquées sur la chaussée. La sécurité des cyclistes reste cependant problématique compte tenu de l'importance du trafic et des vitesses pratiquées.

Objectifs

Améliorer la circulation des transports publics.
Renforcer l'attractivité et la sécurité de la liaison cyclable.
Garantir la capacité de l'axe routier.

Description

La largeur de la route cantonale est réduite et une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée. En entrée de ville et à l'approche du secteur commercial de Conthey, la priorité est accordée aux transports publics. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

L'amélioration des conditions de circulation des cyclistes et des transports publics est un des objectifs prioritaires du projet d'agglomération.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre entre les deux pôles principaux de l'agglomération.
CE2: renforce l'attractivité du pôle Ardon-Vétroz-Conthey comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers, et notamment des cyclistes.
CE4: diminue le trafic en augmentant l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales.

TJM (max)	2009 : 15'800 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 21'700 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'960'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et fonctionnelles sur cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016

Références

Accès au centre-ville des deux-roues légers, axe est et ouest, Transportplan, 2010.

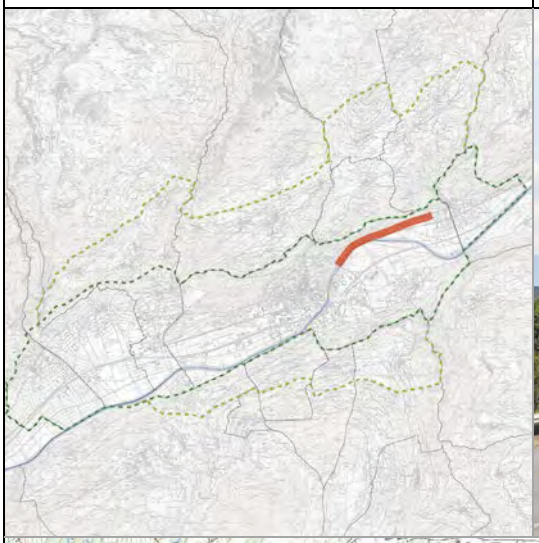
REAMENAGEMENT DE LA T9 ENTRE UVRIER ET SION

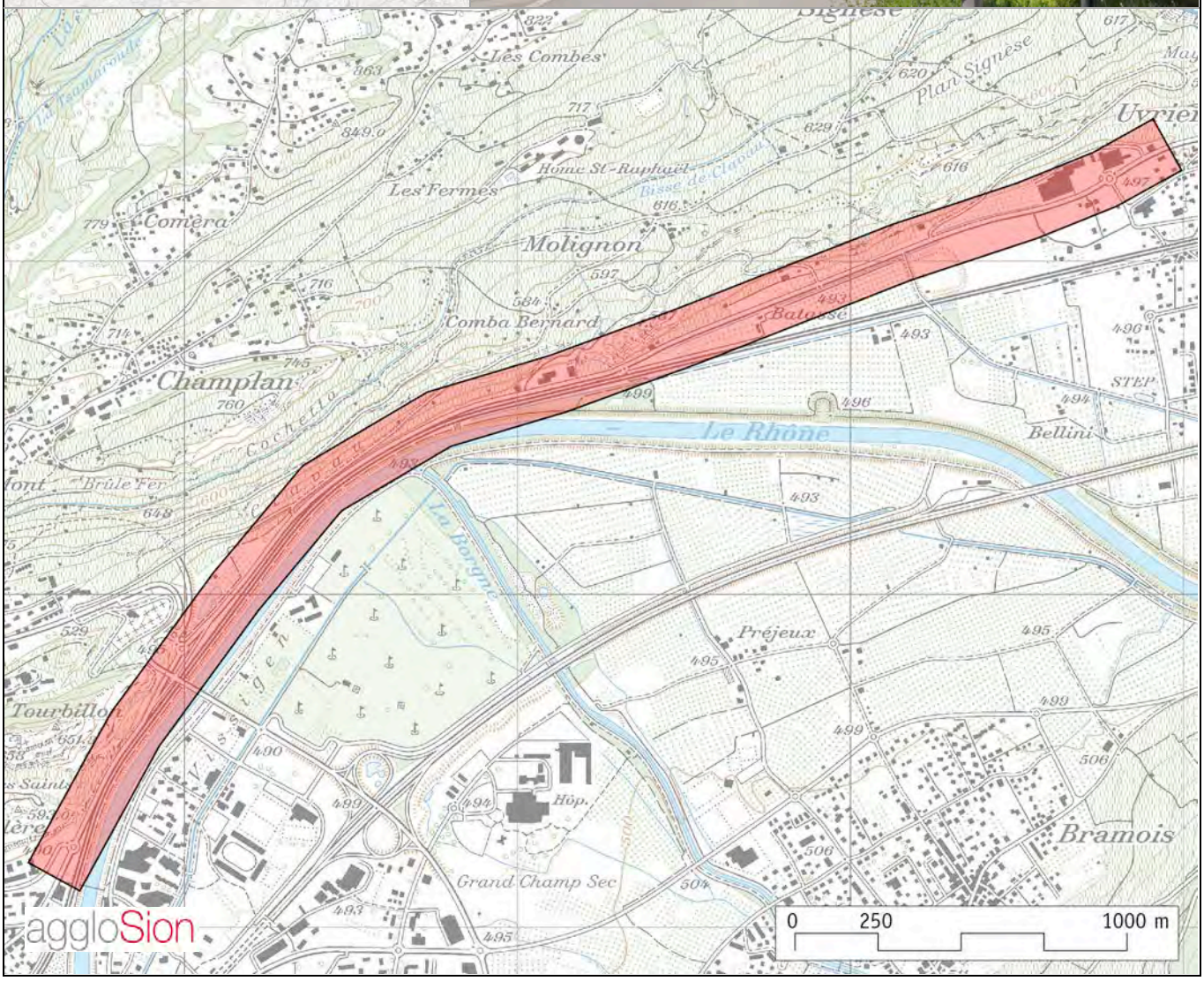
MOBILITE DOUCE / SAINT-LEONARD, SION

MD2

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





REAMENAGEMENT DE LA T9 ENTRE UVRIER ET SION

MOBILITE DOUCE / SAINT-LEONARD, SION

MD2

Etat actuel

Cet axe cantonal principal de plaine (VS T9) est emprunté par près de 12'000 véhicules par jour (2009). Il s'agit de la liaison directe entre le pôle secondaire Uvrier/Saint-Léonard et la ville de Sion. La circulation est dense particulièrement aux heures de pointe, rendant la sécurité et le confort des cyclistes problématiques. Le tronçon est limité à 80 km/h. Deux bandes cyclables sont marquées sur la chaussée. La sécurité des cyclistes reste cependant problématique compte tenu de l'importance du trafic et des vitesses pratiquées.

Objectifs

Améliorer la circulation des transports publics.
Renforcer l'attractivité et la sécurité de la liaison cyclable.
Garantir la capacité de l'axe routier.

Description

La largeur de la route cantonale est réduite et une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée. En entrée de ville, la priorité est accordée aux transports publics.Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

L'amélioration des conditions de circulation des cyclistes (confort et sécurité) est un des objectifs prioritaires du projet d'agglomération.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre entre Uvrier/Saint-Léonard et Sion.
CE2: renforce l'attractivité du pôle secondaire Uvrier/Saint-Léonard comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers, et notamment des cyclistes.
CE4: diminue le trafic en augmentant l'attractivité de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales.

TJM (max)	2009 : 11'600 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 15'900 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 2'720'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et fonctionnelles sur cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2017

Références

-

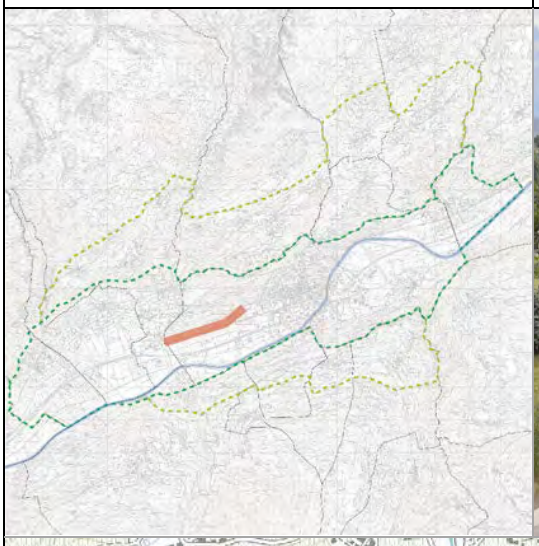
REAMENAGEMENT DE L'AVENUE MAURICE TROILLET

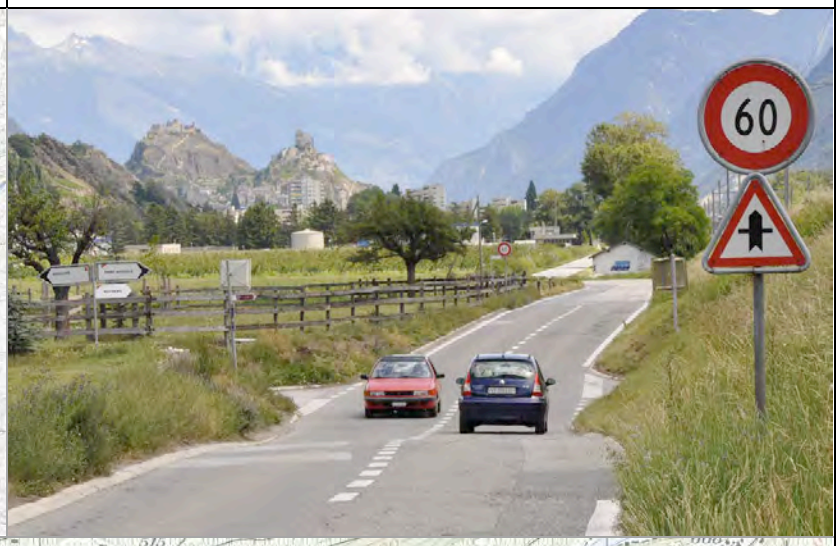
MOBILITE DOUCE / CONTHEY, SION

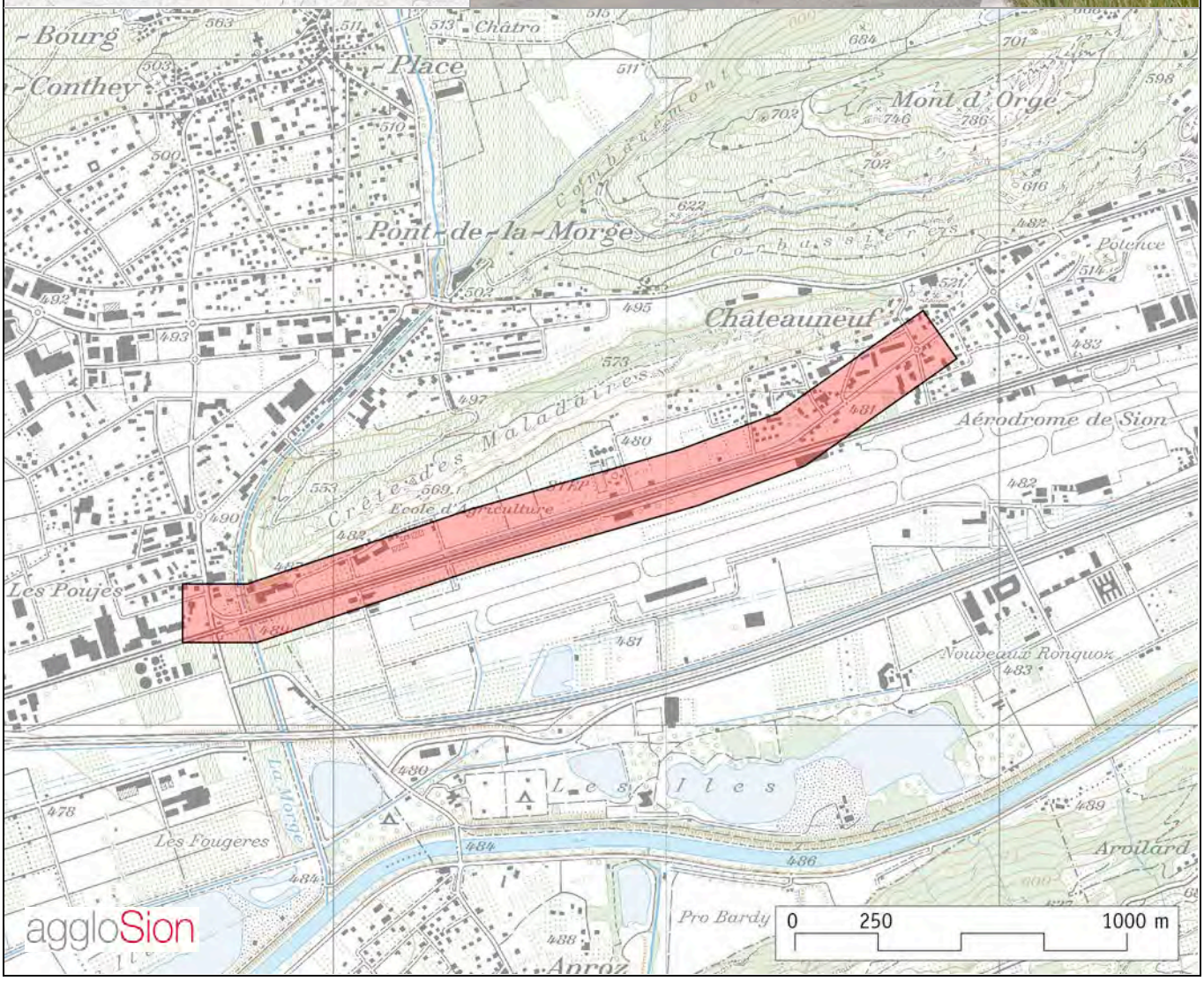
MD3

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
Conthey







REAMENAGEMENT DE L'AVENUE MAURICE TROILLET

MOBILITE DOUCE / CONTHEY, SION

MD3

Etat actuel

L'avenue Maurice Troillet, entre Châteauneuf-Conthey et Sion, constitue un itinéraire de transit attractif pour le trafic automobile cherchant à éviter les encombrements de la A9. Outre le fait que la voirie n'est pas adaptée pour prendre en charge du trafic de transit, l'avenue Maurice Troillet traverse, en entrant en ville de Sion, un des quartiers les plus densément bâtis de la ville.

Objectifs

Garantir la circulation des transports publics et des cyclistes dans des conditions de confort et de sécurité optimales.
Supprimer le trafic de transit.

Description

La continuité de l'avenue Maurice Troillet est interrompue, entre Conthey et Sion, pour le trafic automobile. Les deux-roues et les transports publics circulent ainsi, en site propre et de manière directe, entre les deux pôles de l'agglomération. Le détail de l'aménagement (et notamment la localisation et les modalités de l'interruption de la continuité) reste à préciser.

Opportunité

L'amélioration des conditions de circulation des cyclistes (confort et sécurité) est un des objectifs prioritaires du projet d'agglomération.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre entre les deux pôles principaux de l'agglomération.
CE2: renforce l'attractivité du pôle Ardon/Vétroz/Conthey comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers, et notamment des cyclistes.
CE4: diminue le trafic en augmentant l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales.

TJM (max)	2009 : 4'200 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 5'800 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'040'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et fonctionnelles sur cet axe ont été menées dans le cadre du volet mobilité du plan directeur communal (2010-2011).
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2016

Références

Plan directeur communal de la Ville de Sion, volet mobilité, 2010-2011.

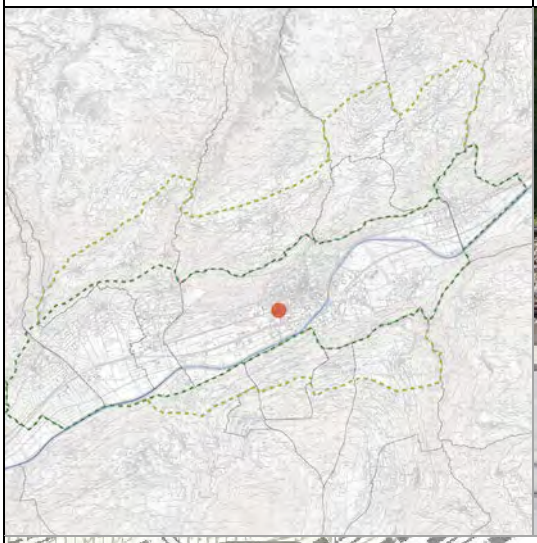
FRANCHISSEMENT CYCLABLE DE LA VOIE CFF ENTRE LA RUE DE LA BLANCHERIE ET LE COLLEGE DES CREUSETS

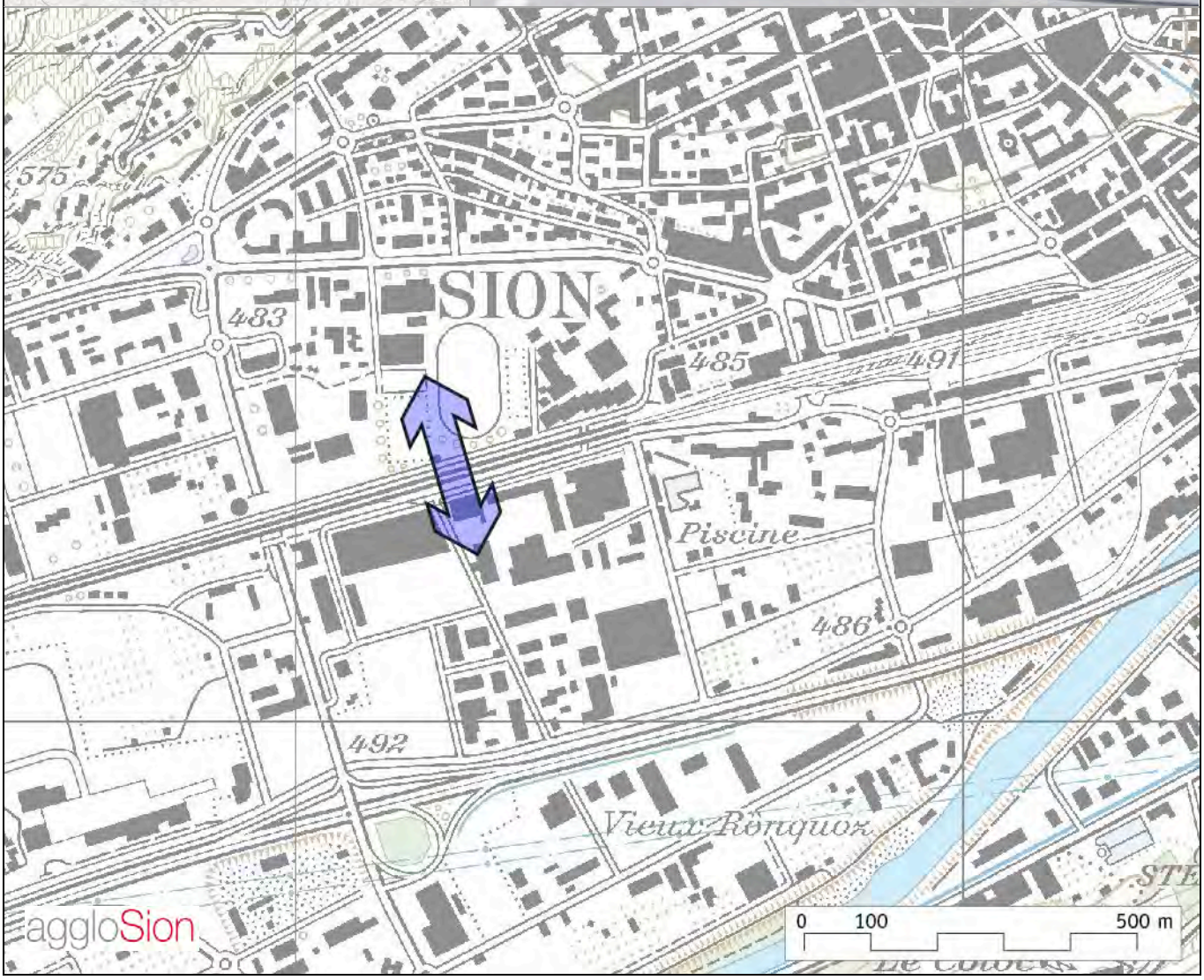
MOBILITE DOUCE / SION

MD4

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
CFF





FRANCHISSEMENT CYCLABLE DE LA VOIE CFF ENTRE LA RUE DE LA BLANCHERIE ET LE COLLEGE DES CREUSETS

MOBILITE DOUCE / SION

MD4

Etat actuel

La ligne CFF constitue une barrière très contraignante pour la mobilité douce, notamment dans le secteur de la Blancherie où des quartiers résidentiels à haute densité, d'importantes zones d'activité, le Collège des Creusets, sa zone sportive et ses salles de gymnastique se situent de part et d'autre des voies.

Objectifs

Assurer une liaison de mobilité douce sûre et directe entre les secteurs nord et sud des voies CFF.

Description

Un nouveau passage sous les voies CFF, pour les piétons et les cyclistes, permettra de relier les parties nord et sud des voies CFF, dans un secteur où ces échanges sont importants. Cette nouvelle liaison permettra en outre d'assurer, en site propre, la continuité de l'itinéraire principal deux-roues longeant les voies CFF entre Sion et Conthey.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Ce passage sous-voies offre une liaison directe entre des secteurs densément bâtis de la capitale.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre entre le Collège des Creusets et sa zone sportive.
CE2: -
CE3: sécurise le cheminement des élèves entre le collège des Creusets et ses salles de gymnastique.
CE4: en valorisant une liaison importante de mobilité douce, contribue au report modal et minimise les nuisances qui y sont liées.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 2'000'000.-	Priorité	B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Ce projet fait partie du volet mobilité du plan directeur communal de la ville de Sion (2010-2011).
Planning des études :	2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête
Avant-projet :	2018
Début des travaux :	2019
Mise en service :	2019

Références

Plan directeur communal de la Ville de Sion, volet mobilité, 2010-2011.

Ville de Sion, image directrice du centre sportif "Ancien Stand", étude de faisabilité, image directrice, DV & Associés architectes, 2011.

Ville de Sion, Image directrice du secteur de l'Ancien Stand, étude d'accessibilité, Transitec 2011.

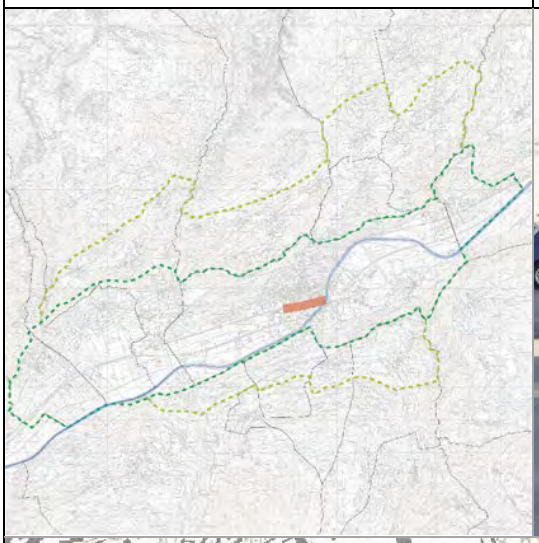
SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DE L'INDUSTRIE

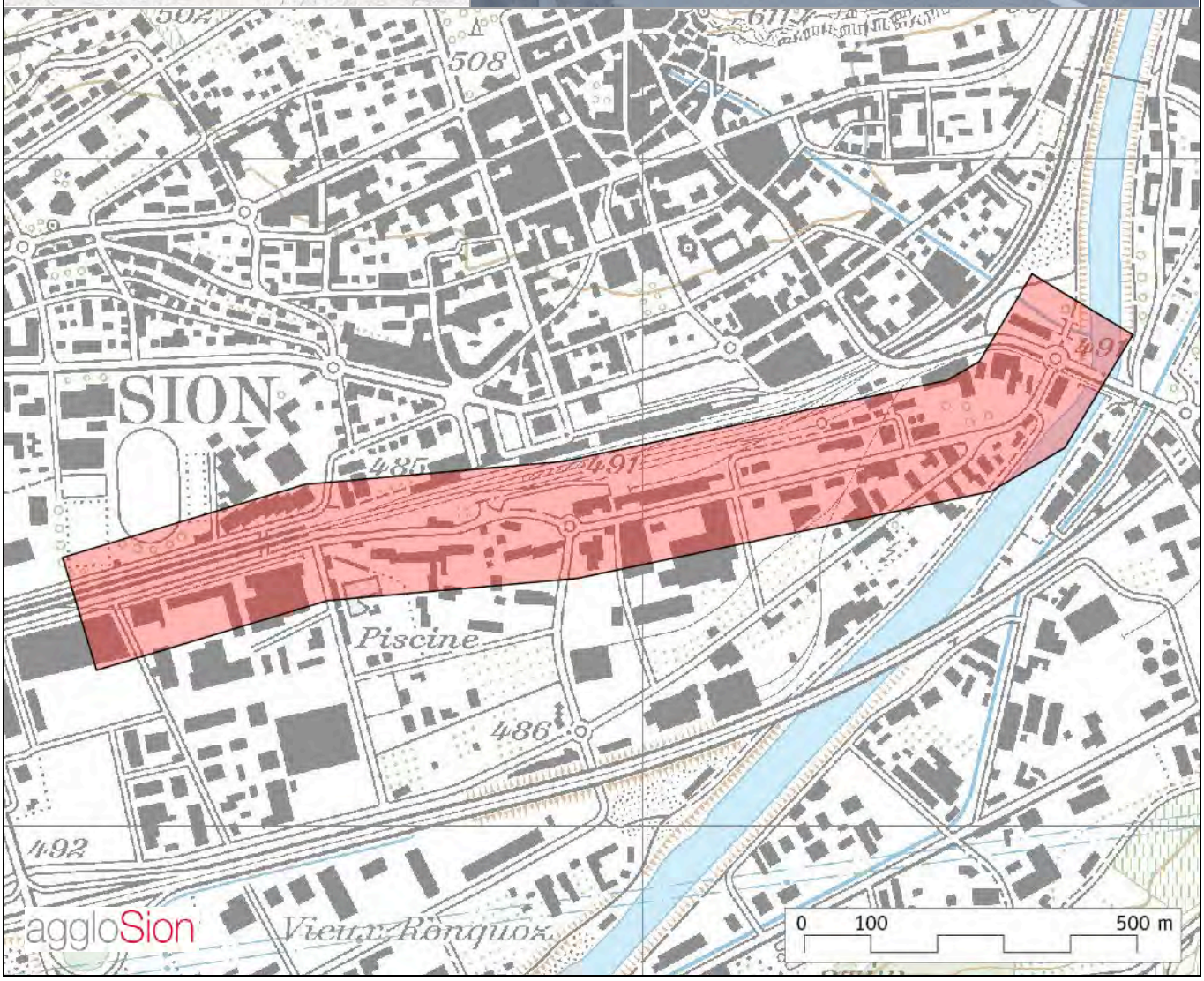
MOBILITE DOUCE / SION

MD5

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DE L'INDUSTRIE

MOBILITE DOUCE / SION

MD5

Etat actuel

La rue de l'Industrie traverse les quartiers sous gare de Sion, aujourd'hui essentiellement industriels et dont le projet d'agglomération prévoit la réaffectation en zone mixte à haute densité. Sur ce tronçon, la rue de l'Industrie assure la continuité de l'itinéraire cyclable reliant le pôle Ardon-Vétroz-Conthey, par l'avenue Maurice Troillet, aux quartiers de Vissigen et de Champsec, puis à l'Hôpital cantonal.

Objectifs

Garantir l'attractivité et la sécurité de la liaison cyclable.
Améliorer la perméabilité de l'axe et sécuriser les traversées piétonnes.
Renforcer la convivialité de l'espace public.

Description

La rue de l'Industrie est réaménagée de manière à améliorer la sécurité des itinéraires cyclables. L'aménagement vise en outre à renforcer le caractère urbain du site, à diminuer les vitesses des véhicules et à améliorer la perméabilité transversale de l'axe. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

L'amélioration des conditions de circulation des cyclistes (confort et sécurité) est un des objectifs prioritaires du projet d'agglomération. Cet aménagement permet en outre une appropriation de l'espace public routier dans un secteur de développement prioritaire de l'agglomération.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre entre les secteurs fortement bâtis du sud de la ville et le centre-ville de Sion.
CE2: Contribue à renforcer l'attractivité des secteurs de développement prioritaires situés au sud des voies CFF.
CE3: améliore la sécurité des cyclistes et de tous les usagers.
CE4: diminue, par l'augmentation de l'attractivité du réseau cyclable, l'utilisation de la voiture et les nuisances qui y sont liées.

TJM (max)	2009 : 9'500 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 13'000 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 2'880'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et fonctionnelles sur cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2017

Références

-

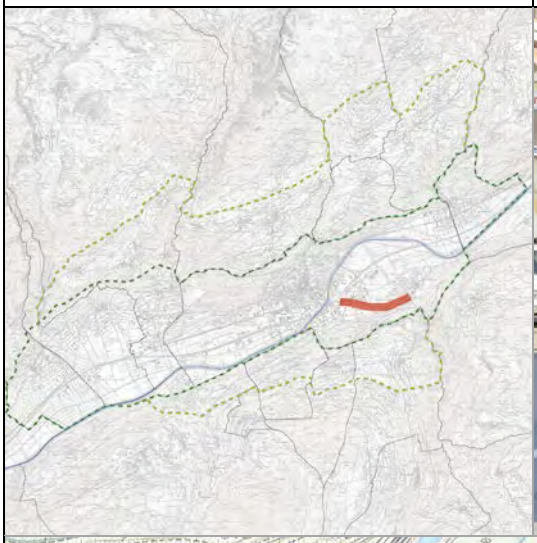
SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DES CASERNES ET DE LA ROUTE DE BRAMOIS

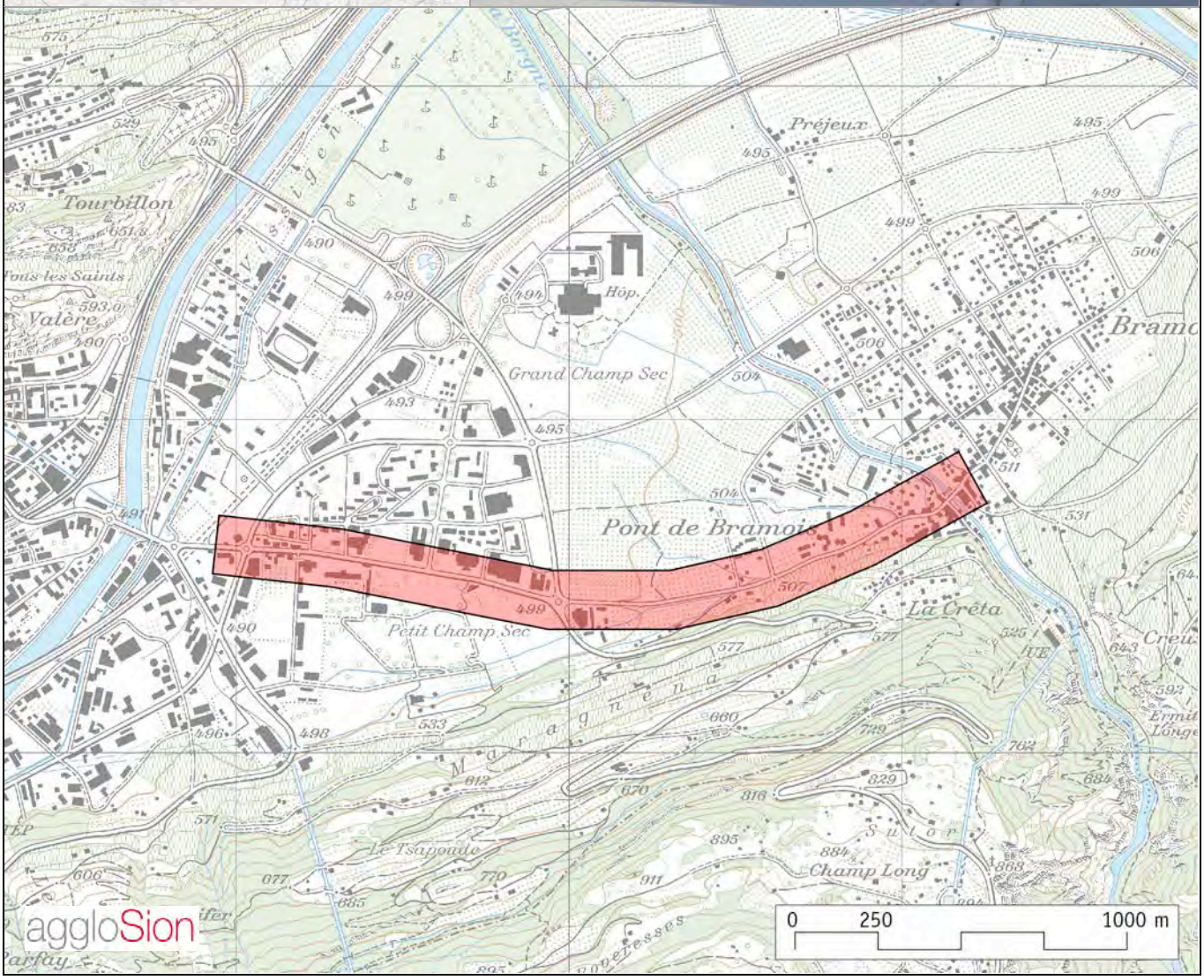
MOBILITE DOUCE / SION

MD6

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SION, REAMENAGEMENT DE LA RUE DES CASERNES ET DE LA ROUTE DE BRAMOIS

MOBILITE DOUCE / SION

MD6

Etat actuel

La rue des Casernes et la route de Bramois relient directement le village de Bramois à la ville de Sion. Cet axe, qui traverse le quartier de Champsec, n'est pas équipé de bandes cyclables.

Objectifs

Garantir l'attractivité et la sécurité de la liaison cyclable.
Améliorer la perméabilité de l'axe et sécuriser les traversées piétonnes.

Description

La rue des Casernes et la route de Bramois sont réaménagées de manière à améliorer la sécurité des itinéraires cyclables. L'aménagement vise en outre à renforcer le caractère urbain du site, à diminuer les vitesses des véhicules et à améliorer la perméabilité transversale de l'axe. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

L'amélioration des conditions de circulation des cyclistes (confort et sécurité) est un des objectifs prioritaires du projet d'agglomération. Cet aménagement permet en outre une appropriation de l'espace public routier dans un secteur de développement prioritaire de l'agglomération.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre, entre Bramois, les secteurs de développement du sud de la ville et le centre-ville de Sion.
CE2: Contribue à renforcer l'attractivité des secteurs de développement prioritaires situés au sud du Rhône.
CE3: améliore la sécurité des cyclistes et de tous les usagers.
CE4: diminue, par l'augmentation de l'attractivité du réseau cyclable, l'utilisation de la voiture et les nuisances qui y sont liées.

TJM (max)	2009 : 11'100 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 15'200 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 2'130'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et fonctionnelles sur cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2017

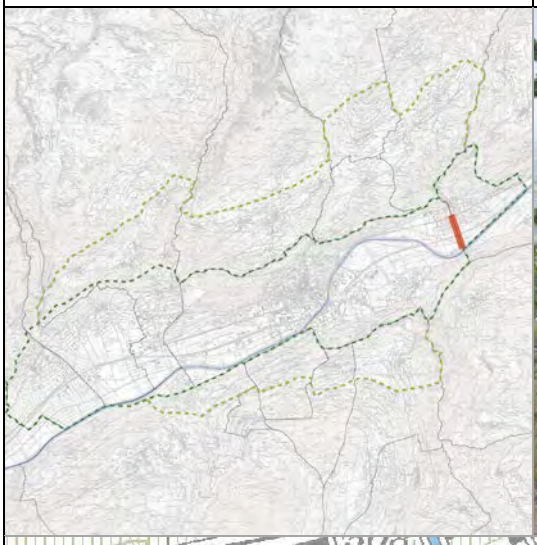
Références

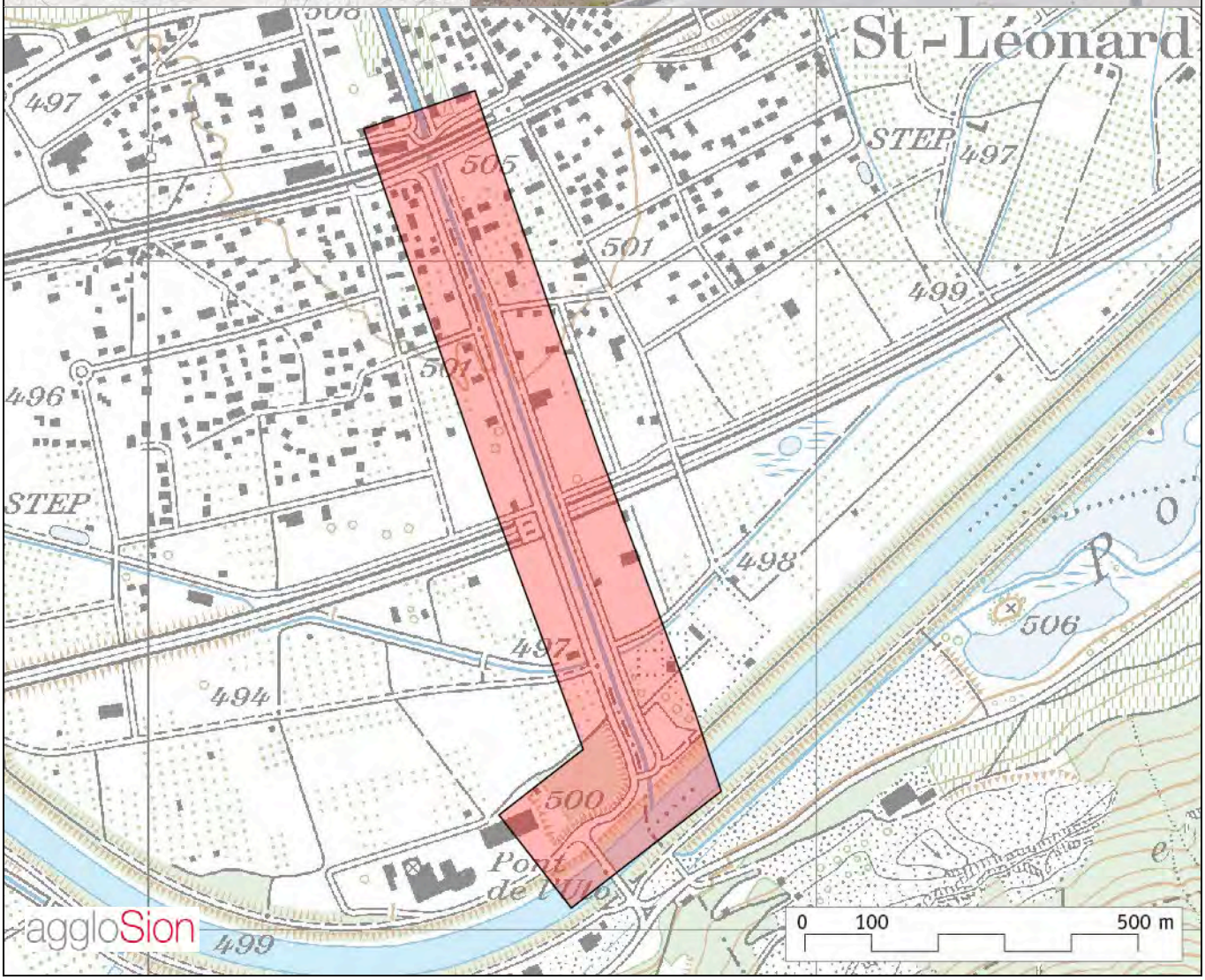
REAMENAGEMENT DE LA LIAISON UVRIER - SAINT-LEONARD – RIVES DU RHONE

MOBILITE DOUCE / SAINT-LEONARD, SION

MD7

Instance(s) responsable(s)	Commune(s) concernée(s)
AggloSion	Saint-Léonard, Sion
Maître(s) d'ouvrage	**Autre(s) instance(s) concernée(s)**
Saint-Léonard, Sion	-





REAMENAGEMENT DE LA LIAISON UVRIER - SAINT-LEONARD – RIVES DU RHONE

MOBILITE DOUCE / SAINT-LEONARD, SION

MD7

Etat actuel

La future liaison entre Uvrier - Saint-Léonard et la piste cyclable cantonale du Rhône sera aménagée à l'est de la Lienne, le long des secteurs résidentiels de Saint-Léonard. Cet axe n'est pas équipé de bandes cyclables.

Objectifs

Offrir une liaison cyclable sûre et attractive entre le centre du pôle secondaire Saint-Léonard/Uvrier et l'itinéraire cyclable cantonal situé le long du Rhône.

Description

Entre le Rhône et la voie CFF, un itinéraire cyclable sécurisé est aménagé en site propre sur la rive gauche de la Lienne.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. L'adaptation de l'itinéraire reliant Uvrier/Saint-Léonard aux secteurs d'activité du sud de Sion va dans ce sens.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre entre Uvrier/Saint-Léonard et les zones d'activités sud de Sion.
CE2: renforce l'attractivité du pôle secondaire Uvrier/Saint-Léonard comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité des cyclistes.
CE4: diminue, par l'augmentation de l'attractivité du réseau cyclable, l'utilisation de la voiture et les nuisances qui y sont liées.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 330'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et fonctionnelles sur cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

Références

-

FRANCHISSEMENT CYCLABLE DE LA LIENNE ENTRE SAINT-LEONARD ET UVRIER

MOBILITE DOUCE / SAINT-LEONARD, SION

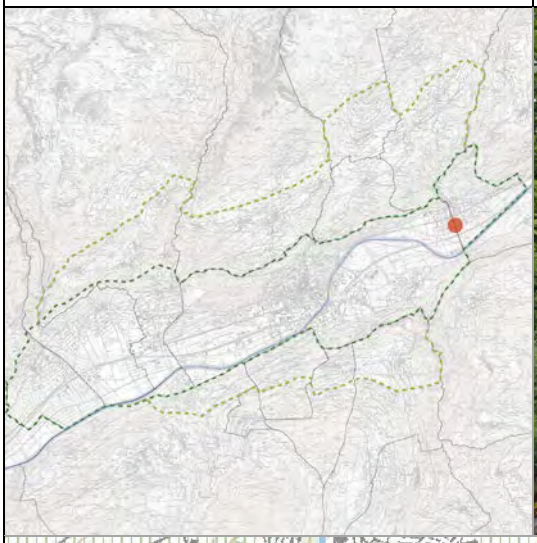
MD8

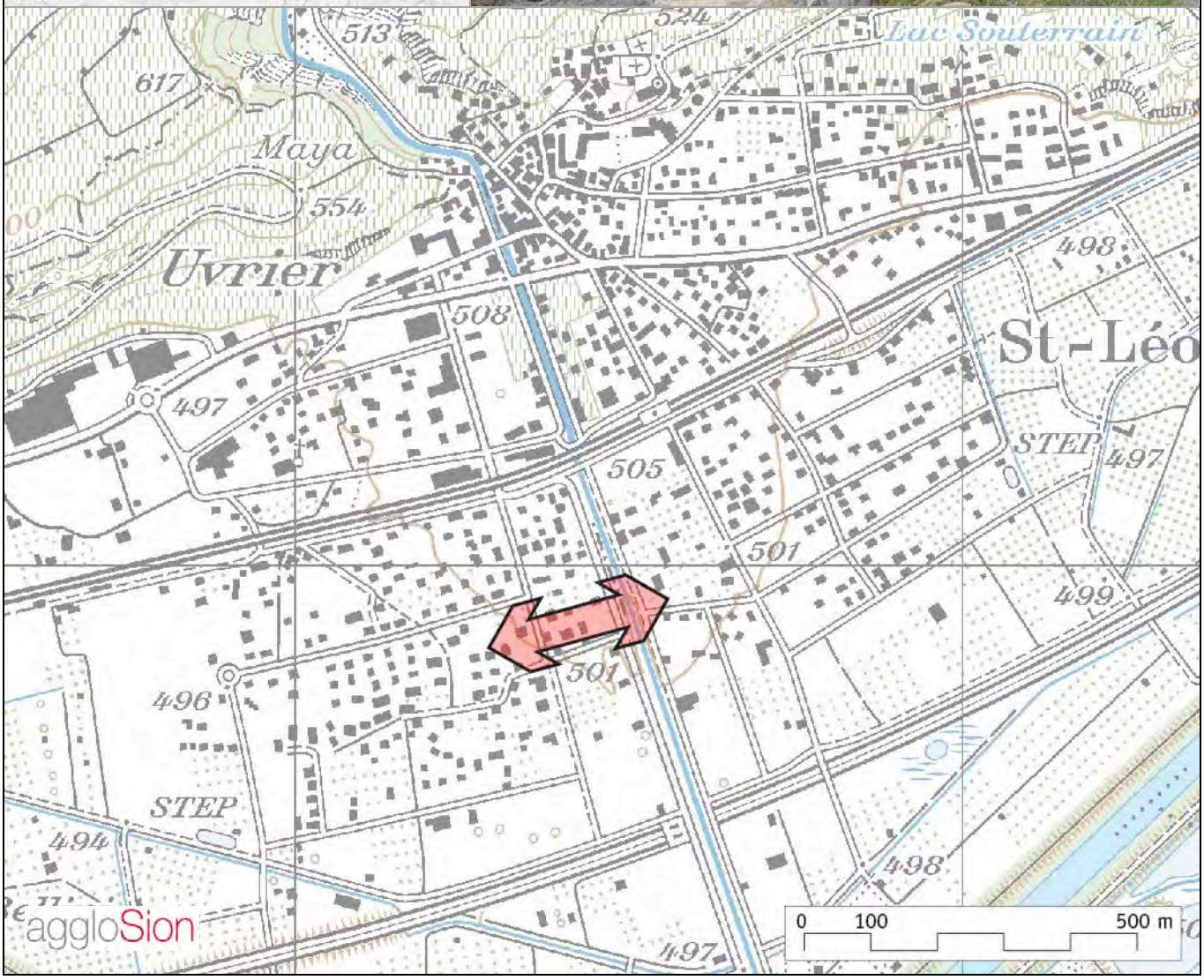
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Saint-Léonard, Sion

Commune(s) concernée(s)
Saint-Léonard, Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





FRANCHISSEMENT CYCLABLE DE LA LIENNE ENTRE SAINT-LEONARD ET UVRIER

MOBILITE DOUCE / SAINT-LEONARD, SION

MD8

Etat actuel

La Lienne, matérialisant la frontière entre Uvrier et Saint-Léonard, constitue une barrière naturelle entre les deux villages. Aucun franchissement n'existe entre la voie CFF et le Rhône.

Objectifs

Offrir un point de franchissement pour la mobilité douce entre les principaux quartiers d'habitation d'Uvrier et de Saint-Léonard. Connecter ces quartiers au réseau cyclable principal de l'agglomération.

Description

Une passerelle piétonne et cyclable est créée dans le prolongement de la rue des Dailles. Elle est directement connectée à la liaison cyclable le long de la Lienne.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Ce nouveau franchissement permettra de relier les deux entités urbanisées de Saint-Léonard et Uvrier entre elles et au réseau cyclable principal de l'agglomération.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre entre Uvrier/Saint-Léonard et le réseau cyclable principal d'agglomération.
CE2: renforce l'attractivité du pôle secondaire Uvrier/Saint-Léonard comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité des cyclistes.
CE4: diminue, par l'augmentation de l'attractivité du réseau cyclable, l'utilisation de la voiture et les nuisances qui y sont liées.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 600'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Ce projet fait partie du volet mobilité du plan directeur communal de la Ville de Sion (2010-2011).
Planning des études :	2013-2014: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2015: mise à l'enquête
Avant-projet :	2015
Début des travaux :	2016
Mise en service :	2016

Références

Plan directeur communal de la Ville de Sion, volet mobilité, 2010-2011.

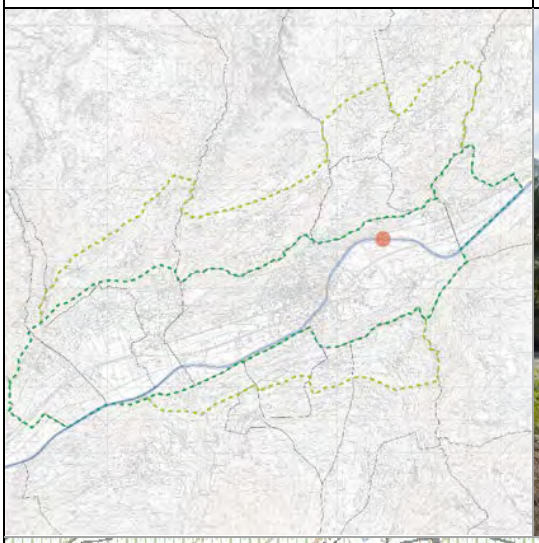
FRANCHISSEMENT CYCLABLE DU RHONE ENTRE UVRIER ET CHAMPSEC

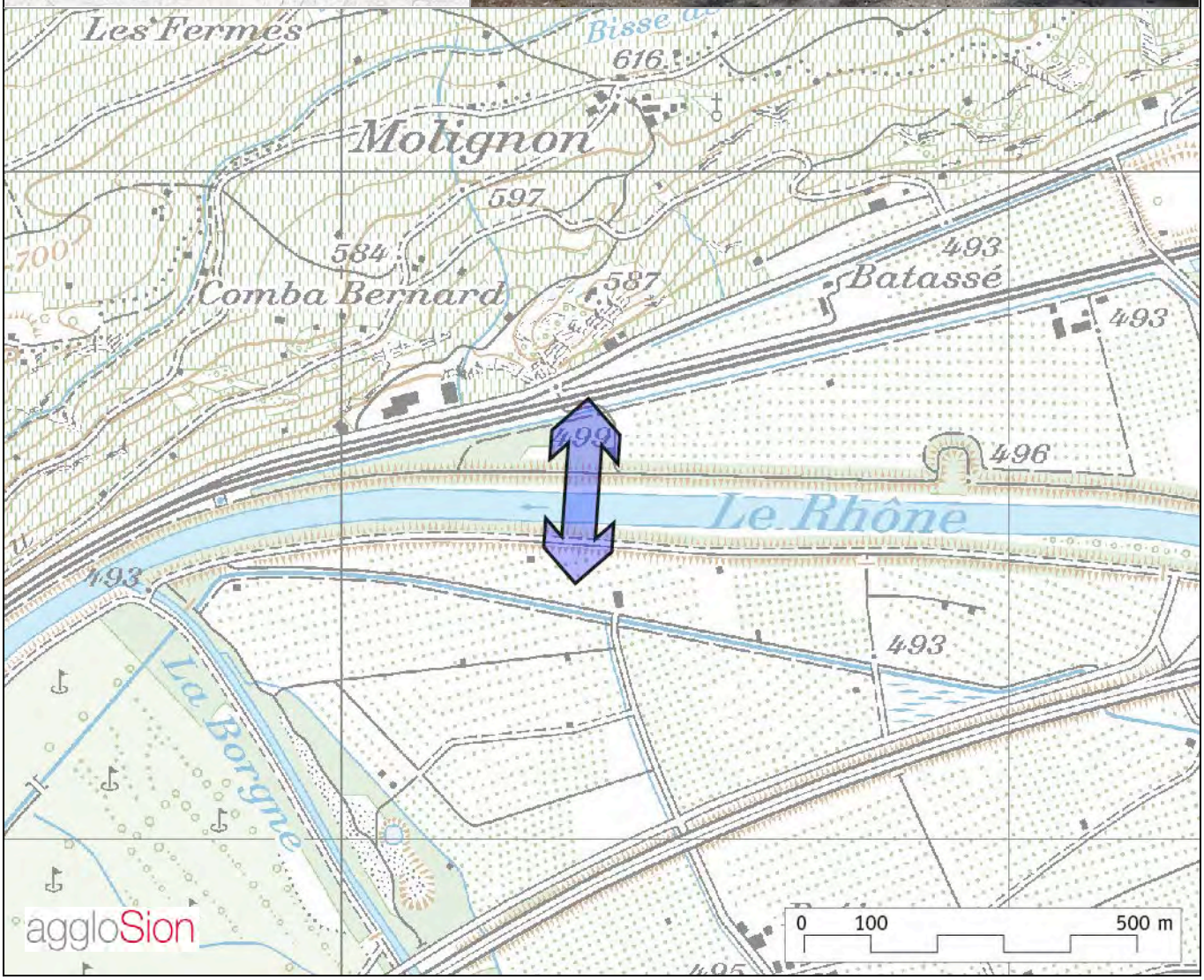
MOBILITE DOUCE / SION

MD9

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
SRCE Valais (Rhône 3)





FRANCHISSEMENT CYCLABLE DU RHONE ENTRE UVRIER ET CHAMPSEC

MOBILITE DOUCE / SION

MD9

Etat actuel

La liaison cyclable nationale longe le Rhône en rive gauche entre Sierre et Sion. Cette liaison n'est accessible depuis Saint-Léonard et Uvrier qu'au prix d'un détour significatif par le pont de la route VS 52 à proximité de l'UTO.

Objectifs

Permettre de relier directement Uvrier et Saint-Léonard à Sion et, notamment, aux quartiers situés sur la rive gauche du Rhône.

Description

Une nouvelle passerelle sur le Rhône est créée pour la mobilité douce entre Sion et Uvrier. Elle permet de relier les deux rives du Rhône, et d'offrir une liaison directe hors du réseau routier principal.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. Cette passerelle permet d'assurer une liaison directe entre Saint-Léonard/Uvrier et Sion hors des routes à grand trafic.

Utilité

CE1: offre une liaison de mobilité douce directe, confortable et sûre entre Uvrier/Saint-Léonard et Sion.
CE2: renforce l'attractivité du pôle secondaire Uvrier/Saint-Léonard comme lieu d'habitat et de travail.
CE3: améliore la sécurité des cyclistes en offrant un itinéraire sécurisé hors de toute circulation automobile.
CE4: diminue, par l'augmentation de l'attractivité du réseau cyclable, l'utilisation de la voiture et les nuisances qui y sont liées.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 2'250'000.-	Priorité	B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Ce projet fait partie du volet mobilité du plan directeur communal de la Ville de Sion (2010-2011).
Planning des études :	2018: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête
Avant-projet :	2018
Début des travaux :	2019
Mise en service :	2019

Références

Plan directeur communal de la Ville de Sion, volet mobilité, 2010-2011.

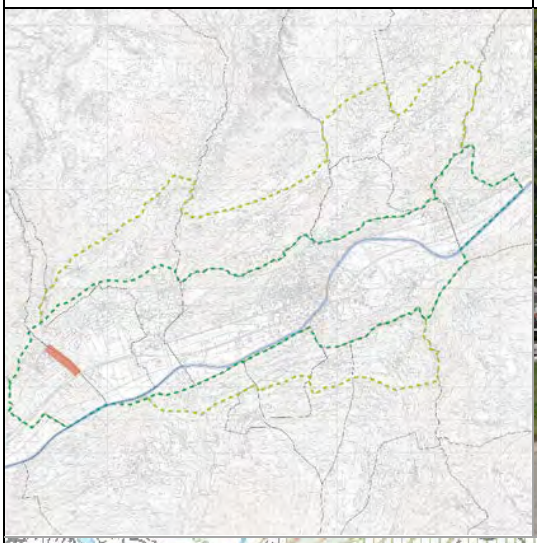
ARDON, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

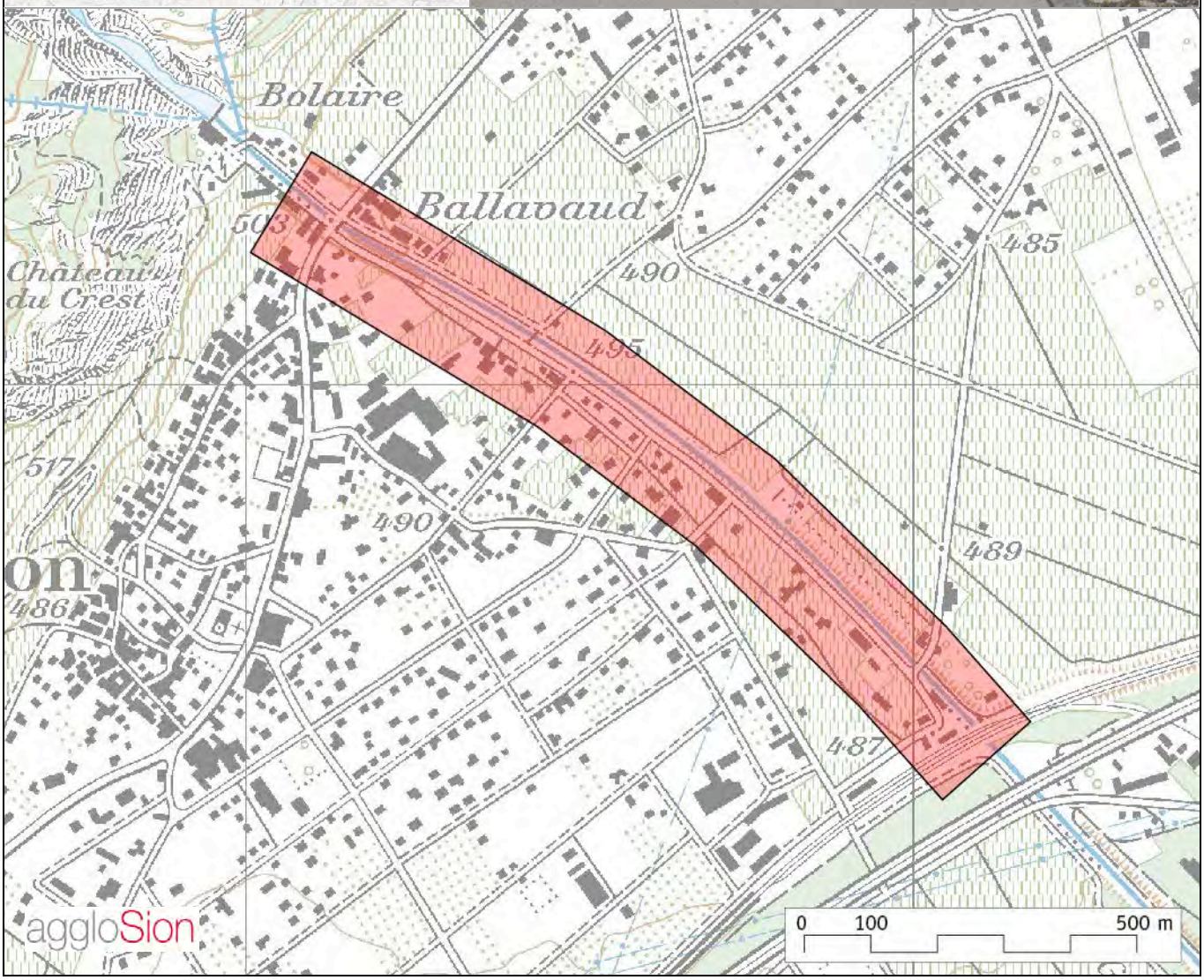
MOBILITE DOUCE / ARDON

MD10

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Ardon

Commune(s) concernée(s)
Ardon
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





ARDON, REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

MOBILITE DOUCE / ARDON

MD10

Etat actuel

La gare d'Ardon est située à environ 1 km du centre d'Ardon. Elle est accessible via l'avenue de la Gare qui longe la Lizerne. Cet axe, étroit, n'est pas équipé de bandes cyclables. Le futur réseau de transports publics d'agglomération prévoit d'y faire passer la ligne n° 1.

Objectifs

Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes tout en garantissant la circulation des transports publics d'agglomération.

Description

L'avenue de la gare est réaménagée. Le confort et la sécurité des cyclistes sont améliorés. La circulation des transports publics est prioritaire. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. La mesure proposée offre un itinéraire direct et sécurisé entre la gare d'Ardon, le centre du village et la route cantonale. Elle permet également de favoriser la circulation des transports publics.

Utilité

CE1: contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.
CE2: renforce les liaisons de mobilité douce entre les pôles de plaine, contribuant ainsi à assurer une desserte multimodale des zones urbanisées.
CE3: améliore la sécurité des piétons et des cyclistes sur un axe attractif pour eux.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

TJM (max)	2009 : 2'500 vhc./j.	2025 estimé sans PA : 2025 : 3'400 vhc./j.	
Coûts d'investissement	Fr. 1'440'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions visant à l'intégration des transports publics et à la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et fonctionnelles sur cet axe ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

Références

-

AMENAGEMENT DE ZONES DE STATIONNEMENT POUR DEUX-ROUES

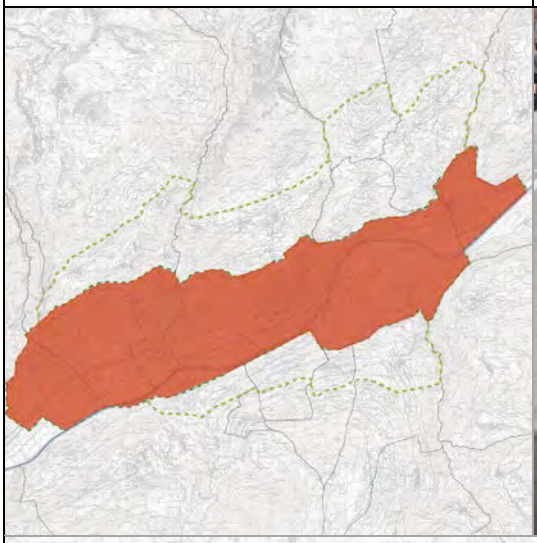
MOBILITE DOUCE / TOUTES LES COMMUNES

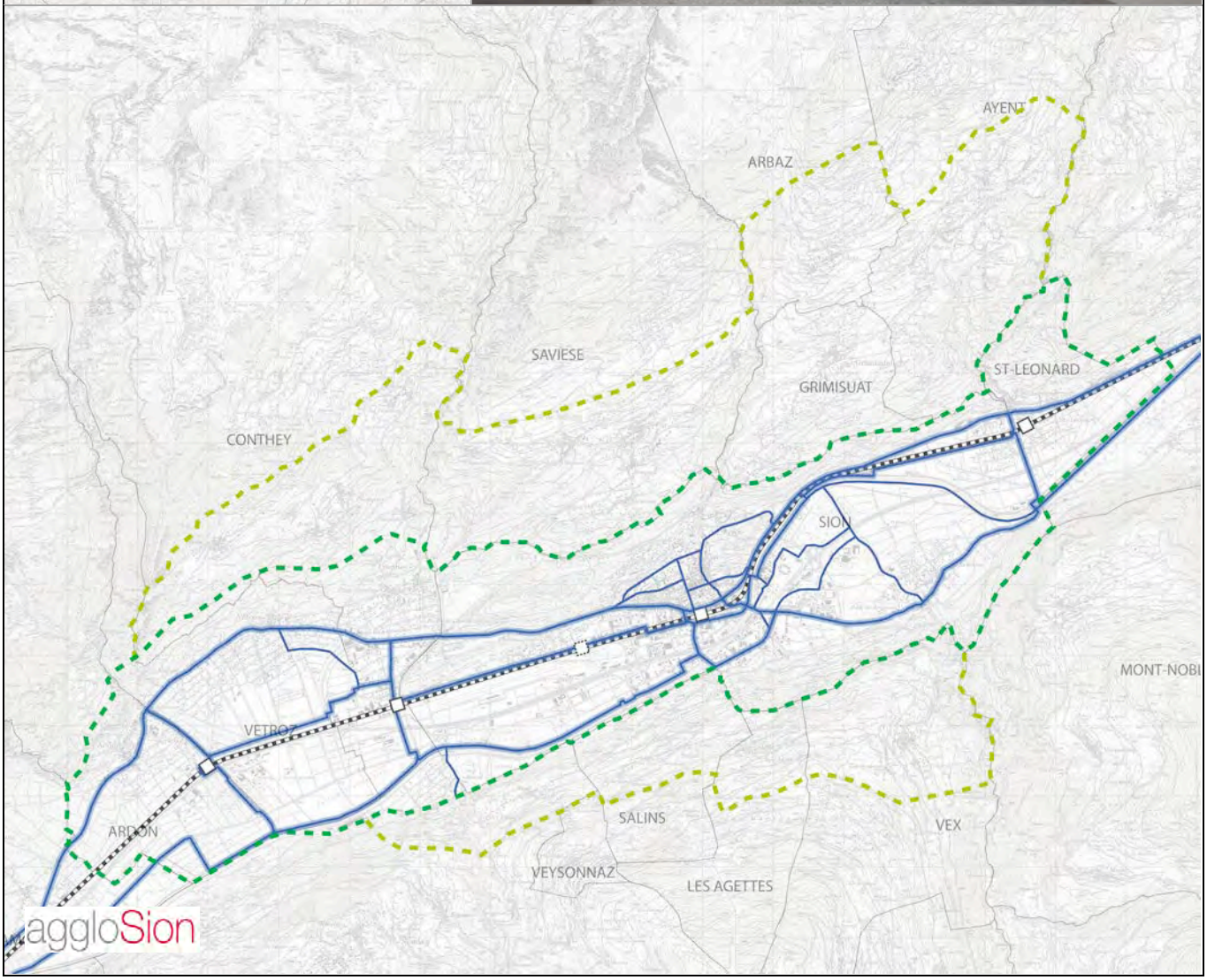
PAQUET

MD11

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
Communes

Commune(s) concernée(s)
Toutes
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





AMENAGEMENT DE ZONES DE STATIONNEMENT POUR DEUX-ROUES

MOBILITE DOUCE / TOUTES LES COMMUNES

PAQUET **MD11**

Etat actuel

Dans les communes, un certain nombre de zones de stationnement pour deux-roues existent. Cependant, leur localisation et/ou leur dimensionnement sont parfois mal adaptés à la demande.

Objectifs

Offrir aux usagers des deux-roues des zones de stationnement bien localisées, confortables et sécurisées.

Description

Dans le cadre de leurs planifications sectorielles, les communes identifient les zones de stationnement deux-roues à adapter ou à créer. Un premier inventaire global a permis d'estimer le nombre de places supplémentaires à créer sur l'ensemble de l'agglomération (environ 500 places couvertes et 500 places en plein air).

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à favoriser l'utilisation des modes de transport non motorisés. C'est en milieu urbain que le potentiel d'utilisation de ces modes de déplacement est le plus fort. Des zones de stationnement attractives sont essentielles au développement des mobilités douces.

Utilité

CE1: contribue à encourager l'utilisation de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens.
CE2: renforce l'attractivité des centres pour l'habitat et pour les activités.
CE3: -
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en favorisant les modes de déplacement non polluants.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -
Coûts d'investissement	Fr. 1'300'000.-	Priorité A (2015-2018)

Mise en œuvre		Références
Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant les infrastructures de stationnement pour deux-roues ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.	-
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête	
Avant-projet :	2014	
Début des travaux :	2015-2018	
Mise en service :	2105-2018	

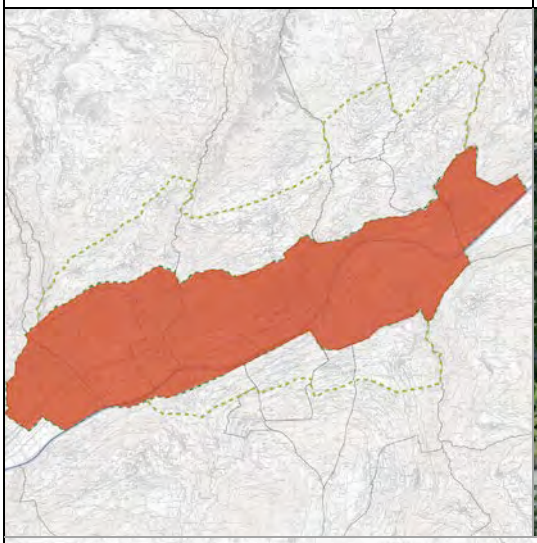
SIGNALISATION SPECIFIQUE POUR LES DEUX-ROUES

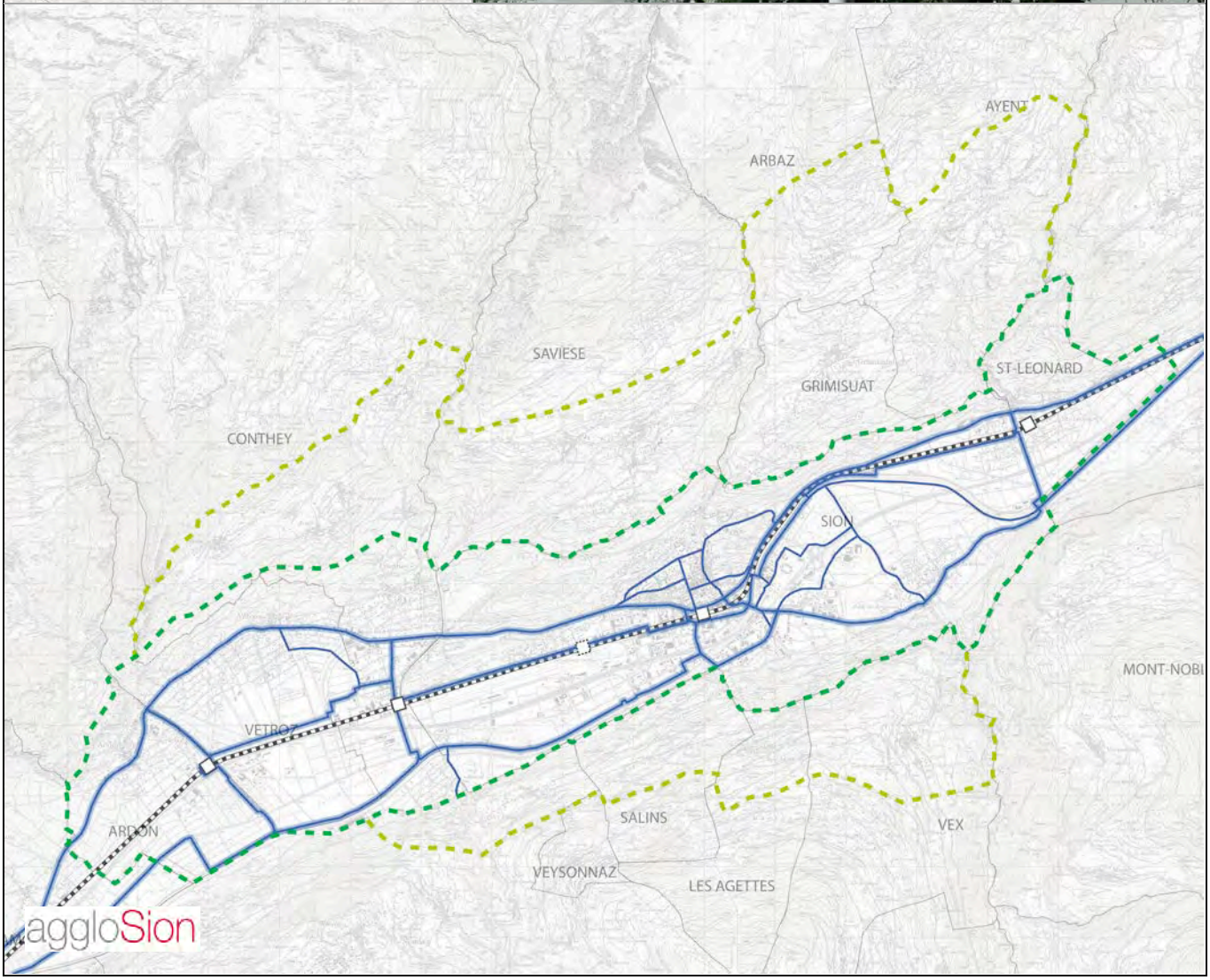
MOBILITE DOUCE / TOUTES LES COMMUNES

MD12

Instance(s) responsable(s)
AggloSion
Maître(s) d'ouvrage
SRCE Valais, communes

Commune(s) concernée(s)
Toutes
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





SIGNALISATION SPECIFIQUE POUR LES DEUX-ROUES

MOBILITE DOUCE / TOUTES LES COMMUNES

MD12

Etat actuel

Aujourd'hui, sauf sur les itinéraires de cyclotourisme, il n'y a pas de signalisation spécifique pour les cyclistes.

Objectifs

Assurer le guidage des cyclistes vers les itinéraires aménagés et sécurisés.

Description

La mise en place de nouveaux itinéraires cyclables, directs et sur des tracés séparés du trafic automobile, impose une adaptation de la signalisation deux-roues afin d'orienter les usagers sur les itinéraires dédiés.

Opportunité

Le projet d'agglomération définit une hiérarchie du réseau cyclable cohérente avec le projet de territoire. Cette mesure vise à inciter le trafic cycliste à utiliser le réseau conformément à cette hiérarchie.

Utilité

CE1: incite le trafic cycliste à utiliser le réseau conformément à la hiérarchie retenue.
CE2: vise à rendre les déplacements en modes doux plus attractifs dans les centres, et contribue ainsi à réduire la dispersion de l'urbanisation.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en incitant le trafic cycliste à utiliser les axes adaptés au déplacement.
CE4: renforce l'attractivité de la mobilité douce et contribue ainsi au report modal et à la diminution des nuisances environnementales.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 150'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant la signalisation du réseau cyclable d'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

Références

-

GENERALISATION DES VELOS EN LIBRE SERVICE DANS LES COMMUNES DE PLAINE

MOBILITE DOUCE / TOUTES LES COMMUNES

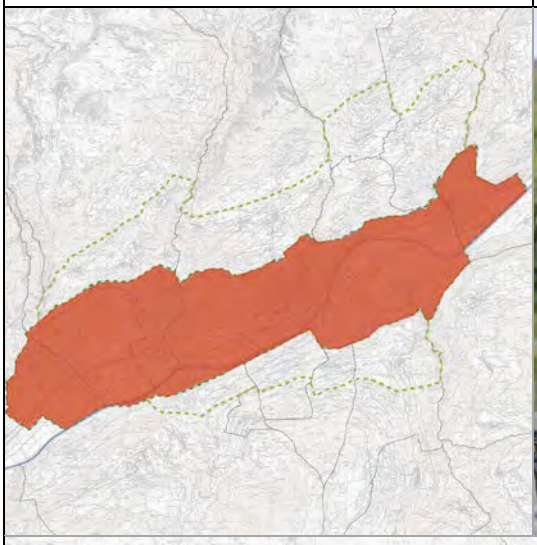
PAQUET
MD13

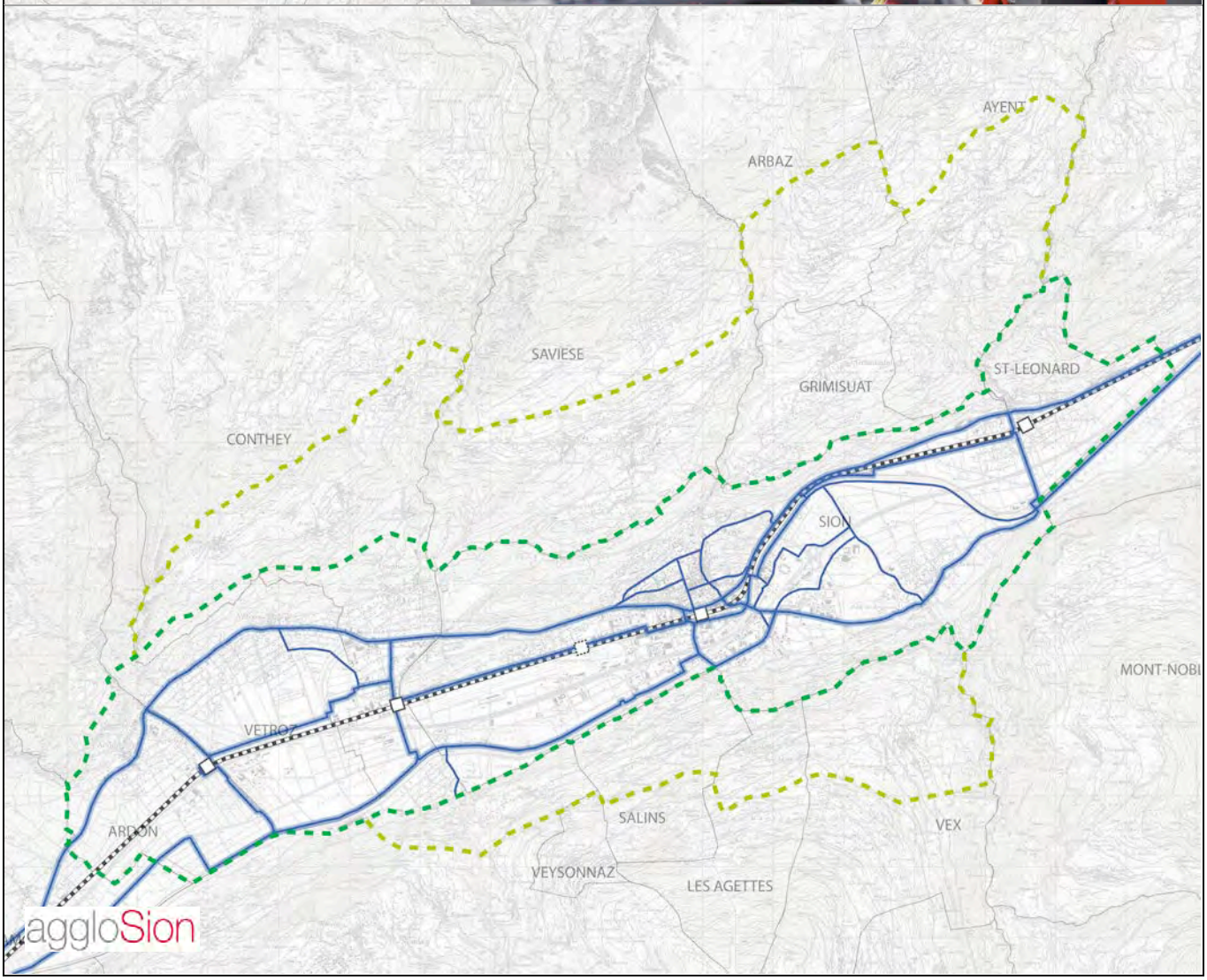
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Communes

Commune(s) concernée(s)
Ardon, Vétroz, Conthey, Sion, Saint-Léonard

Autre(s) instance(s) concernée(s)
-





GENERALISATION DES VELOS EN LIBRE SERVICE DANS LES COMMUNES DE PLAINE

PAQUET **MD13**

MOBILITE DOUCE / TOUTES LES COMMUNES

Etat actuel

Sion dispose depuis la fin 2010 de vélos en libre service (Velopass).

Objectifs

Promouvoir l'utilisation du vélo pour les courts et moyens trajets.

Description

La mise à disposition de vélos en libre service est étendue à l'ensemble des communes de plaine.

Opportunité

Le projet d'agglomération encourage l'utilisation des modes doux. La généralisation de la mise à disposition de vélos en libre service va dans ce sens.

Utilité

CE1: incite à l'utilisation du vélo.
CE2: -
CE3: -
CE4: par le transfert modal provoqué, réduit les nuisances environnementales.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 480'000.-	Priorité	Avant 2015

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant l'extension du réseau de vélos en libre service ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012: étude détaillée de l'extension du réseau
Avant-projet :	2012
Début des travaux :	2013
Mise en service :	2013-2015

Références

-

REAMENAGEMENT DE LA GARE DE SION

TRANSPORTS PUBLICS / SION

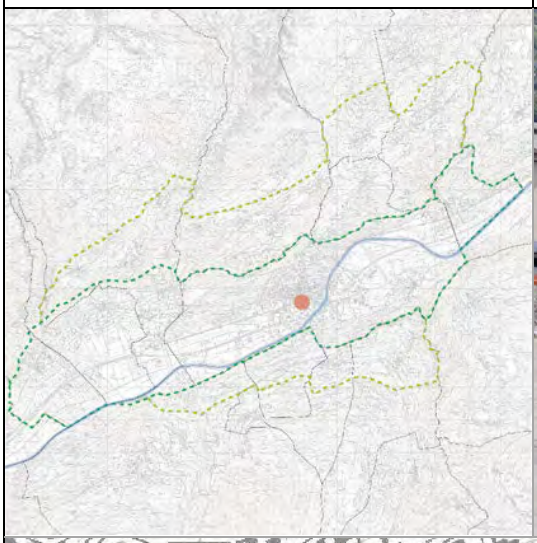
TP1

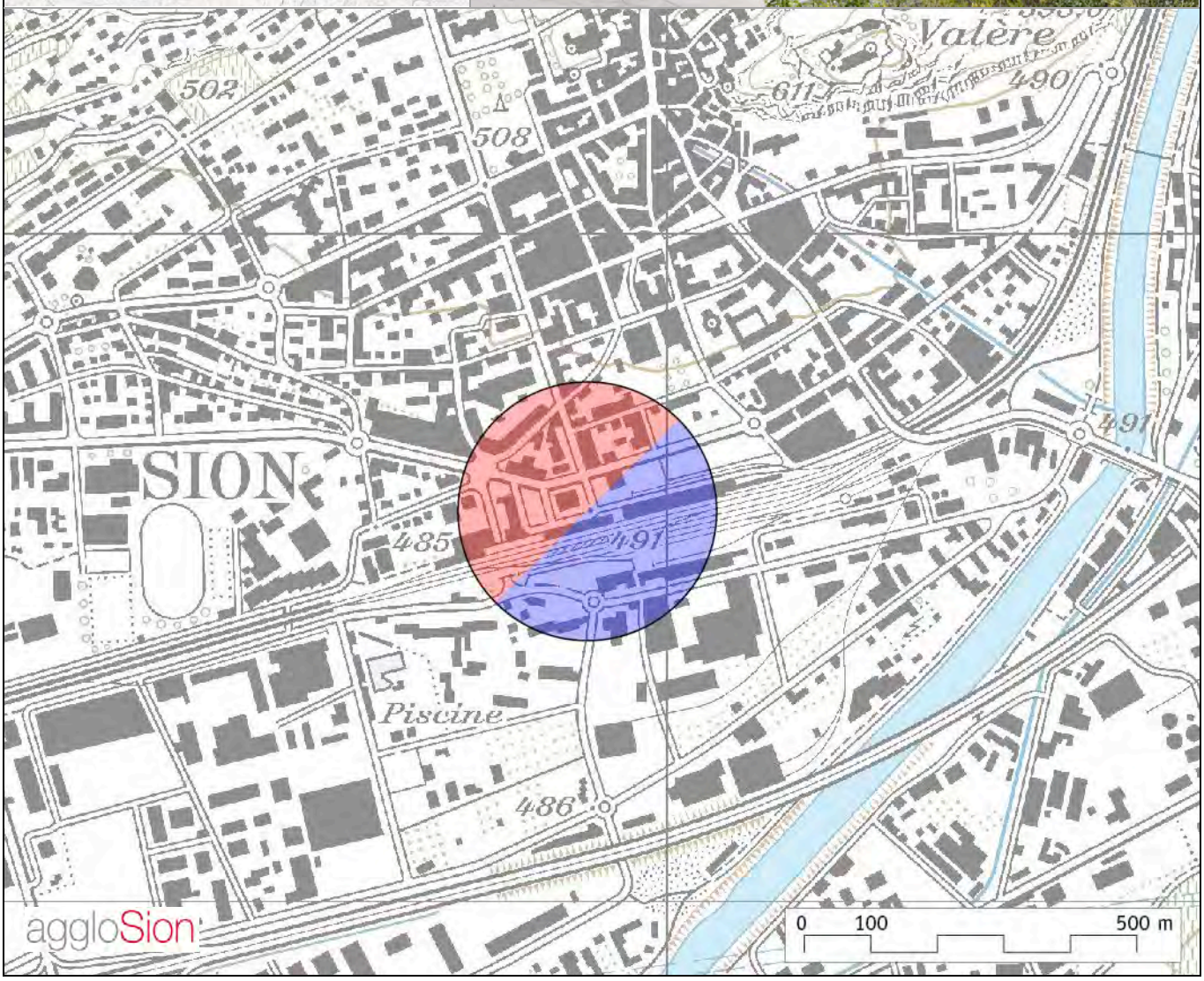
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Sion

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
CFF, ST Valais, CarPostal, autres entreprises de TP





REAMENAGEMENT DE LA GARE DE SION

TRANSPORTS PUBLICS / SION

TP1

Etat actuel

L'aménagement actuel de la gare CFF et de ses abords n'est pas satisfaisant : gare routière sans site d'accès protégé pour les passagers, mixité entre espaces de circulation, de stationnement et piétons devant la gare, perméabilité restreinte nord-sud pour la mobilité douce (un seul passage sous-voies, non accessible aux deux-roues, à l'ouest de la gare), arrêts des bus sédunois relativement éloignés de la gare, qualité médiocre des espaces publics, etc.

Objectifs

Optimiser le fonctionnement de la gare en rapprochant les bus des trains.
Sécuriser les espaces piétons.
Améliorer la perméabilité des voies CFF pour la mobilité douce.
Requalifier la Place de la Gare.

Description

Le passage sous-voie existant est agrandi. Une nouvelle passerelle est construite à l'est de la gare. Ces deux nouveaux franchissements piétons et cyclables des voies CFF permettent de rapprocher le sud et le nord des voies. La gare marchandises du Valais central (CFF Cargo) est déplacée hors de la ville (étude cantonale en cours). La gare routière est transférée au sud des voies CFF. L'espace public urbain situé devant la gare est requalifié. Une station vélos est aménagée et les espaces de stationnement deux-roues existants sont développés. Un nouveau quartier mixte (habitat, commerces, activités) est créé au nord-est de la gare.

Opportunité

Le secteur de la gare est la plateforme centrale d'articulation des mesures proposées dans le cadre du projet d'agglomération. Le réaménagement proposé va dans le sens des objectifs et des principes développés par le projet d'agglomération.

Utilité

CE1: améliore la performance des transports publics routiers par le déplacement de la gare routière au sud des voies.
CE2: renforce le rôle de l'interface de transports publics principale de l'agglomération et donc l'attractivité du centre-ville.
CE3: améliore la sécurité des usagers de la gare de Sion.
CE4: diminue, par l'augmentation de l'attractivité du réseau de transports publics, l'utilisation de la voiture et des nuisances qui y sont liées.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Priorité A: Fr. 11'800'000.- Priorité B: Fr. 8'200'000.-	Priorité	A (2015-2018) B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Le projet de réaménagement de la gare de Sion a fait l'objet du concours Europan. Les études ont été poursuivies avec les lauréat du concours et divers mandataires. Ces réflexions sont à la base des propositions intégrées dans le projet d'agglomération
Planning des études :	2012-2018: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014-2019: mises à l'enquête
Avant-projet :	2014-2019
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2021

Références

Etude Europan 9, Sion, Boardwalking v2.1, Eli Grønn & Ivar Lyngner, janvier 2009.

Ville de Sion, Projet Cour de Gare, Déplacement de la gare au sud des voies CFF, Etude de faisabilité, team+, octobre 2009.

Ville de Sion, Projet Cour de Gare, Concept d'accessibilité et de fonctionnement, team+, octobre 2009.

Ville de Sion, étude test ville du XXIème siècle (quartier sud de la gare), en cours.

Ville de Sion, Mandats d'étude parallèles, Projet Cour de Gare à Sion, en cours.

NOUVEL ARRET REGIONALPS "SION AEROPORT"

TRANSPORTS PUBLICS / SION

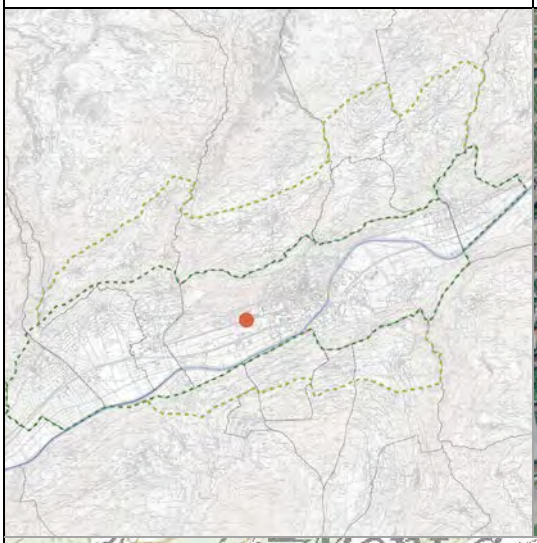
TP2

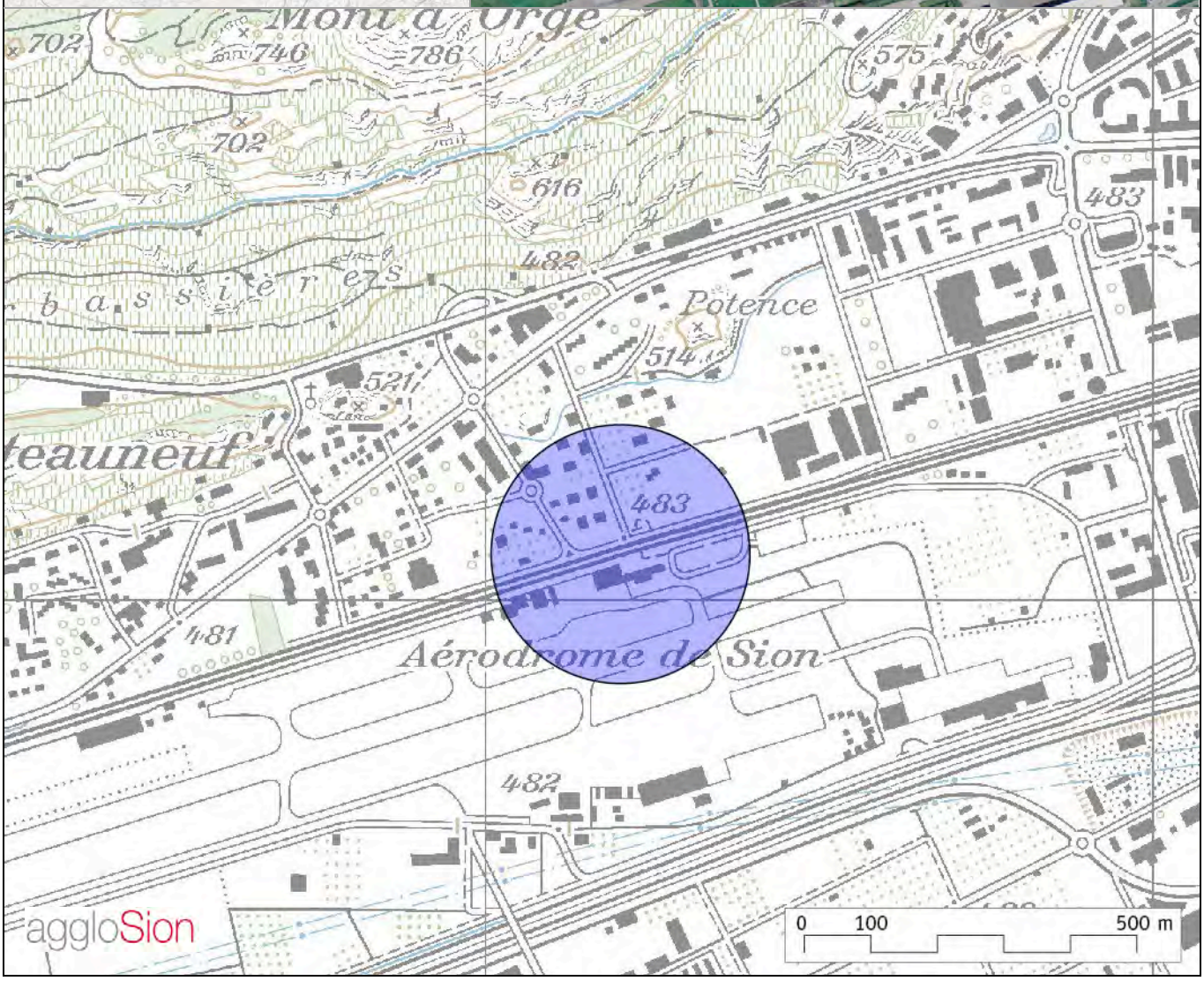
Instance(s) responsable(s)
CFF

Maître(s) d'ouvrage
CFF

Commune(s) concernée(s)
Sion

Autre(s) instance(s) concernée(s)
ST Valais, OFT





NOUVEL ARRET REGIONALPS "SION AEROPORT"

TRANSPORTS PUBLICS / SION

TP2

Etat actuel

A l'ouest de Sion, la ligne CFF du Simplon dessert, à la cadence horaire, les gares d'Ardon et Châteauneuf-Conthey. L'aéroport et le quartier des Potences, principal secteur d'habitation de l'ouest de la capitale, ne sont pas desservis.

Objectifs

Améliorer la desserte ferroviaire de l'ouest de la ville et de l'aéroport.

Description

La nouvelle halte CFF dessert efficacement l'aéroport de Sion et le quartier des Potences. Elle est intégrée au réseau régional.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à coordonner urbanisation et mobilité. Il s'agit en particulier de desservir de façon efficace les zones densément bâties. La création d'une halte supplémentaire à proximité du quartier des Potences concourt à cet objectif.

Utilité

CE1: favorise l'utilisation des transports publics en desservant un secteur largement bâti de la ville de Sion, assure une liaison performante entre la gare de Sion et l'aéroport.
CE2: contribue à réduire la dispersion de l'urbanisation en offrant aux secteurs déjà bâtis une meilleure desserte en transports publics.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 6'000'000.-	Priorité	B (2019-2022)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	L'aménagement d'un nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport" fait partie du volet mobilité du plan directeur communal de la ville de Sion (2010-2011).
Planning des études :	2016-2017: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2018: mise à l'enquête
Avant-projet :	2018
Début des travaux :	2020
Mise en service :	2021

Références

Plan directeur communal de la Ville de Sion, volet mobilité, 2010-2011.

RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS D'AGGLOMERATION

TRANSPORTS PUBLICS / TOUTES LES COMMUNES

PAQUET

TP3

Instance(s) responsable(s)

AggloSion

Maître(s) d'ouvrage

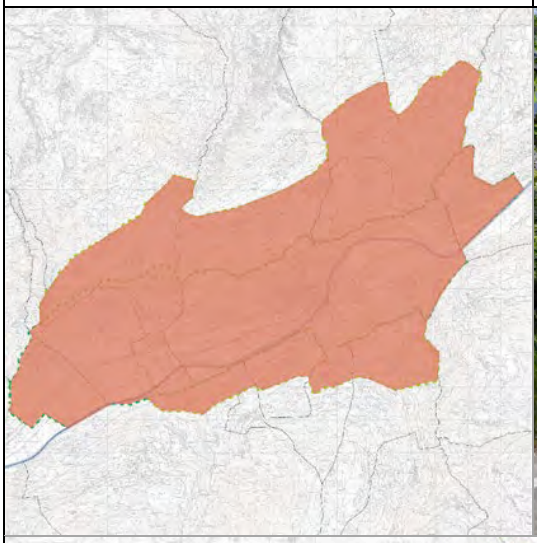
AggloSion

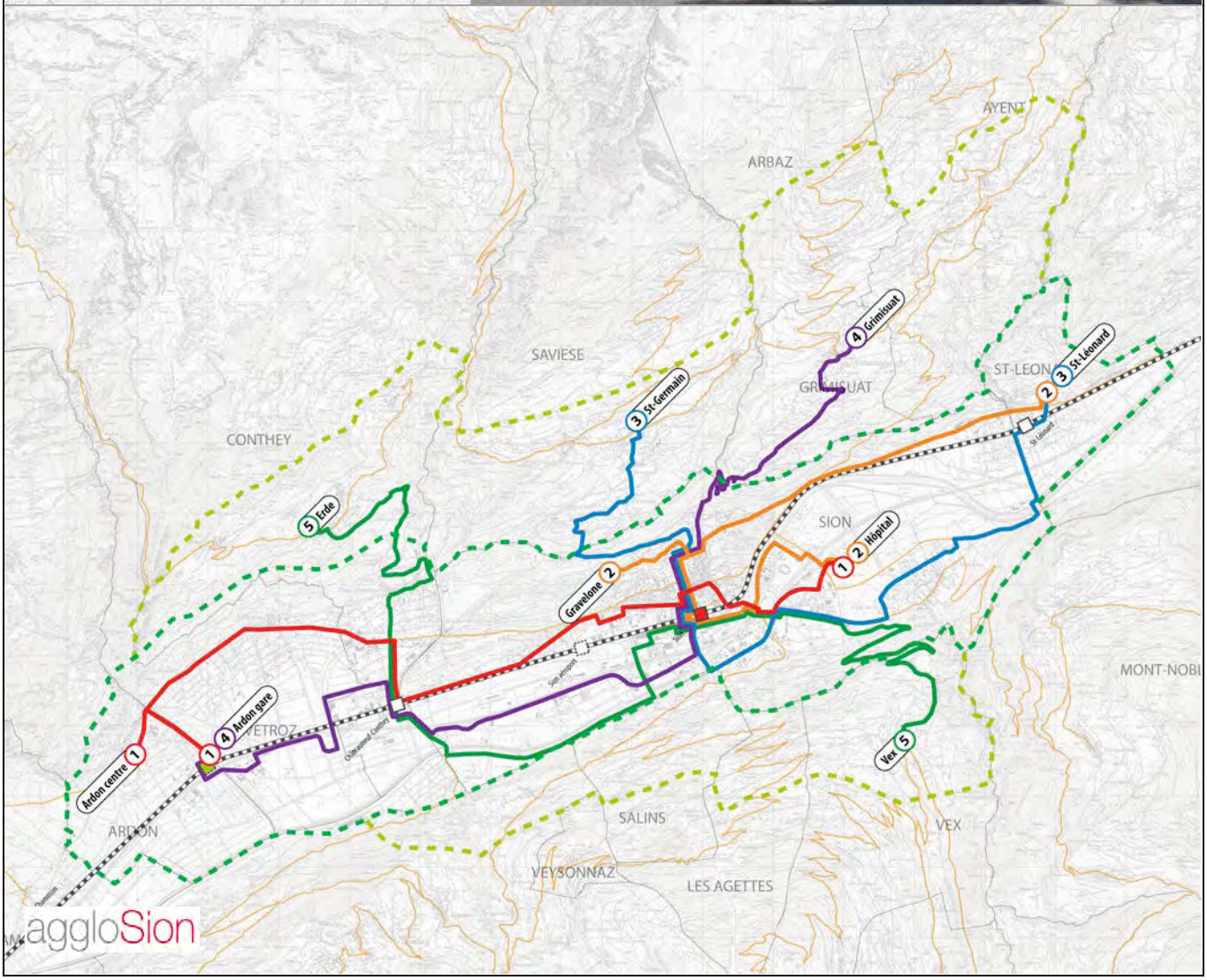
Commune(s) concernée(s)

Toutes

Autre(s) instance(s) concernée(s)

ST Valais





RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS D'AGGLOMERATION

TRANSPORTS PUBLICS / TOUTES LES COMMUNES

PAQUET **TP3**

Etat actuel

Les communes de l'agglomération sont desservies, à une cadence horaire ou inférieure, par le réseau régional centré sur la gare de Sion. Les bus sédunois assurent une desserte urbaine de la ville de Sion.

Objectifs

Offrir un réseau de transports publics routiers cohérent à même de desservir de manière adaptée les pôles principaux et secondaires de l'agglomération.

Description

Un réseau d'agglomération est mis en service. Il dessert, à la cadence de 15 minutes, les deux pôles principaux de plaine et, à la cadence de 30 minutes, les pôles secondaires d'Erde, Saint-Germain, Grimisuat, Saint-Léonard et Vex. Le détail du tracé des lignes, la coordination avec le réseau régional et les étapes de mise en oeuvre doivent encore être précisés.

Opportunité

Le projet d'agglomération vise à coordonner urbanisation et mobilité. Le réseau de transports publics d'agglomération permet de desservir les zones densément bâties qui ne sont pas directement reliées au réseau ferroviaire. Outre son rôle de liaison entre les différents secteurs de l'agglomération, il sert également de réseau de rabattement sur les principales gares ferroviaires (Sion et Ardon).

Utilité

CE1: favorise l'utilisation des transports publics en offrant une desserte attractive aux zones densément bâties de l'agglomération.
CE2: dessert les zones densément bâties et les pôles de développement non desservis par le réseau ferroviaire.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 2'900'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières variantes de desserte en transports publics de l'agglomération ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération. Elles ont permis de définir le tracé des lignes et de chiffrer les investissements nécessaires.
Planning des études :	2012-2013: étude détaillée d'exploitation 2013: appels d'offre 2014: première année d'exploitation du réseau (aménagement provisoire des arrêts) 2014: mis à l'enquête des aménagements définitifs
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016: aménagement définitif des arrêts

Références

-

INTERFACE DE LA GARE D'ARDON

TRANSPORTS PUBLICS / ARDON

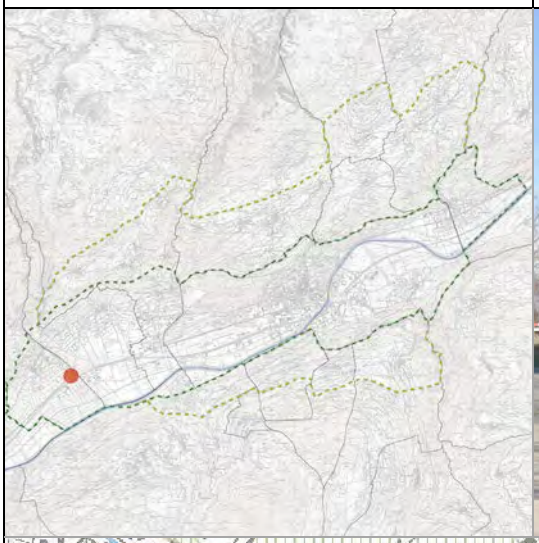
TP4

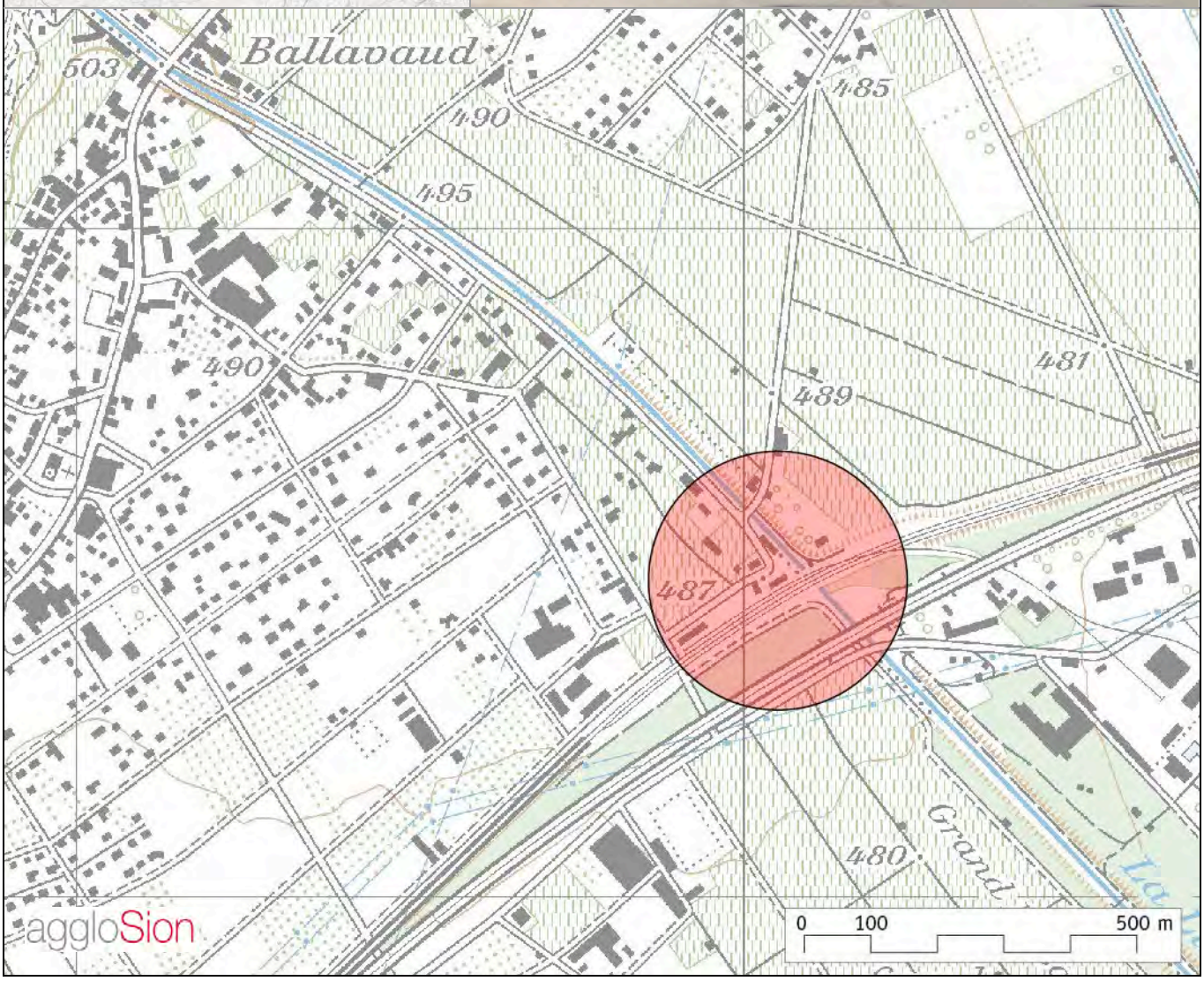
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Ardon

Commune(s) concernée(s)
Ardon

Autre(s) instance(s) concernée(s)
CFF, ST Valais





INTERFACE DE LA GARE D'ARDON

TRANSPORTS PUBLICS / ARDON

TP4

Etat actuel

L'équipement de la gare d'Ardon est lacunaire. On n'y trouve, en particulier, pas de places couvertes pour les cycles. D'autre part, la future mise en service des lignes n°1 et 4 du réseau d'agglomération nécessitera un réaménagement de la Place de la Gare.

Objectifs

Améliorer le rôle d'interface de la gare entre la ligne CFF et les lignes de bus du réseau d'aggomération.
Favoriser l'intermodalité, notamment avec les mobilités douces.

Description

La Place de la Gare d'Ardon accueille le terminal de deux lignes du réseau d'agglomération. L'aménagement proposé intègre ce nouveau terminal dans un espace convivial et sécurisé. Il prévoit également des places de stationnement couvertes pour deux-roues et une station de vélos en libre-service.

Opportunité

Le concept de mobilité de l'agglomération vise à augmenter la part modale des déplacements en transports publics et en mobilité douce. La qualité des interfaces est en ce sens essentielle.

Utilité

CE1: favorise l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce en améliorant la qualité de l'interface de la gare d'Ardon.
CE2: contribue à renforcer l'attractivité du pôle de développement prioritaire Ardon-Vétroz-Conthey.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et sur la mobilité douce.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 720'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant le réaménagement de l'interface ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2016

Références

-

INTERFACE DE LA GARE DE CHATEAUNEUF-CONTHEY

TRANSPORTS PUBLICS / CONTHEY

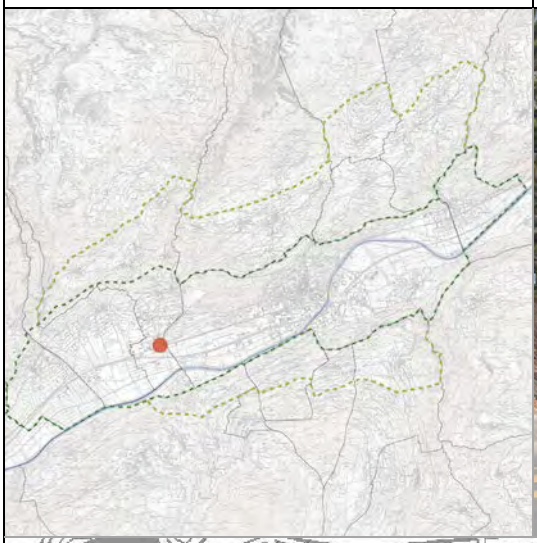
TP5

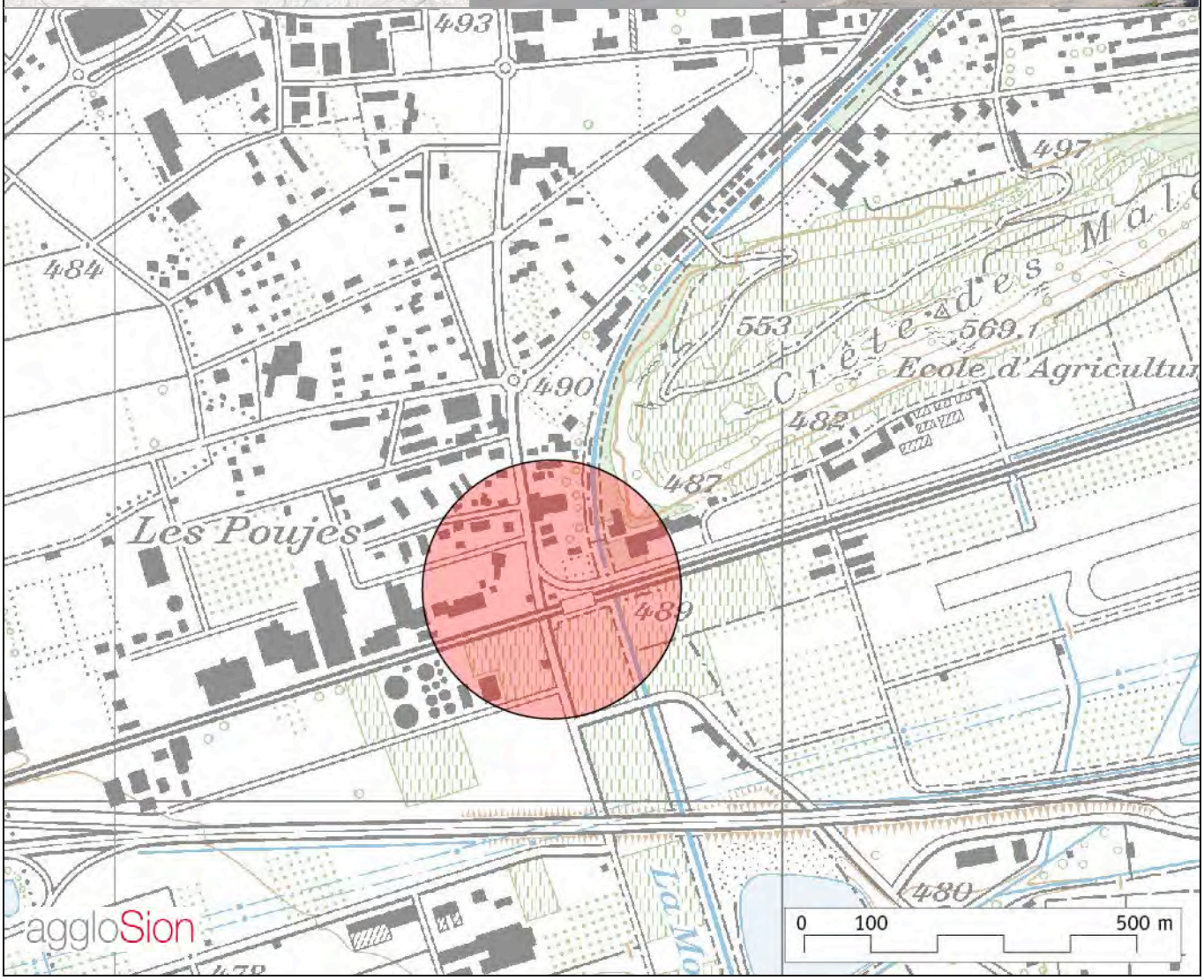
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Conthey

Commune(s) concernée(s)
Conthey

Autre(s) instance(s) concernée(s)
CFF, ST Valais





INTERFACE DE LA GARE DE CHATEAUNEUF-CONTHEY

TRANSPORTS PUBLICS / CONTHEY

TP5

Etat actuel

L'équipement de la gare de Châteauneuf-Conthey est lacunaire. On n'y trouve, en particulier, pas de places couvertes pour les cycles. D'autre part, le futur passage devant la gare des lignes n° 1, 4 et 5 du réseau d'agglomération nécessitera un réaménagement de l'interface de la gare.

Objectifs

Améliorer le rôle d'interface de la gare entre la ligne CFF et les lignes de bus du réseau d'aggomération.
Favoriser l'intermodalité, notamment avec les mobilités douces.

Description

Un interface d'échange entre le réseau de bus d'agglomération et la gare de Châteauneuf-Conthey est aménagé (trois lignes de bus d'agglomération desservent la gare).
Des places de stationnement couvertes pour deux-roues et une station de vélos en libre-service sont également intégrées à l'aménagement.

Opportunité

Le concept de mobilité de l'agglomération vise à augmenter la part modale des déplacements en transports publics et en mobilité douce. La qualité des interfaces est en ce sens essentielle.

Utilité

CE1: favorise l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce en améliorant la qualité de l'interface de la gare de Châteauneuf-Conthey.
CE2: contribue à renforcer l'attractivité du pôle de développement prioritaire Ardon-Vétroz-Conthey.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et sur la mobilité douce.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 480'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant le réaménagement de l'interface ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

Références

-

INTERFACE DE LA GARE DE SAINT-LEONARD

TRANSPORTS PUBLICS / SAINT-LEONARD

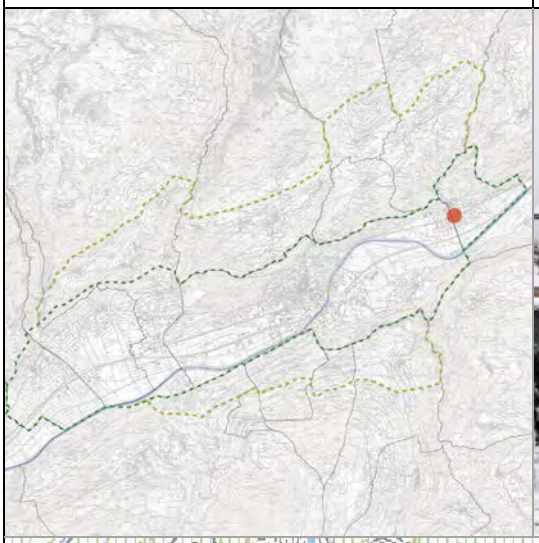
TP6

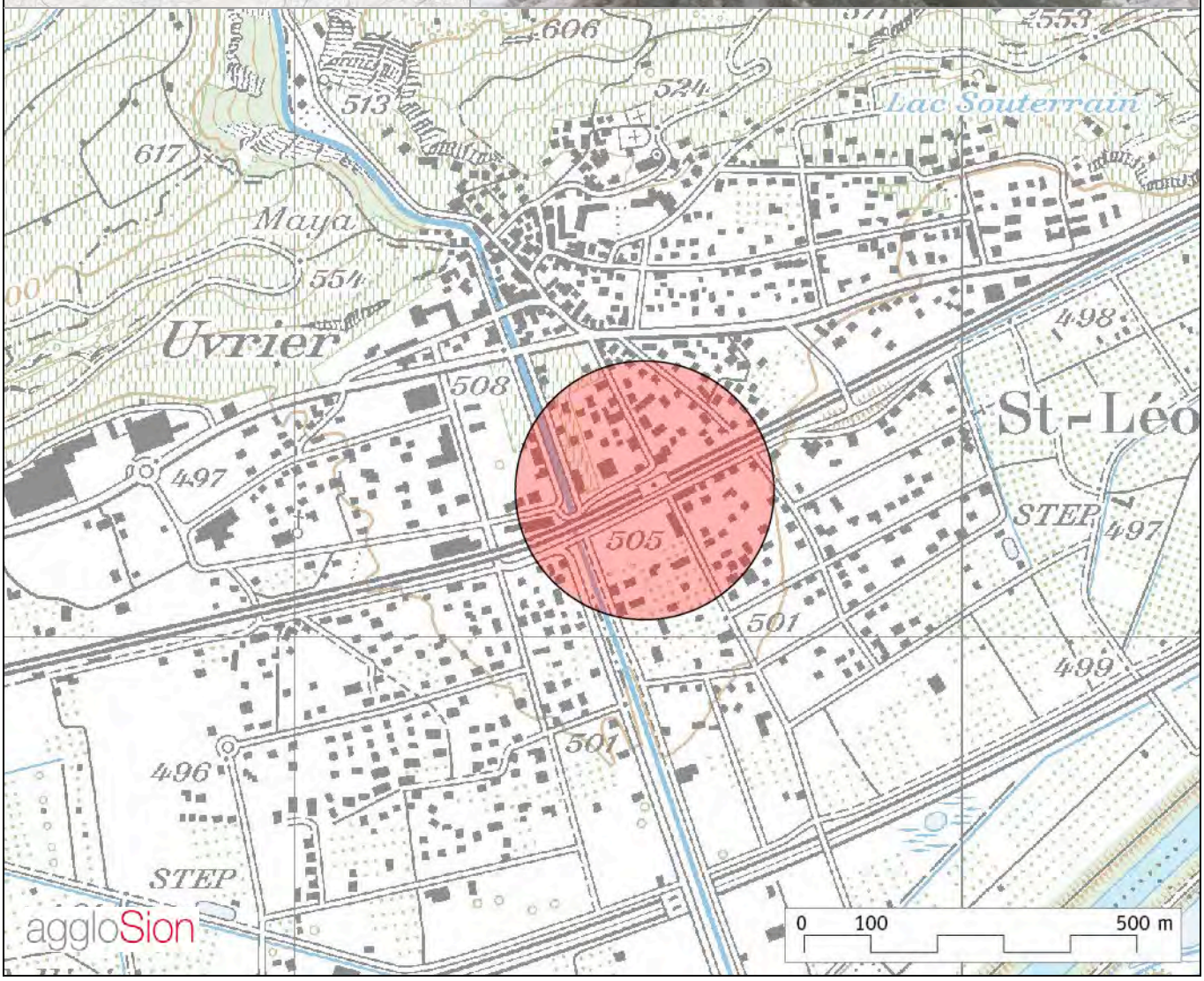
Instance(s) responsable(s)
AggloSion

Maître(s) d'ouvrage
Saint-Léonard

Commune(s) concernée(s)
Saint-Léonard

Autre(s) instance(s) concernée(s)
CFF, ST Valais





INTERFACE DE LA GARE DE SAINT-LEONARD

TRANSPORTS PUBLICS / SAINT-LEONARD

TP6

Etat actuel

L'équipement de la gare de Saint-Léonard est lacunaire. On n'y trouve, en particulier, pas de places couvertes pour les cycles. D'autre part, le futur passage, derrière la gare, de la ligne n° 3 du réseau d'agglomération nécessitera un réaménagement de l'interface de la gare.

Objectifs

Améliorer le rôle d'interface de la gare entre la ligne CFF et les lignes de bus du réseau d'aggomération.
Favoriser l'intermodalité, notamment avec les mobilités douces.

Description

Un interface d'échange entre le réseau de bus d'agglomération et la gare de Saint-Léonard est aménagé (la ligne de bus d'agglomération n° 3 dessert la gare de Saint-Léonard).
Des places de stationnement couvertes pour deux-roues et une station de vélos en libre-service sont également intégrées à l'aménagement.

Opportunité

Le concept de mobilité de l'agglomération vise à augmenter la part modale des déplacements en transports publics et en mobilité douce. La qualité des interfaces est en ce sens essentielle.

Utilité

CE1: favorise l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce en améliorant la qualité de l'interface de la gare de Saint-Léonard.
CE2: contribue à renforcer l'attractivité du pôle de développement périphérique d'Uvrier-Saint-Léonard.
CE3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics et de la mobilité douce.
CE4: réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et sur la mobilité douce.

TJM (max)	2009 : -	2025 estimé sans PA : 2025 : -	
Coûts d'investissement	Fr. 300'000.-	Priorité	A (2015-2018)

Mise en œuvre

Etat des réflexions :	Les premières réflexions concernant le réaménagement de l'interface ont été menées dans le cadre du projet d'agglomération.
Planning des études :	2012-2013: études détaillées d'aménagement, avant-projet, projet 2014: mise à l'enquête
Avant-projet :	2014
Début des travaux :	2015
Mise en service :	2015

Références

-

CARTES

1 CARTES THEMATIQUES

1.1 Projet d'agglomération, volet paysage
1.2 Projet d'agglomération, volet urbanisation
1.3 Projet d'agglomération, volet réseau routier
1.4 Projet d'agglomération, volet transports publics
1.5 Projet d'agglomération, volet mobilité douce

2 CARTES DE LOCALISATION DES MESURES

2.1 Localisation des mesures de paysage
2.2 Localisation des mesures d'urbanisation
2.3 Localisation des mesures infrastructurelles de mobilité

3 CARTES DE SYNTHESE

3.1 Paysage et urbanisation
3.2 Urbanisation et transports publics
3.3 Urbanisation et infrastructures de transport
3.4 Le projet d'agglomération aggloSion

Direction du projet

César Conforti, ingénieur civil EPFL, team+

Volet Territoire

Lucien Barras, architecte diplômé EPFL, urbaniste FSU, nomad architectes
Lionel Bagnoud, géographe, nomad architectes

Volet Mobilité

César Conforti, ingénieur civil EPFL, team+
Hervé Ruffieux, ingénieur civil EPFL, team+
Anita Pugin, ingénieur civil EPFL, team+

Volet Environnement

Alain Stuber, géographe diplômé, écologue ASEP, Hintermann & Weber SA
Nicole Graber, architecte-paysagiste, Hintermann & Weber SA