

Commune de Riddes

■ Plan de Quartier « Les Morands »

RAPPORT D'EXPERTISE

Décembre 2009

Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue des Boveresses 17
CH-1010 LAUSANNE
T 021 652 55 55 • F 021 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net

9006_00-rap-jb-2-PQ_LesMorands/SG/CC/JB

Table des matières

■ 1. Introduction.....	5
■ 1.1 Contexte.....	5
■ 1.2 Périmètre de l'étude.....	5
■ 2. Transports individuels motorisés.....	6
■ 2.1 Besoins en stationnement.....	6
■ 2.2 Génération de trafic.....	7
■ 2.3 Distribution et affectation du trafic.....	8
■ 2.4 Pertinence du schéma de circulation proposé.....	10
■ 3. Autres modes	11
■ 3.1 Transports collectifs.....	11
■ 3.2 Transport de marchandises.....	12
■ 3.3 Modes doux.....	12
■ 4. Conclusion.....	14
■ 4.1 Stationnement.....	14
■ 4.2 Génération et distribution du trafic.....	14
■ 4.3 Gestion des accès.....	15
■ 4.4 Transports collectifs et modes doux.....	15
■ 4.5 Transport de marchandises.....	15

Liste des annexes

Annexe 1 : Calcul de l'offre en stationnement

Annexe 2 : Calcul de la génération de trafic

■ 1. Introduction

■ 1.1 Contexte

Le Plan de Quartier (PQ) au lieu dit « Les Morands » a fait l'objet d'un rapport d'impact conformément à l'article 47 de l'Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'Aménagement du Territoire (OAT).

Suite à sa mise à l'enquête par la commune de Riddes en avril 2009, l'ATE s'y est opposé notamment par rapport aux points relatifs à l'organisation des transports et des impacts sur l'environnement (pollution de l'air et bruit). Lors de la séance de conciliation du 29 mai 2009, il a été convenu entre la commune de Riddes et l'ATE qu'une expertise impartiale serait établie, afin de traiter la problématique des transports et de l'environnement.

Le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA, à Lausanne, a ainsi été mandaté pour mener l'expertise concernant la problématique des transports, dont les principaux buts sont :

- d'analyser les documents fournis lors de la mise à l'enquête du plan de quartier « Les Morands »;
- de vérifier le bien fondé des conclusions des études déjà menées à ce jour;
- de proposer, le cas échéant, des pistes de mesures permettant d'améliorer le projet mis à l'enquête.

Les problématiques environnementales sont traitées par le bureau Ecoscan, à Lausanne, dans une expertise complémentaire.

■ 1.2 Périmètre de l'étude

Cette expertise porte sur le périmètre défini dans le plan d'intention du 27 mars 2009, déposé conjointement au Plan de Quartier du lieu dit « Les Morands ». Ce périmètre est situé à l'Ouest du village de Riddes, le long de la route cantonale T9 et à proximité de la jonction autoroutière de Riddes.

■ 2. Transports individuels motorisés

Le PQ « Les Morands » porte sur un regroupement de 36 parcelles formant une surface totale de 77'131 m². Le PQ vise à organiser l'ensemble de la zone afin de pouvoir y développer des activités commerciales et artisanales de type¹ :

- « Do-it »;
- commerce de mobilier, d'articles de sport et d'habillement;
- d'autre commerces d'activités diverses.

L'emprise au sol des constructions est limité à 70%, soit une surface maximale de 53'992 m².

Conformément à l'affectation du site, un projet concret d'implantation d'un magasin de la marque « Hornbach » (Do-it), représentant une surface de vente (SV) d'environ 12'000 m², est connu à ce jour.

■ 2.1 Besoins en stationnement

Le besoin en place de stationnement lié au développement du Plan de Quartier est calculé conformément à la norme suisse en vigueur (SN 640 281).

Les 25'000 à 30'000 m² de surfaces de ventes projetées impliquent un besoin brut en stationnement situé entre 1'250 et 1'500 cases. Ce besoin brut peut être réduit en fonction de la part de mobilité douce dans les déplacements attendus, le niveau de desserte en transports publics du site et la complémentarité d'usage envisageable entre les différentes activités projetées.

Ann. 1

Le PQ « Les Morands » correspond à une localisation de type E, car la part de mobilité douce ne peut excéder 25% dans ce secteur et les transports publics ne desservent pas cette zone (gare de Riddes et arrêt du CarPostal à environ 1km). Ainsi, contrairement à la localisation de type D, plus restrictive, prise en considération dans l'étude d'impact, le besoin en stationnement doit correspondre selon la norme au 90 à 100% du besoin brut mentionné

¹ Source : Rapport d'étude sur le plan de quartier au lieu-dit « Les Morands » selon l'article 47 de l'OAT, mars 2009

ci-dessus. En contrepartie, la complémentarité d'usage du stationnement entre les différentes activités projetées n'a pas été évaluée lors de l'étude d'impact.

Des enquêtes menées dans des zones commerciales similaires (Etoy, Litoral Parc) démontrent que seuls 55 à 60% des clients ne viennent que pour visiter un seul magasin du secteur. Ainsi, en conservant une marge de sécurité suffisante par rapport à la norme, une réduction complémentaire de l'offre en stationnement d'environ 15% est envisageable.

Sur la base des enquêtes à Etoy : seulement 55% des clients ne viennent que pour un seul magasin						
LA COMPLEMENTARITE PERMET D'ENVISAGER UNE REDUCTION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT (base 30'000 m2)						
Réduction :	10%	15%	20%	25%	30%	35%
Besoin net :	1350	1275	1200	1125	1050	975
Plausibilité :	++	++	+	=	-	-

Le besoin net en stationnement du PQ « Les Morands » est ainsi estimé entre 1'100 et 1350 cases, ce qui correspond à l'estimation réalisée lors de l'étude d'impact (moyenne recommandée de 1'225 cases pour environ 1'200 prévues). En cas de réalisation en première étape du magasin « Hornbach » seul, la complémentarité d'usage ne peut évidemment pas s'appliquer et une offre de 540 à 600 cases de stationnement doit être réalisée.

■ 2.2 Génération de trafic

Ann. 2

La génération de trafic du PQ considéré a été évaluée selon les deux méthodes suivantes :

- sur la base du **taux de rotation** des places de stationnement;
- sur la base des **générations usuellement rencontrées** pour l'affectation des surfaces projetées.

Des enquêtes réalisées auprès du personnel et des clients de zones commerciales similaires ont permis de définir des taux de rotation moyens (sur la semaine) de 1,1 pour les employés et de 5,0 pour les clients. Ainsi, avec une valeur moyenne de 3,8 pour l'ensemble des cases de stationnement (30% de cases employés et 70% de cases visiteurs/clients), le site générerait à terme environ 9'500 véhicules par jour (TJM).

Cependant, en considérant que des magasins de type « Do-it » et « Outlet » génèrent respectivement environ 30 et 50 véh./100m² de SV par jour, le site générerait à terme environ 10'500 véhicules par jour.

Ainsi, compte tenu des incertitudes inhérentes au niveau d'avancée du projet de développement du site, **sa génération de trafic est estimée entre 9'500 et 10'500 véh./jour (TJM)**. Cette fourchette de valeur est supérieure à l'estimation réalisée lors de l'étude d'impact, mais reste sensiblement dans les mêmes proportions (marge d'erreur d'environ 10% à considérer).

■ 2.3 Distribution et affectation du trafic

La distribution du trafic sur le réseau routier a été définie par le bureau Transportplan, à Sion, et a été validée par le Service des routes et des cours d'eau du Canton. *(Remarque: des pointages de trafic effectués par Transitec en heure de pointe du soir ont mis en évidence des charges de trafic plus importantes. Le bureau d'études ne disposait cependant pas dans le cadre de cette expertise d'un budget pour vérifier systématiquement les charges de trafic dans le secteur. Il est recommandé d'effectuer des comptages automatiques et directionnelles lors des études de détails afin de permettre un dimensionnement correct des carrefours d'accès au PQ et des modifications de l'exploitation de la jonction autoroutière de Riddes).* **Compte tenu de la répartition de la population de la région, déterminant le bassin de chalandise du site, cette distribution semble conforme.** De plus, avec la proximité de la jonction autoroutière de Riddes captant la majorité des flux de trafic, sa remise en question ne serait pas significative.

Distribution sur le réseau routier et impacts (par rapport au TJM 2009 extrapolé +1,5% par an) [véh./jour]				
	Distribution	TJM 09	TJM PQ	Impacts PQ
A9 – entrée/sortie Sion	40%	600	2500 à 2700	+ 317 à 350 %
A9 – entrée/sortie Martigny	30%	700	2125 à 2275	+ 204 à 225 %
T9 – Saxon	10%	3300	4250 à 4350	+ 29 à 32 %
T9 – Leytron	10%	3100	4050 à 4150	+ 31 à 34 %
RC – Riddes + Mayens de Riddes	10%*	3200	4150 à 4250	+ 30 à 33 %
Rte des Mayens	5%	1600	2075 à 2125	+ 30 à 33 %

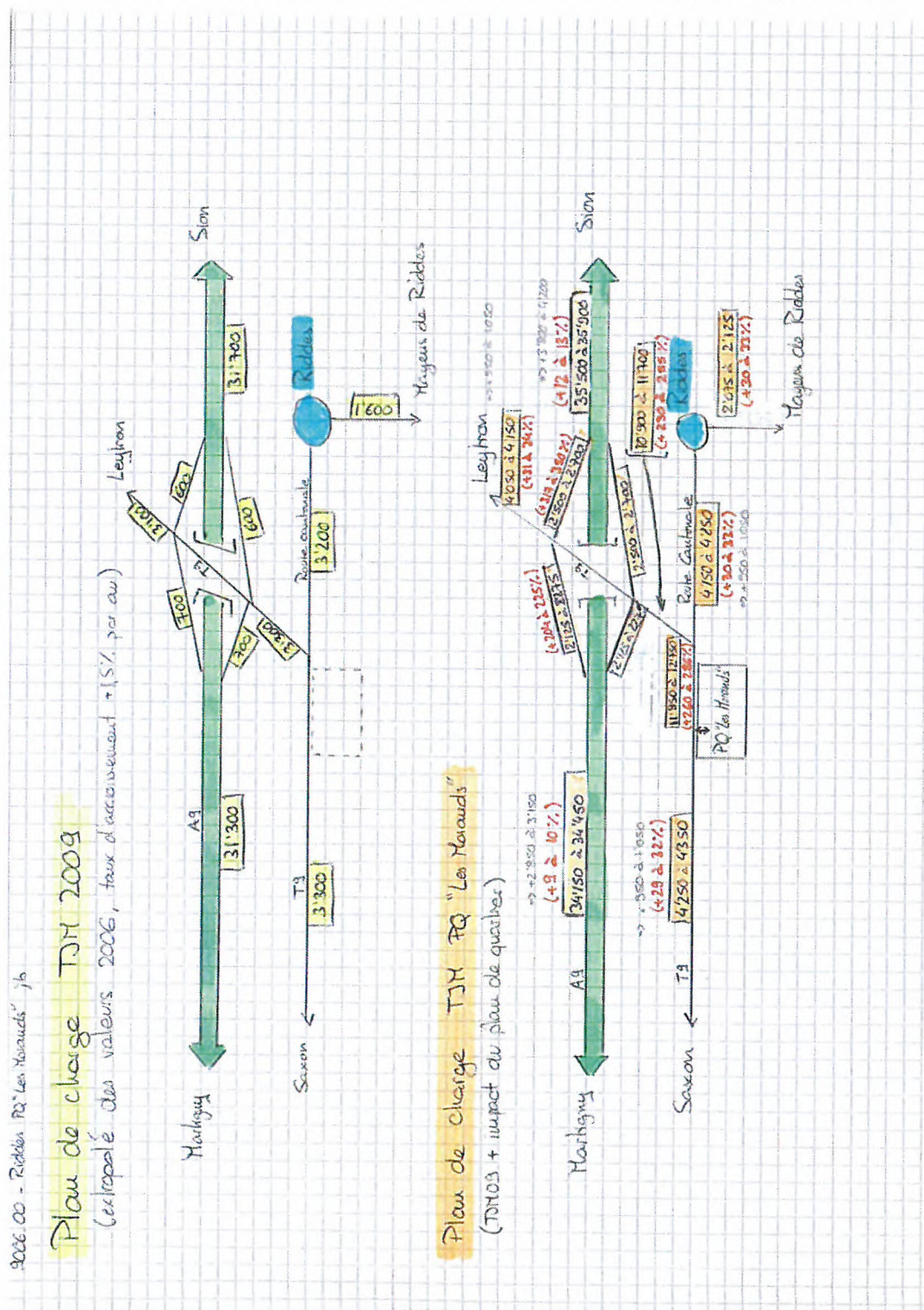
*cumul du trafic en relation avec Riddes et la route des Mayens sur le même axe

Fig. 1

Sur le réseau cantonal éloigné de la jonction autoroutière, des augmentations de trafic de l'ordre de 500 à 1'000 véh./jour sont attendus, représentant un accroissement de près de 30% (voir figure ci-après). Avec la concentration des flux entre le site et la jonction autoroutière de Riddes (70 à 90% du trafic global selon les sections), des accroissements de trafic bien plus élevés sont attendus localement (supérieurs à 7'000 véh./jour, soit plus de 260% d'augmentation). **Malgré ces taux d'accroissement pouvant paraître extrêmement forts** (trafic initial faible), **le réseau cantonal est à même d'absorber ce trafic supplémentaire.** En effet, avec une capacité de plus de 22'000 véh./jour (2x1 voie de circulation en zone rurale à périurbaine, sans carrefours), **le réseau cantonal présentera globalement une réserve de capacité en section de 40 à 45% malgré la mise en service du Plan de Quartier.**

Des problèmes d'écoulement peuvent cependant survenir périodiquement dans ce secteur, principalement aux heures de pointe (du soir en semaine, vendredi soir et samedi matin et après-midi), si le fonctionnement des carrefours n'est pas adapté aux nouvelles sollicitations induites. Des études de détails devront déterminer l'exploitation des carrefours dans le secteur (carrefours d'accès au Plan de Quartier, jonction autoroutière de Riddes, ...).

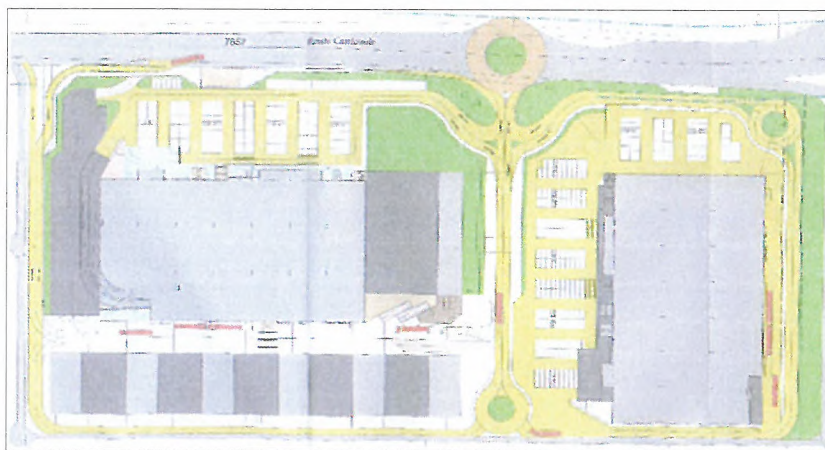
Figure 1 : Plans de charge « TJM 2009 » et « TJM 2009+ impacts PQ » [véh./jour]



■ 2.4 Pertinence du schéma de circulation proposé

Le schéma de circulation proposé s'appuie sur les éléments suivants (voir schéma ci-après) :

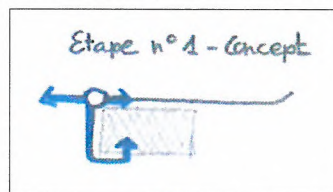
- un giratoire d'accès sur la route cantonale T9;
- des poches de parkings à proximité des bâtiments;
- un giratoire de rebroussement pour l'accès/la sortie des poches de parkings.



Ce principe engendre obligatoirement une distance supplémentaire d'environ 300 mètres à parcourir pour chaque véhicule lié au site (en entrée des parkings Est et en sortie des parkings Ouest). Cette distance, pouvant paraître faible pour un individu, mais génère près de 550'000 kilomètres supplémentaires par année pouvant être évités par une amélioration de l'accessibilité directe au site.

De plus, **le système proposé de gestion des circulations internes présente un risque de blocage du parking Est en période de pointe**. En effet, le trafic désirant sortir de ce parking se heurte aux files de véhicules en attente de franchissement du giratoire de la route cantonal (proximité immédiate).

Le concept proposé par le bureau Citec Ingénieurs Conseils SA (décalage du giratoire d'accès à l'extrémité Ouest du plan de quartier) est bien plus cohérent et permet une meilleure distribution des accès en s'appuyant sur un barreau interne de distribution Est-Ouest. Cette configuration offre ainsi une plus grande souplesse d'exploitation.



Principe proposé par CITEC

■ 3. Autres modes

■ 3.1 Transports collectifs

Fig. 2

L'accessibilité du PQ « Les Morands » en transports collectifs est actuellement difficile (voir figure 2). En effet, la gare de Riddes est située à environ un kilomètre et aucun arrêt du CarPostal n'est présent à proximité. Outre la distance importante à parcourir à pied pour accéder au site depuis ces points de prise en charge (environ 1 km, soit env. 15 min.), les fréquences de desserte ne sont pas attractives (une seule fois par heure dans le meilleur des cas).

Ainsi, il s'agit de se demander si une amélioration de cette offre est pertinente dans le cadre de la gestion de l'accessibilité au PQ. Les mesures suivantes sont envisageables :

- création d'une navette « Riddes – PQ Les Morands » desservant la gare et pouvant éventuellement être étendue à un périmètre plus large;
- déviation de la ligne de CarPostal 12.311 « Martigny - Sion » par la T9 entre Saillon et Leytron;
- création d'une nouvelle gare au droit du PQ « Les Morands ».

Quel que soit le choix effectué, il est important d'estimer le potentiel de fréquentation des transports collectifs lié au PQ « Les Morands ». Le secteur « Litoral Parc » à Etoy, dispose d'une offre en transport public correspondant à la réalisation de l'ensemble des mesures envisagées ci-dessus (gares à Allamand et Etoy et desserte par le CarPostal). Malgré cette offre acceptable, la part modale des transports collectifs est située entre 2 et 5% (parts modales retrouvées également dans les zones commerciales de Dietlikon et Dübendorf).

Ainsi, **en réalisant l'ensemble des mesures proposées ci-dessus, il serait envisageable de capter 500 à 600 personnes par jour** (sur un total d'environ 20'000 pers/jour), **représentant une réduction de la génération de trafic de seulement 500 véh./jour** (soit - 5%). Compte tenue de ce faible potentiel de fréquentation et de la faisabilité non avérée des mesures envisagées pour l'atteindre (création d'une nouvelle gare impossible à l'heure actuelle), **une amélioration rapide des la qualité de la desserte du site en transports collectifs n'est pas justifiable ni impérative.**

■ 3.2 Transport de marchandises

Les livraisons de marchandises sont envisagées par poids lourds. Afin de favoriser le transport de marchandises par le rail, la création d'une voie de desserte venant se piquer sur la ligne « Lausanne – Simplon » est envisageable.

Un magasin de type « Do-it » accueille quotidiennement 3 à 5 poids lourds pour réapprovisionner son stock. Ainsi, pour l'ensemble des activités du PQ « Les Morands », un maximum de 5 à 10 poids lourds pénétreront quotidiennement sur le site. Dès lors, la réalisation d'une voie ferroviaire d'accès n'est pas justifiable (nombre insuffisant de poids lourds et livraison très rarement possible exclusivement par le rail).

La réalisation à proximité du site d'une « gare marchandise » n'est pas pertinente, car elle engendrerait des coûts et des contraintes très importants sans supprimer de trafic marchandise routier pénétrant dans le site (« dernier kilomètre » parcouru en camion ou camionnette).

■ 3.3 Modes doux

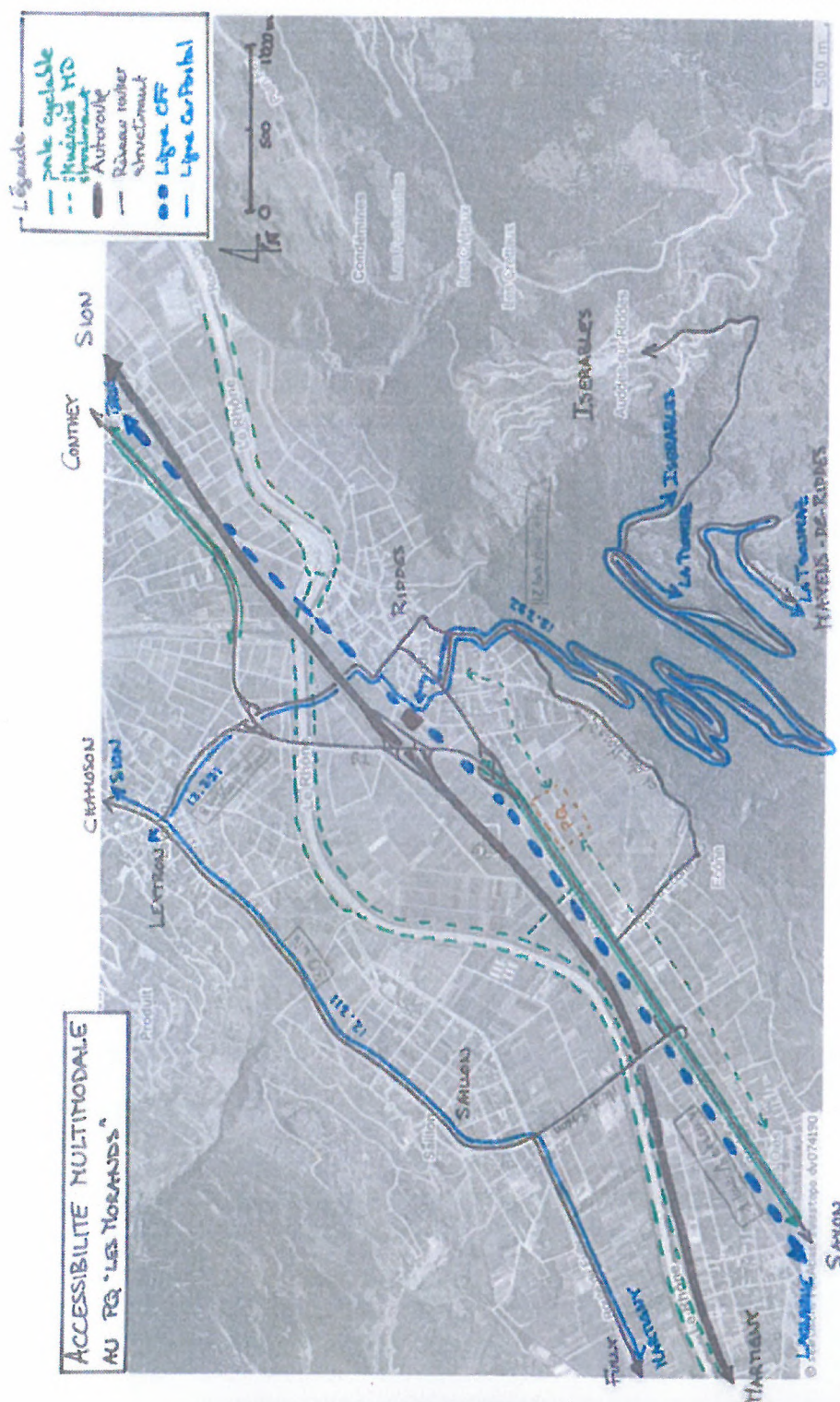
Fig. 2

Des aménagements cyclables sont présents sur la route cantonale T9 entre Saxon et le PQ « Les Morands », ainsi qu'entre Conthey et Leytron (voir figure 2). La continuité n'est cependant pas assurée entre ces deux sections et l'accès au site par le Nord-Ouest n'est ainsi pas entièrement sécurisé.

Pour les piétons, un cheminement agréable est offert le long des rives du Rhône (Leytron - Fully), avec une liaison possible à l'extrémité Ouest du PQ (franchissement inférieur de l'autoroute). Des cheminements sont également possible par les chemins « agricoles » en liaison avec Riddes et Saxon.

Ainsi, l'accessibilité au site par les modes doux est jugée bonne compte tenu de l'affectation envisagée (transport d'articles souvent volumineux, part modale faible même dans des environnements favorables). La réalisation d'une bande cyclable dans le secteur de la jonction autoroutière de Riddes ainsi que la valorisation urbanistique et le balisage des itinéraires piétonniers sont cependant souhaitables.

Figure 2 : Principes d'accessibilité multimodale actuels au PQ « Les Morands »



■ 4. Conclusion

Les conclusions de cette expertise sont basées sur la réalisation de 25'000 à 30'000 m² de surfaces de vente dans le Plan de Quartier du lieu-dit « Les Morands » à l'Ouest de Riddes.

■ 4.1 Stationnement

L'évaluation de l'offre en stationnement réalisée dans le cadre de l'étude d'impact a été réalisée en considérant une localisation de type D au sens de la norme en vigueur, considérant ainsi que la zone était desservie par les transports collectifs. Cette desserte n'étant pas avérée, cette expertise conclut sur la prise en considération d'une localisation de type E, plus généreuse (90 à 100% du besoin brut), considérant ainsi une offre en stationnement plus élevée.

Cependant, la complémentarité d'usage envisageable dans le cadre de l'implantation d'activités touchant une clientèle similaire permet d'être plus restrictif en matière de stationnement. Ainsi, **il est recommandé de réaliser entre 1'100 et 1'350 cases de stationnement, fourchette incluant la valeur retenue dans l'étude d'impact initiale (1'200 cases).**

■ 4.2 Génération et distribution du trafic

La génération de trafic a été évaluée en fonction du taux de rotation des places de stationnement ainsi qu'en fonction des générations usuellement rencontrées pour ce type de surface de vente. Les valeurs moyennes fournies par ces deux méthodes ont été ensuite considérées pour déterminer la génération de trafic du PQ « Les Morands ».

Ainsi, 9'500 à 10'500 véh./jour en relation avec le site sont attendus à sa mise en service complète des surfaces considérées. Ces valeurs sont plus élevées que la génération prise en considération dans l'étude d'impact initiale (9'100 véh./jour), qui reste cependant proche (marge d'erreur admissible de 10 à 15% à ce niveau de l'étude).

La distribution de trafic admise n'est pas remise en cause.

Il est fortement recommandée de réaliser une campagne de comptages (automatiques et directionnelles) dans le secteur afin de permettre un dimensionnement correcte des carrefours dans la phase des projets détaillés.

■ 4.3 Gestion des accès

Le principe de gestion des accès envisagé, avec un giratoire « centré » sur la T9 s'appuyant sur un axe Nord-Sud de distribution impliquant des rebroussements « incohérents », ne semble pas pertinent. Ce système implique en effet un risque de blocage des circulations internes, principalement des sorties du parking Est, allonge inutilement les itinéraires des flux TI et montre un manque flagrant de lisibilité.

La variante proposée par le bureau Citec, envisageant le décalage du giratoire d'accrochage sur la T9 à l'Ouest du PQ « Les Morands », est préférée, car elle permet une plus grande souplesse d'exploitation ainsi qu'une séparation potentielle des flux de trafic à terme.

■ 4.4 Transports collectifs et modes doux

La desserte actuelle en transports collectifs de la zone du PQ « Les Morands » est déficiente (une fois par heure et par sens à 1 km). Cependant, compte tenu des activités envisagées, **une amélioration notable de cette desserte n'est pas justifiée**, car elle demande des investissements démesurés par rapport au potentiel de fréquentation et l'impact sur la génération de trafic du site sont faibles (-500 véh./jour environ).

Un prolongement de la ligne de CarPostal 12.392 entre la gare de Riddes et le PQ pourraient cependant être envisageable, notamment en périodes de pointe pour l'acheminement des employés.

L'accessibilité au PQ « Les Morands » par les modes doux est jugée bonne. Il est cependant recommandé d'établir la continuité des aménagements cyclables dans le secteur de la jonction autoroutière de Riddes ainsi que de valoriser et baliser les itinéraires piétonniers à travers les chemins « agricoles ».

■ 4.5 Transport de marchandises

Compte tenu du faible trafic poids lourds liés à l'approvisionnement des surfaces de vente projetées (maximum 5 à 10 véhicules par jour), **la réalisation d'une plateforme marchandise d'acheminement par le rail est jugée démesurée pour ce présent PQ « Les Morands »**.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA

Ch. Camandona
Sous-directeur

J.-C. Birchler
Ingénieur d'étude

Lausanne, le 21 décembre 2009

Annexe 1 : Calcul de l'offre en stationnement

Annexe 2 : Calcul de la génération de trafic

Affaire n° : 9006_00

Commune de Riddes – PPA « Les Morands »

CALCUL DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT

Affectation	Donnée déterminante	BESOIN BRUT EN STATIONNEMENT	
		Employ. / Hab.	Visit. / Clients
Logements	[m2] de SBP	0.0	0.0
	[appartements]	0.0	0.0
Services / Tertiaire	0 [m2] de SBP	0.0	0.0
dont à nombreuse clientèle	0 [m2] de SBP	0.0	0.0
dont à faible clientèle	0 [m2] de SBP	0.0	0.0
Commerces	30000 [m2] de SV	450.0	1050.0
dont à nombreuse clientèle	0 [m2] de SV	0.0	0.0
dont à faible clientèle	30000 [m2] de SV	450.0	1050.0
Industrie / Artisanat	0 [m2] de SBP	0.0	0.0
Entrepôts / Dépôts	0 [m2] de SBP	0.0	0.0
Restaurant	0 [place assises]	0.0	
		BESOIN BRUT TOTAL	
		450.0	1050.0
		1500.0	
Avec SV=30'000		BESOIN NET TOTAL	
Type de localisation :	E		
Limite minimale du besoin net :	90%	Minimum [pl.]	1350
Limite maximale du besoin net :	100%	Maximum [pl.]	1500
		405.0	945.0
		450.0	1050.0
Type de localisation :	D	BESOIN NET TOTAL	
Limite minimale du besoin net :	70%	Minimum [pl.]	1050
Limite maximale du besoin net :	90%	Maximum [pl.]	1350
		315.0	735.0
		405.0	945.0
Avec SV=25'000		BESOIN NET TOTAL	
Type de localisation :	E		
Limite minimale du besoin net :	90%	Minimum [pl.]	1125
Limite maximale du besoin net :	100%	Maximum [pl.]	1250
		337.5	787.5
		375.0	875.0
Type de localisation :	D	BESOIN NET TOTAL	
Limite minimale du besoin net :	70%	Minimum [pl.]	875
Limite maximale du besoin net :	90%	Maximum [pl.]	1125
		262.5	612.5
		337.5	787.5
Sur la base des enquêtes à Etoy : seulement 55% des clients ne viennent que pour un seul magasin			
LA COMPLEMENTARITE PERMET D'ENVISAGER UNE REDUCTION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT (base 30'000 m2)			
Réduction :	10%	15%	20%
Besoin net :	1350	1275	1200
Plausibilité :	++	++	+
			=
			-
			-

Affaire n° : 9006_00

Commune de Riddes – PPA « Les Morands »

CALCUL DE LA GENERATION DE TRAFIC

Sur la base de l'offre en stationnement

	Total	Pl. employés	Pl. visiteurs
Offre minimal proposée [pl.] :	1100	330	770
Offre moyenne proposée [pl.] :	1225	367.5	857.5
Offre maximale proposée [pl.] :	1350	405	945

Taux de rotation des places (sur la base d'enquêtes dans des centres équivalents – Litoral Parc – Etoy) :

Lu – Ve	3.88	1.26	5
Sa	7.38	1.26	10
Di	0	0	0
Moyen*	3.82	1.08	5

Génération de trafic (TJM) :

	Total (TJM)	Pl. employés	Pl. visiteurs	Total samedi
Génération minimale [véh./jour] :	8413	713	7700	16232
Génération moyenne [véh./jour] :	9369	794	8575	18076
Génération maximale [véh./jour] :	10325	875	9450	19921

Sur la base de la génération de surfaces de vente équivalentes :

		Ratio :
Hornbach Etoy :	Env. 30 véh./100 m2 SV	60.00%
Outlet Aubonne :	Env. 50 véh./100 m2 SV	40.00%

Surface de vente projetée [m2] :	25000	30000	Moyenne :
Génération de trafic (TJM) :	9500	11400	10450

La génération de trafic du plan de quartier peut ainsi être estimée à environ
9'500 à 10'500 véh./jour

(valeurs moyennes obtenues pour chacune des évaluations)

Distribution sur le réseau routier et impacts (par rapport au TJM 2009 extrapolé +1,5% par an)
[véh./jour]

	Distribution	TJM 09	TJM PQ	Impacts PQ
A9 – entrée/sortie Sion	40%	600	2500 à 2700	+ 317 à 350 %
A9 – entrée/sortie Martigny	30%	700	2125 à 2275	+ 204 à 225 %
T9 – Saxon	10%	3300	4250 à 4350	+ 29 à 32 %
T9 – Leytron	10%	3100	4050 à 4150	+ 31 à 34 %
RC – Riddes + Mayens de Riddes	10%*	3200	4150 à 4250	+ 30 à 33 %
Rte des Mayens	5%	1600	2075 à 2125	+ 30 à 33 %

*cumul du trafic en relation avec Riddes et la route des Mayens sur le même axe