



Schéma régional – Rte de Contournement

Information générale

La ville de Sierre lançait en 2004, en partenariat avec le service cantonal des routes de l'Etat du Valais, une étude relative au plan directeur des déplacements dans le but de définir les principes d'organisation des circulations de la ville et de ses environs immédiats. La méthode utilisée à cette fin par le bureau d'étude issu de l'appel d'offre, en l'occurrence **le Bureau Transitec** de Mont sur Lausanne, développe quatre stades successifs : diagnostic de l'état existant, définition des objectifs / contraintes, formulation du concept de contournement, mise en œuvre.

A l'issue du diagnostic, le plan de charge actuel de la ville exprime les faits suivants. L'augmentation de trafic de ces dernières années peu être qualifiée de très forte dans les quartiers Ouest, forte au Nord et faible à l'Est. La surcharge de l'Ouest est notamment due au trafic d'échange (50 % du trafic d'échange global). Si la capacité des carrefours est jugée correcte, la régulation en place est dégradée, voire inadaptée au trafic actuel. Concernant le Centre ville, le transit y est important (environ 19'000 véh./jour) et supérieur à l'échange (environ 16'000 véh./jour) qui provient majoritairement de l'Ouest.

Les objectifs à atteindre avec le Plan directeur des déplacements ont pris en compte trois éléments majeurs : les zones sensibles (notamment l'habitat), qui se trouvent essentiellement au Nord de la route de transit, la requalification urbaine du Centre ville et l'amélioration des modes doux (notamment piétons), la diminution notoire du trafic dans les quartiers Ouest, sous réserve d'engorgement et de perturbations, à très court terme.

Le développement des études s'est basé sur les principaux projets d'infrastructure à savoir : l'A9 et la T9 Est, la liaison avec le Haut-Plateau, la requalification du Centre ville. Il a également été établi que les principaux projets de développement prévus par la ville de Sierre sont susceptibles de générer plus de 30'000 véh./jour (soit près du double de la génération actuelle du Centre ville, ou environ 40 % de la génération actuelle totale de la ville). Ce potentiel d'augmentation notoire du trafic est essentiellement produit (pour moitié environ) par la zone Centre d'achats de Rossfeld, mais également par la zone industrielle de Daval et les futurs quartiers d'habitation de Noës : Plantassage, Portelles, Ehalà. Enfin, les conclusions de l'analyse du réseau actuel démontrent que ce dernier n'a pas la capacité d'absorber les augmentations de trafic pressenties (saturation du réseau à l'Ouest, Centre ville trop fortement chargé).

Les réflexions relatives au plan directeur des déplacements ont donc logiquement été élaborées à partir de deux paramètres structurants suivants : la modération du trafic au Centre ville (selon différents niveaux) et la construction ou non, d'un axe Nord (tout ou en partie) dans l'objectif de dégager les quartiers Ouest. Différentes variantes ont alors été développées puis évaluées.

Au terme du processus, les évaluations de différentes options ont mis en avant les avantages d'une variante en particulier : le contournement Ouest de la ville avec liaison vers le Haut-Plateau, par Noës – Corin, puis connexion avec Venthône - Veyras, dans une phase ultérieure et sous la forme d'un second tronçon. Ce dispositif supporte les développements potentiels prévus par la ville, dont la forte augmentation du trafic Ouest, tout en permettant, à terme d'absorber une part significative du trafic généré par la Noble Contrée, déchargeant de ce fait les quartiers Nord de Sierre.

Ce principe de liaison, soutenu et porté par le Canton, fait actuellement l'objet d'un appel d'offres auprès des ingénieurs civils en vue d'implanter le tracé définitif de la route de contournement. Concernant le financement du dossier, l'objectif est clairement d'obtenir des subventions fédérales. Dans ce sens, un projet d'agglomération est actuellement en cours d'élaboration. La réalisation de ce projet combiné au réaménagement du Centre ville permettra enfin de repenser de façon globale la définition des réseaux des routes secondaires et routes principales, afin de les rendre compatibles avec le nouveau dispositif et de répartir de façon objective les coûts entre la Ville et le Canton.



Thèmes (seront développés dans le cadre de l'atelier)

1. Diagnostic – données de bases
2. Objectifs liés au trafic
3. Méthode d'analyse pour atteindre les objectifs
4. Option retenue
5. Mise en œuvre du schéma régional et local des circulations

1. Diagnostic – données de base (annexes 1)

a) Critères admis à ce jour :

- Forte évolution du trafic à l'Ouest de la ville, + 53% (1985 – 04)
- Forte évolution du trafic au Nord de la ville, + 53% (1985 – 04)
- Faible évolution du trafic à l'Est de la ville + 10% (1985 – 04)
- Forte pression du trafic au Centre ville
 - Rothorn : 11'700 véhicules/jour
 - G-Guisan : 11'800 véhicules/jour
- Très forte pression du trafic sur quartiers Ouest – Rte de Sion : 20'600 véhicules/jour
- Transit véhicules par Centre ville important : 11'500 véhicules/jour
- Forte réserve de la route de transit : 6'500 véhicules/jour en l'état.

b) Autres critères :

2. Objectifs liés au trafic (annexes 2)

a) Critères admis à ce jour :

Centre ville

- Amélioration de la qualité de vie
- Diminution notoire du trafic
- Amélioration de la mobilité douce
- Connexion performante avec les quartiers.

Quartiers

- Connexions performantes entre quartiers
- Connexions performantes avec le Centre ville
- Connexions performantes avec le Réseau Régional.

Ouest Sierrois

- Prise en compte du risque d'engorgement (cf. donné de base : réseau en limite de capacité)
- Amélioration de la liaison avec le Haut-Plateau (génératrice de la surcharge de trafic).

b) Autres critères :



3. Méthode utilisée pour atteindre les objectifs du chiffre 2 (annexes 3)

- a) Critères admis à ce jour :
- Evaluation de différentes variantes prenant en compte :
 - a) la réorganisation du Centre ville
 - b) l'évitement du Centre ville pour accéder au Haut-Plateau.
 - Réorganisation du Centre ville, options testées :
 - modération du trafic
 - coupure de la circulation.
 - Accès au Haut-Plateau, options testées :
 - Sierre Ouest – Corin
 - Corin – Veyras
 - Sierre Est – Veyras.
- b) Autres critères :

4. Option retenue, Noës, Corin, Venthône – effet global sur le trafic

- a) Critères admis à ce jour (annexes idem pt. 3) :
- Modération au Centre ville, objectif : Espace de rencontre 4'000 véhicules/jour (en place de 11'500)
 - Liaison Noës – Corin : réduit le trafic sur les quartiers Ouest de l'ordre de 6-7'000 véhicules/jour
 - Liaison Corin – Veyras : réduit le trafic sur les quartiers Nord de l'ordre de 3-4'000 véhicules/jour.
- b) Autres critères :

5. Mise en œuvre du schéma régional et local des circulations (annexes 4)

- a) Critères admis à ce jour :
- Coordonner les actions entre la Ville et le Canton
 - Participer au projet d'agglomération (financement par C.H)
 - Echelonner la réalisation du réseau et les mesures à prendre
 - Nouvelle définition du réseau Rte secondaire, à trafic réduit
 - Nouvelle définition du réseau Rtes principales, trafic de transit.
- b) Autres critères :

T.B. avril 2007