

Les cahiers
de la mobilité

 **SION**

 **Saint
Léonard**

Ville de Sion et Commune de Saint-Léonard

Requalification de la route cantonale entre Uvrier et Saint-Léonard



Sommaire

Introduction	1
Contexte global	1
Caractéristiques générales du secteur	
Particularités locales	
Problématique de départ	4
Urbanisme	
État de la mobilité	
Trafic	
Objectifs principaux	8
Le type de mobilité recherchée	
La stratégie retenue	
Encadrement et réalisation	8
Les maîtres d'ouvrage (MO)	
Le financement	
Le calendrier	
Maturation du projet	9
Le concept retenu	
La mise en œuvre	
Impact prévu	11
Le trafic	
Le bruit	
Les eaux souterraines	
Les eaux de surface	
Les déchets	
Axes existants	12
L'environnement naturel	
Le patrimoine	
Mesures détaillées	13
Les cycles et vélos	
Les traversées piétonnes	
Témoignage	14
Projection	16
Annexe	17



Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Mobilität

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Introduction

Les localités de Saint-Léonard et d'Uvrier sont de typologie villageoise. La rivière nommée la Lienne, solidement canalisée, tire un axe nord-sud à travers leur zone d'implantation. Elle marque la frontière physique et administrative de ces deux aires d'habitation.

La requalification de la route cantonale Tg en traversée de Saint-Léonard et Uvrier est l'une des mesures clés de l'Agglo Valais central. Pour mémoire, cette entité est composée de 19 communes situées entre Ardon et Salquenen.

Sur les territoires de plusieurs d'entre elles, des projets similaires à celui de Saint-Léonard et Uvrier sont en phase de développement. Le concept dédié au tronçon de 2,5 kilomètres qui concerne ces deux localités et qu'empruntent en moyenne chaque jour 13'500 véhicules est devisé à 17,5 millions de francs.

À la source de ce réaménagement, on trouve la décision visant à redonner un caractère urbain au site, à réduire les surfaces réservées au trafic, à diminuer la vitesse des véhicules et à renforcer la perméabilité transversale de l'axe routier.

« Notre volonté est de pacifier la cohabitation entre les différents modes de transport, tout en améliorant la qualité de vie des riverains. »



Philippe Schwery, responsable de ce dossier auprès du Service de la mobilité (SDM) à l'État du Valais.

Contexte global

Caractéristiques générales du secteur

Le périmètre d'Uvrier et Saint-Léonard se trouve sur la rive droite du Rhône. Il profite en adret des coteaux viticoles ensoleillés et de la plaine alluvionnaire agricole. En ubac se dressent les pentes boisées abruptes menant à Nax et au Mont-Noble.

La Tg crée une césure au cœur du village. Cet espace routier, très minéral, y occupe une place centrale au détriment de l'espace public. La seule végétation qui ponctue la Tg est celle des propriétés privées et du paysage lointain des Alpes et des coteaux viticoles.

Les interventions prévues permettront de revaloriser les espaces publics dans les secteurs où les activités commerciales et les échanges sociaux sont importants, principalement aux croisées de la Lienne et de l'avenue de la Gare avec la route cantonale.

« On peut tout à fait imaginer que les restaurants, bars et cafés situés dans ce secteur pourront agrandir leur terrasse. »

Nicolas Pralong, président de la commune de Saint-Léonard, lors d'une présentation à la population fin 2022.

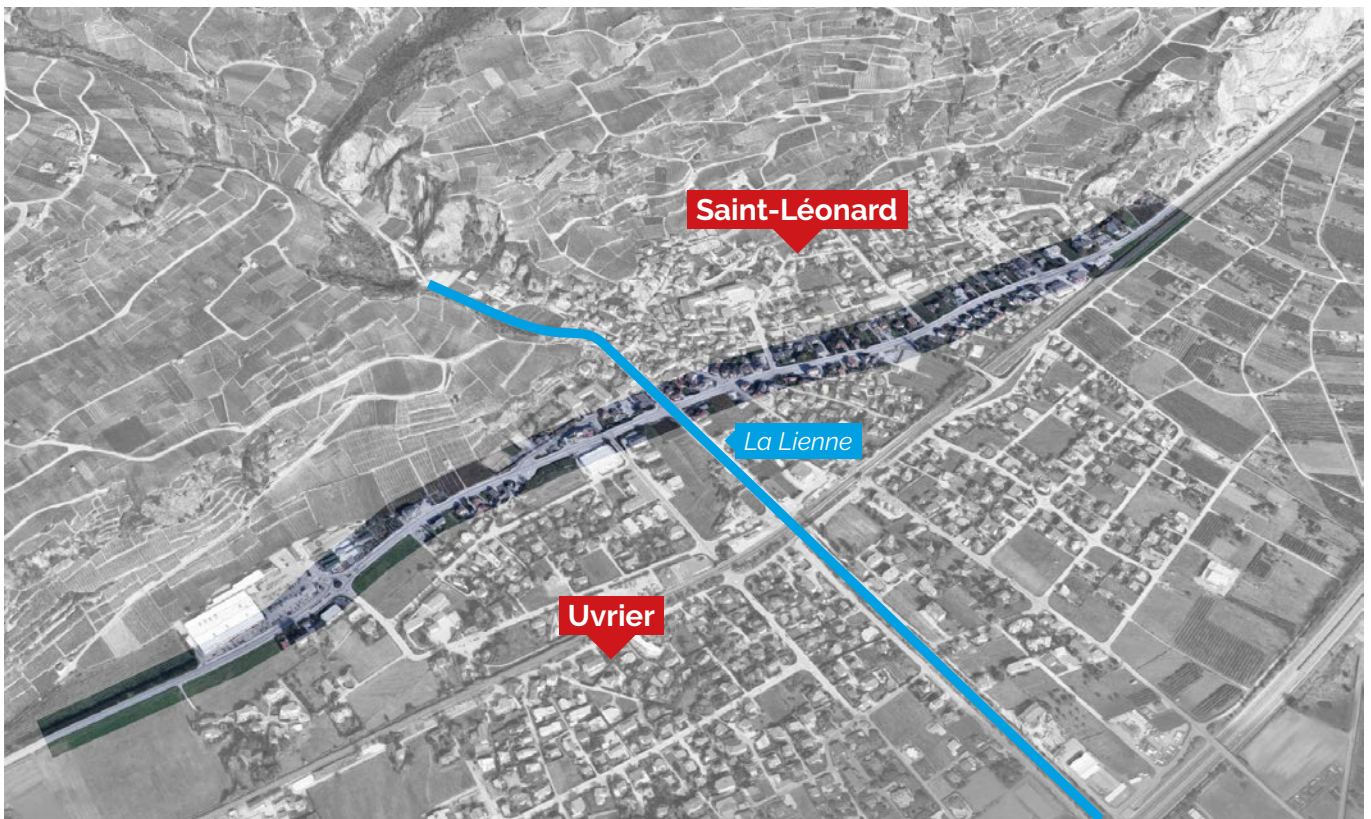


Particularités locales

Bien que voisines et partageant différents services (poste, église, police et vie de plusieurs associations comme le football ou le ski), chacune de ces localités présente ses caractéristiques propres.

Comme souvent en Valais, la structuration des territoires résulte de la localisation des cours d'eau. Dans ce cas précis, le Rhône constitue une limite naturelle pour le territoire de la commune de Saint-Léonard au sud. À l'ouest, c'est la Lienne qui la sépare d'Uvrier, localité de la Ville de Sion.

En changeant d'échelle, on constate que ces deux cours d'eau délimitent de surcroît les trois districts de Sion, Hérens et Sierre. À l'est, la Ville de Sierre confine à la commune de Saint-Léonard. Au nord, celle-ci borde les communes d'Ayent, de Lens et d'Icogne. Saint-Léonard se situe en fait sur un territoire qui dépend du district de Sierre.



D'autres particularités distinguent ces localités:

Saint-Léonard

Saint-Léonard se déploie sur 392 hectares, dont une zone viticole de 84,9 hectares. Son territoire s'étale, d'une part, sur une plaine d'alluvions autrefois marécageuse et, d'autre part, sur les premiers contreforts de la montagne.

La Commune comptait 2'460 habitantes et habitants au 31 décembre 2020 pour une densité de 631 hab/km². Sur la période 2010-2019, sa population avait augmenté de 14,7 %, contre 10,5 % au niveau du canton et 9,4 % à l'échelle de la Suisse.

Uvrier

Comme cela a été mentionné, cette localité est limitée par la Lienne à l'est et par le Rhône au sud. Rural jusque durant la première partie du XX^e siècle, Uvrier s'est ensuite graduellement transformée en agglomération périurbaine.

Cette évolution a résulté du mitage progressif de ses terrains agricoles dû à la construction de maisons individuelles et de petits bâtiments.

Du hameau de la Maya et de la campagne arboricole parsemée de fermes qui le constituaient dans sa forme initiale, Uvrier présente aujourd'hui l'aspect d'une banlieue résidentielle.

Administrativement, Uvrier dépend de la Ville de Sion qui est située à cinq kilomètres à l'ouest. Sa population active est surtout composée de travailleurs pendulaires. En 2021, Uvrier comptait 1'656 habitantes et habitants.



Saint-Léonard

Commune: St-Léonard

District: Sierre

Hectares: 392

Population: 2'640 habitants

Uvrier

Commune: Sion

District: Sion

Hectares: 70,5

Population: 1'656 habitants

Problématique de départ

Saint-Léonard possède une communauté très vivante, mais qui a souffert du passage d'un important trafic sur son territoire. Cette contrainte ne l'a pas empêchée de s'étendre le long de la route de déviation, mais sans que cette expansion suffise à absorber son développement.

De ce fait, il lui a fallu s'élargir dans la plaine en direction du Rhône. Au final, le village y a gagné en espace et en qualité de vie. La ligne de chemin de fer, pas plus que l'arrivée de l'Ag, n'a freiné ce processus.

Le tracé de l'autoroute a toutefois occasionné quelques travaux spéciaux, tels que les passages sous la Lienne (cette rivière a été canalisée dans ce contexte) et sous la route, ceci dans le but d'utiliser le moins de terrain possible.

Urbanisme

La T9, quant à elle, traverse de tout son long ce territoire sur l'axe Sion-Sierre, scindant de manière franche les deux villages entre leurs parties nord et sud. Le caractère très routier actuel de la T9 avec son large gabarit bitumineux a été clairement pensé pour privilégier l'automobile. Ce segment n'offre que des espaces résiduels et sans réelle qualité pour les modes doux, tels que les cycles.

La perméabilité nord-sud du tissu urbain est par conséquent réduite à quelques passages piétons, notamment à deux passages inférieurs destinés à assurer la sécurité de ceux-ci. Les liaisons transversales sont donc rendues difficiles par la route cantonale dans sa configuration actuelle.

Le tissu urbain varie par séquences au fil du parcours de cet axe primaire. Certaines zones d'activités commerciales le jalonnent ponctuellement, alors que des poches en friche attendent une future urbanisation ou sont en cours de construction.

Une importante zone «villas» occupe la plus vaste séquence côté Saint-Léonard, jusqu'à sa sortie en direction de Sierre, tandis que le centre du village des deux localités regroupé de part et d'autre de la Lienne concentre toute l'activité sociale du secteur avec ses commerces de proximité, établissant de la sorte une réelle polarité.

Ce cœur villageois dont les espaces publics n'offrent jusqu'à maintenant que très peu de qualité d'aménagement et de traitement se profile comme un enjeu majeur dans le contexte de la requalification d'Uvrier et Saint-Léonard à travers l'axe de la T9.

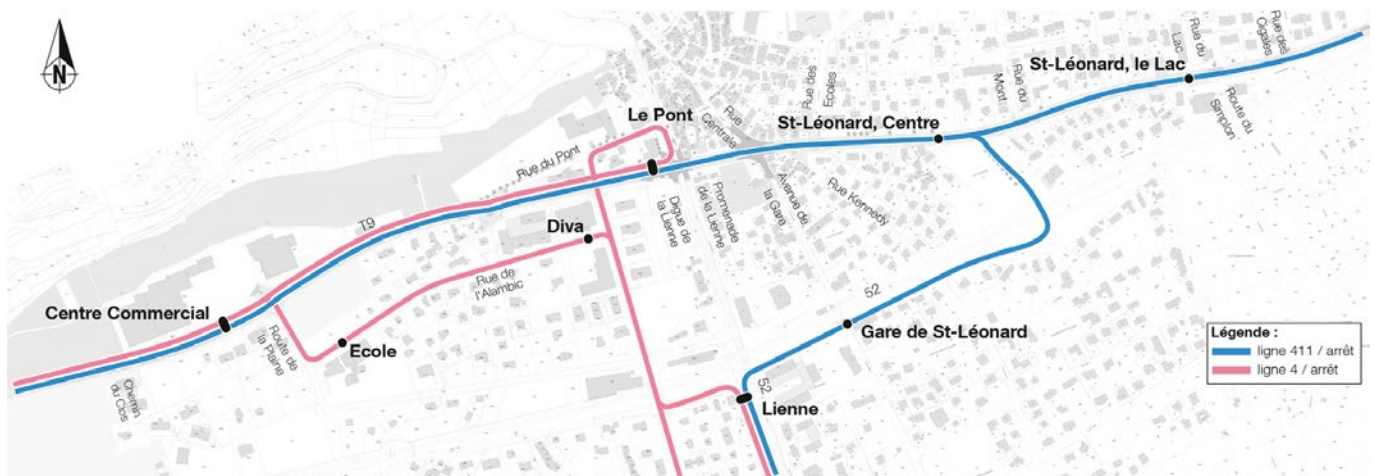
Cette zone jouera en effet un rôle clé en vue de la revalorisation des espaces publics en raison de son potentiel à créer une véritable identité pour ses habitantes et habitants et à favoriser les liens transversaux à travers la route cantonale pour rendre plus poreux le tissu urbain et les échanges nord-sud.

État de la mobilité

Transports publics

Depuis le 11 décembre 2022, près de **40 courses de bus desservent les deux rives du Rhône entre Sion et Sierre** par les lignes 411 (rive gauche) et 412 (rive droite) complétées par la ligne 414 pour le bus de nuit.

- ▶ Ligne 411 – Sierre–Chalais–Granges–Grône–Bramois–Sion:
un bus articulé de 120 places effectue le trajet à une cadence de 30 minutes aux heures de pointe. Ces horaires sont unifiés du lundi au dimanche.
- ▶ Ligne 412 – rive droite:
ce service supplémentaire relie Sierre, Noës, Granges, Saint-Léonard et Sion en environ 15 minutes à destination de Sierre et 20 minutes pour Sion.
- ▶ Ligne 414 – bus de nuit:
le bus de nuit dessert les rives droite et gauche entre Sion et Sierre avec deux courses par soir, les vendredis et samedis, tout comme certaines veilles de fêtes (Nouvel An, fête nationale, dimanche et lundi de Carnaval).



La gare de Saint-Léonard est une gare régionale située entre Sion et Sierre. Elle est desservie par le train régional chaque 30 minutes du lundi au vendredi et chaque heure le samedi et le dimanche.

- ▶ La liaison en transports publics entre Uvrier et Sion se fait en train à partir de la gare de Saint-Léonard. Les pendulaires sédunois qui acquièrent un abonnement annuel modulable CFF Saint-Léonard–Sion peuvent bénéficier d'une aide financière de la Ville.
- ▶ Les personnes qui ont un titre de transport CFF journalier Saint-Léonard–Sion ou Sion–Saint-Léonard peuvent utiliser gratuitement les Bus sédunois dans la zone 1. En cas de contrôle, il leur suffit de présenter leur billet de train, de même que leur carte de légitimation pour tarif indigène (à demander au contrôle des habitants).

Accidentologie

Afin de compléter ce diagnostic, une analyse des données d'accidentologie a été effectuée. Entre 2011 et 2019, 14 accidents sont survenus sur le périmètre d'étude de la T9. Sept d'entre eux ont eu des conséquences graves avec surtout un accident mortel. Trois accidents impliquant des piétons ont été recensés, dont deux accidents sur ou à proximité des passages qui leur sont réservés.



Stationnement

Aucune case de stationnement public n'est aménagée sur la T9. La problématique liée au stationnement ne sera par conséquent pas contraignante pour le réaménagement de cet axe. Il conviendra cependant d'intégrer les contraintes liées au stationnement privé.

Objectifs principaux

Le type de mobilité recherché

En termes de mobilité, le projet devra garantir le respect de la hiérarchie routière tout en permettant une parfaite accessibilité locale aux nombreuses rues et accès privés perpendiculaires à la Tg.

La continuité d'un itinéraire cyclable sécurisé et des accroches avec le réseau communal devra être assurée. Pour les piétons, des aménagements de qualité devront être créés de part et d'autre de la chaussée. La perméabilité de l'axe sera à améliorer.

Les arrêts de bus existants devront être modifiés afin de répondre à la norme LHand.

La stratégie retenue

En termes constructifs, les mesures suivantes ont été prévues:

- ▶ l'aménagement d'une promenade urbaine et de pistes cyclables sur l'ensemble de la traversée;
- ▶ la construction d'un giratoire au carrefour de la rue du Pont et de la ruelle du Faubourg;
- ▶ la requalification des espaces publics;
- ▶ le déménagement des traversées sécurisées à niveau avec îlots de protection;
- ▶ la mise aux normes des arrêts de bus pour les personnes à mobilité réduite;
- ▶ l'amélioration de la répartition des surfaces entre les usagers;
- ▶ l'instauration de portes d'entrée dans la localité afin de diminuer les vitesses.

Encadrement et réalisation

Les maîtres d'ouvrage (MO)

État du Valais	Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) Service de la mobilité (SDM), Arrondissement 2 - Valais central
Les administrations communales	Ville de Sion et Commune de Saint-Léonard

Mandataires

Architectes	brodbeck roulet architectes associés, Carouge
Ingénieur civil	ZS Ingénieurs civils SA , Onex
Ingénieur mobilité	Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne
Sous-traitant pour la notice d'impact	Ecotec Environnement SA , Genève

Le financement

Devisés à 17,5 millions de francs, ces travaux seront pris en charge à hauteur de 15 millions par le Canton du Valais. Le montant restant sera assumé à parts égales par les Communes de Sion et Saint-Léonard.

Quant à la Confédération, elle soutiendra ce projet par le biais d'une subvention de 2,3 millions de francs qui sera reversée au Canton et aux Communes au pro rata de leur participation à l'issue des travaux.

Le calendrier

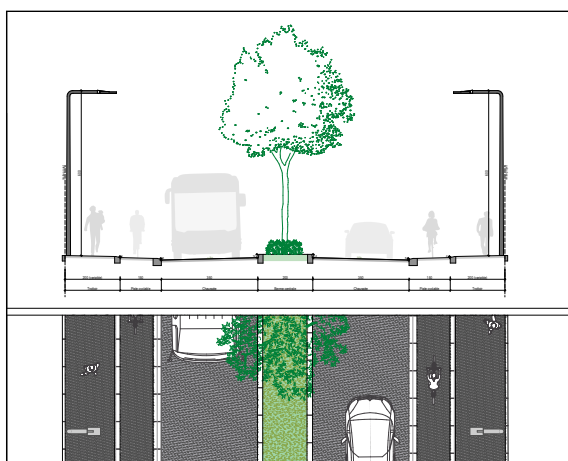
La requalification de la traversée d'Uvrier et Saint-Léonard sera mise à l'enquête courant 2023. En fonction de l'avancée de la procédure, Philippe Schwery, ingénieur projets routiers du SDM, estime que les travaux pourraient débuter dès 2025.

Maturation du projet

Le concept retenu

Le projet d'aménagement alterne deux systèmes clairement identifiables qui tendent à réduire les vitesses tout en requalifiant l'espace-rue:

- **le système symétrique** présentera une berme centrale de 2,00 m de large protégée par des bordures hautes. Cette berme tantôt végétalisée restreindra le gabarit routier tout en identifiant le centre village par ses plantations spécifiques au milieu de la route; tantôt minérale, la végétation s'interrompra pour laisser place à une bande polyvalente en pavés granit arasés à la chaussée pour permettre des franchissements aisés à travers la route cantonale.



De part et d'autre de cette berme centrale, le découpage de la Tg sera identique avec une voie de chaussée de 3,50 m séparée d'une piste cyclable de 1,50 m par une bordure biaisée, elle-même séparée du trottoir par une autre bordure biaisée. Les usages seront de cette manière distinctement délimités et les modes doux seront sécurisés par ce principe d'étagement des fonctions.

Si les voies carrossables et les pistes cyclables seront de gabarit constant, la largeur des trottoirs variera légèrement selon le contexte bâti en maintenant un gabarit moyen de 2,00 m.

- **le système asymétrique** va, quant à lui, opérer un décalage. La berme centrale fera place à une chaussée bidirectionnelle de 6,50 m, sans marquage. D'un côté, on retrouvera une piste cyclable de 1,50 m séparée de la chaussée par une bordure biaisée et un trottoir minimum de 2,00 m séparé aussi du couloir vélos par une bordure biaisée, conservant de cette façon le principe de sécurisation des fonctions par étages du système symétrique.



De l'autre côté de la chaussée, l'espace dégagé permettra de créer une promenade de 2,80 m et une bande végétalisée de 1,20 m qui viendra protéger la promenade de la piste cyclable de 1,50 m en bord de chaussée.

La bande végétalisée s'interrompra ponctuellement, au rythme des accès riverains et des voies secondaires, ménageant l'espace nécessaire pour les girations des véhicules et assurant une bonne visibilité au niveau de ces débouchés sur la route cantonale.

La mise en œuvre

Les principaux aménagements prévus:

- ▶ des trottoirs végétalisés;
- ▶ une piste cyclable et une promenade urbaine aménagées sur toute la longueur de la route;
- ▶ un giratoire au carrefour de la rue du Pont et de la ruelle du Faubourg;
- ▶ des arrêts de bus adaptés aux normes pour les personnes à mobilité réduite;
- ▶ des espaces publics réaménagés.

La sécurité:

- ▶ les travaux revêtent un enjeu sécuritaire, puisqu'ils visent à diminuer la vitesse du trafic.

La chaussée:

- ▶ les espaces seront organisés différemment afin d'accorder davantage de place à la mobilité douce et aux piétons;
- ▶ la largeur de la chaussée sera réduite de 8,5 mètres à 6,5 mètres;
- ▶ le gabarit total de la route, incluant les trottoirs, ne changera pas;
- ▶ les entrées de Saint-Léonard et Uvrier seront mieux marquées grâce à des aménagements qui viendront rompre la linéarité du tronçon.

Impact prévu

Le trafic

Le projet ne prévoit pas de modification des charges de trafic le long du tronçon concerné. L'impact sur l'air sera par conséquent nul en phase d'exploitation.

Le bruit

En phase d'exploitation, une diminution des nuisances sonores est attendue en raison de la pose d'une couche de revêtement phonoabsorbant de 3,5 cm sur tout le tronçon et du fait de la baisse des vitesses de circulation sur l'axe (mise en place de bermes et augmentation du nombre de traversées piétonnes).

En phase de réalisation, conformément à la Directive fédérale sur le bruit des chantiers (OFEV, 2006), le chantier sera soumis au niveau de mesure B pour les travaux bruyants et au niveau de mesure A pour les transports de chantier.

Le projet n'est pas de nature à générer des vibrations ou du son solidien propagé et aucun impact n'est attendu du point de vue de la protection contre les rayonnements non ionisants.

Les eaux souterraines

Le bureau BEG SA de Sion a été mandaté le 01.03.2021 par le SDM afin de déterminer le concept de gestion des eaux de chaussée du projet de requalification de la traversée d'Uvrier et de Saint-Léonard.

La majeure partie du périmètre de projet se situe en zone de protection Au (eaux souterraines exploitables). Une autorisation cantonale sera de ce fait nécessaire pour les constructions et installations.

En phase d'exploitation, le projet ne prévoyant pas une augmentation significative des surfaces imperméabilisées dans ce secteur où le potentiel d'infiltration est déjà très limité, aucune atteinte à la qualité des eaux souterraines n'est à craindre. Le projet concerne également des zones de protection S2 et S3 liées à la présence de puits de captage. En zone de protection S3, aucune

construction en dessous du niveau piézométrique maximum ne sera admise. En zone de protection S2, aucun stationnement ni aucun ravitaillement en carburant ne seront admis.

Les eaux de surface

Concernant la protection des eaux de surface, aucune atteinte à la Lienne n'est à craindre en phase d'exploitation. En phase de réalisation, les travaux entraîneront des risques de pollution du cours d'eau et nécessiteront de prendre des précautions particulières.

Les eaux de chantiers ne devront en aucun cas être déversées dans la rivière. L'ensemble des dispositions réglementaires relatives à la protection des eaux superficielles devront être mises en œuvre, particulièrement les exigences liées au stockage de substances pouvant altérer les eaux.

Les déchets

Le volume de sols concerné par le projet est estimé à 225 m³ (accotements routiers). Tous ces matériaux seront valorisés dans le cadre du projet. Dès lors que les mesures édictées dans les directives OFEV seront scrupuleusement respectées, l'impact sur les sols est considéré comme faible. Les travaux se limitant à la chaussée, le projet ne prévoit pas de terrassements au droit des sites pollués localisés en bordure de projet. Aucun impact n'est attendu en phase d'exploitation sur ces derniers.

Hors phase de chantier, l'installation projetée n'est pas de nature à générer des déchets ou des substances dangereuses pour l'environnement. En phase de réalisation, le projet sera générateur d'environ 10'700 m³ de matériaux d'excavation (dont 1'800 m³ de type B) qui seront pris en charge en fonction de leur nature.

Un plan de gestion des déchets de chantier devra être établi avant l'ouverture de celui-ci et remis à l'autorité qui délivre les autorisations. Ce document précisera les différents types de déchets, les quantités estimées et les indications relatives à leur élimination.

Le projet prévoit la destruction de l'ensemble des surfaces naturelles ou semi-naturelles du périmètre. Ces surfaces seront soit bâties, soit aménagées et plantées. Le risque d'une implantation de néophytes est faible dans ce secteur fortement urbanisé et aucune surface ne sera laissée nue.

Un suivi des zones propices à leur implantation devra être effectué durant la réalisation du projet pour éviter leur propagation.

Axes existants

La Tg est une voie de communication soumise à l'ordonnance pour la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Il est considéré que les modifications apportées à cet axe n'augmenteront pas le risque de l'infrastructure de manière significative. Aucun impact n'est attendu dans ce domaine.

L'environnement naturel

Aucune forêt n'est présente dans l'enceinte du projet, si bien qu'aucun impact n'est attendu dans ce registre. En ce qui concerne la protection de la nature, aucun abattage n'est prévu dans le cadre du projet. Ce dernier n'impactera aucune espèce protégée. Une attention particulière devra cependant être portée aux espèces menacées localisées à proximité.

L'impact sur la flore a été considéré comme faible et maîtrisé. Le bilan du projet sera positif à long terme avec la plantation de 170 arbres pouvant favoriser le retour d'espèces dans la localité villageoise.

La revalorisation des espaces publics fait partie des objectifs du projet. Globalement, celui-ci aura un impact positif sur le paysage.

Le patrimoine

Selon les emprises actuelles, un tronçon d'environ 1'700 m de la Tg inscrit à l'IVS en tant que tracé d'importance régionale est concerné par le projet de réaménagement. Cet axe présente aujourd'hui un fort trafic et est recensé davantage pour son itinéraire historique que pour sa contribution paysagère.

Aucun impact sur des monuments historiques ni sur le patrimoine bâti local n'est à prévoir. Seule la statue se situant à l'angle avec la rue Kennedy devra être déplacée avant le début du chantier.

Mesures détaillées

Les cycles et vélos

De même que pour les cheminements piétons, les aménagements cyclables existants et planifiés font partie intégrante du concept général «Mobilités douces». Ils ont été prépondérants dans l'optique du dimensionnement des emprises réservées aux différents modes de déplacement.

Le projet de requalification de l'espace favorisera une continuité des cheminements piétons et des itinéraires cyclistes par l'aménagement de pistes cyclables continues dans les deux directions, de part et d'autre de la chaussée.

Cette configuration présentera l'avantage d'inciter les automobiles à obliquer sur les accès riverains à une vitesse plus réduite. Elle sera peu contraignante pour les cyclistes, puisque ceux-ci pourront quitter la piste cyclable au droit des trottoirs traversants où des bordures biaisées de 6 cm (sans bord droit) sont prévues.

Une attention particulière a été portée à la réinsertion des cycles sur la chaussée (dans le sens longitudinal), afin que ces derniers ne se retrouvent pas en conflit direct avec les autres usagers de la route, en particulier aux abords des arrêts de bus et en entrées de giratoire.

Les traversées piétonnes

À l'état actuel, sept traversées piétonnes sont aménagées en surface sur la T9 que complètent deux passages inférieurs. En vue d'augmenter la perméabilité de la T9 et de répondre aux lignes de désir des piétons, le projet propose de déplacer quatre passages pour piétons et d'aménager huit nouvelles traversées piétonnes en surface, aboutissant de la sorte à un total de quinze traversées piétonnes en surface.

Ce réaménagement rythmant les franchissements aura pour but d'équilibrer le rapport entre les piétons et les véhicules motorisés en diminuant la vitesse des véhicules et en sécurisant les traversées piétonnes.

Afin d'offrir des aménagements de qualité, il a été proposé de condamner le passage inférieur situé au droit de la rue des Écoles et de le remplacer par une traversée piétonne en surface, adaptée aux personnes à mobilité réduite.

Le passage inférieur de l'avenue de la Gare sera, quant à lui, maintenu.

Témoignage

Nicolas Pralong, président de la Commune de Saint-Léonard

Quand est né le projet de réaménagement de ce tronçon?

Il est difficile de répondre avec précision à cette question. Personnellement, je vivais sous-gare, ce qui fait que toute ma vie, j'ai dû traverser la route cantonale. Sur le plan politique, j'ai intégré le Conseil communal en 2017. On parlait déjà bien avant mon arrivée de cette problématique. Plusieurs commissions techniques avaient été créées au fil des ans à ce sujet.

Pour garder comme unité de mesure vos mandats, quelles ont été les étapes majeures du lancement de ce projet?

La phase d'étude a été initiée en 2017. Le début effectif de ce processus s'est étalé sur une période de six mois à un an et demi. Pour le Conseil communal de Saint-Léonard et pour le Conseil municipal de Sion, nous parlons plutôt de deux ans durant lesquels nous nous sommes engagés à fond.

Concrètement, des membres des deux exécutifs ont participé à des groupes d'étude communs. Même si la portée des attentes n'était pas forcément identique, il y a eu une vraie cohésion entre nous. Nous nous sommes soumis nos idées les uns aux autres et nous les avons évaluées ensemble. Ces échanges ont englobé les considérations liées à l'Agglo Valais central.

Quelle a été votre approche de ce dossier au niveau du Conseil communal?

La collaboration a été excellente entre le Vice-Président, nos services techniques et moi-même. Nous avons mené une réflexion à l'échelle du village. Dans les faits, nous avons pensé en termes de pôles de vie. Nous avons pour ce faire pris en compte le centre-bourg, la gare, le terrain d'entraînement de football et le lac souterrain.

Partant de là, nous avons entrepris de redéfinir notre localité sous cet angle. Notre stratégie a consisté à relier ces pôles entre eux. Cette vision dépasse donc la seule requalification de la route cantonale. Nous allons en particulier modifier l'ensemble des entrées des rues qui lui sont perpendiculaires.

Du point de vue de la mobilité, quel concept avez-vous adopté?

Nous avons en fait redéfini l'espace dédié à la mobilité. En l'état, la route cantonale répondait à un usage hérité des années 70. Tout n'était pas négatif. Avoir élargi à cette époque la chaussée nous a été utile pour penser nos aménagements à venir.

Pour autant, nous n'avons nullement cherché à interdire la voiture. Nous avons en revanche fait plusieurs choix opérationnels dans ce registre, comme le fait que les futurs arrêts de bus seront situés sur la bande roulante empruntée par les voitures. Celles-ci devront de ce fait ralentir ou stopper.

« En l'état, la route cantonale répondait à un usage hérité des années 70. Tout n'était pas négatif. Avoir élargi à cette époque la chaussée nous a été utile pour penser nos aménagements à venir. »



Nicolas Pralong,
président de la commune
de Saint-Léonard

« Notre objectif principal consiste à créer un véritable trait d'union entre le nord et le sud du village. »

Il ne faut plus que la route cantonale scinde en deux ces zones. Dans cette optique, le nombre de passages piétons sera augmenté. L'un des deux passages sous route existants sera par contre condamné. Son accès est impossible pour les personnes à mobilité réduite.

Comme l'illustre l'engagement de professionnels de diverses spécialisations, ce projet implique également une dimension cantonale. Comment se sont déroulées ces collaborations-là?

Le choix du bureau technique a été crucial. La qualité de nos interlocuteurs a beaucoup compté dans la réussite du montage de ce dossier. Ce n'est que grâce à ce facteur que nous avons pu développer un modèle qui soit résolument au goût du jour.

Quant au Canton, tout s'est très bien passé également. Sans son aide, non seulement technique, mais aussi financière, notre commune n'aurait jamais pu mener à bien des réalisations d'une telle ampleur.

Comment avez-vous communiqué avec la population au sujet de ces aménagements?

Une séance d'information a été organisée le 25 octobre 2022 à la Salle du Collège à Saint-Léonard pour présenter le résultat de nos travaux préparatoires. Nous avons en particulier mis au mur des panneaux qui détaillaient, secteur par secteur, les réalisations prévues.

Présentes en nombre, les personnes intéressées ont pu se forger une idée précise de ce qui allait être fait. Nous avons enregistré leurs retours et, surtout, nous en avons tenu compte en procédant à des ajustements lorsque cela était possible.

Il y a tout de même eu des oppositions.

Ces difficultés sont restées marginales. On parle d'une à deux parcelles qui seront vendues à la Commune ou à des privés. Deux personnes se sont aussi dites préoccupées par un problème avec un carrefour.

En résumé, vous qualifieriez cet accueil de positif?

NP: Il y a inévitablement eu quelques critiques, mais cette soirée d'information s'est très bien déroulée. Les participants ont pu échanger avec les différentes parties prenantes du projet. Nous avons répondu à toutes les questions et nous avons donné tous les chiffres. Le fait que nous ayons communiqué de manière aussi transparente a été apprécié.

Quel est le calendrier du réaménagement de ce tronçon?

Il est prévu que la mise à l'enquête intervienne en 2023. Les travaux ne débuteront pas avant 2025. En cas d'oppositions, on rajoutera, selon les cas, jusqu'à deux ans de délai.

Quelle sera la nature des perturbations qui découleront de ces travaux?

Ce sera un gros chantier. Il n'y aura cependant pas de nuisances majeures. Nous bénéficierons de l'assistance technique de l'État pour cela. L'ensemble sera maîtrisé, spécialement au niveau du choix des périodes durant lesquelles les aménagements seront réalisés.



« Nous entendons redonner le village à la population. Nous sommes déjà en train de transformer le centre de la localité. »

Pour nous projeter un peu, quelles sont vos attentes globales en matière de développement de votre commune sur le moyen terme?

Notre vision est large. En un mot, nous entendons redonner le village à la population. Nous sommes déjà en train de transformer le centre de la localité. Le pont qui enjambe la Lienne à cet endroit pourrait être interdit à la circulation motorisée dans le futur. Nous réfléchissons à créer une zone piétonne, mais les voitures pourront continuer à rouler à vitesse réduite à l'est.

Quant à la gare, nous allons y construire des stations d'accueil réservées aux vélos. Une trentaine de places de parc vont par ailleurs être ajoutées à cet emplacement. Non loin de là, une salle de spectacle est à l'étude dans les locaux de l'ancienne coopérative Union Fruits. Le lac souterrain est, pour sa part, appelé à confirmer son statut de pôle touristique. Enfin, une aire de jeu et des places de parc verront le jour au nord du terrain d'entraînement de football.

Projection

Les principaux prolongements à venir pour l'une et l'autre localité sont les suivants:

Sion:

- ▶ d'importantes réflexions stratégiques liées à la mise en œuvre d'une offre performante de transports publics au sein de la ville ont été menées. Celles-ci avaient pour objectif de définir les tracés, les cadences et les amplitudes des lignes locales et régionales aux horizons 2025, 2030 et 2035;
- ▶ parallèlement à la définition de cette vision stratégique, des améliorations régulières de l'offre en transports publics sur le réseau régional sont réalisées à chaque changement d'horaires à l'échelle de l'Agglo Valais central, ceci en collaboration avec le Canton et les communes concernées;
- ▶ au nombre des nouveautés introduites en 2023, la ligne 12.412 Sierre-Granges-Saint-Léonard-Sion a vu la mise en place d'une nouvelle offre comportant neuf paires de courses entre Sierre et Sion et trois paires de courses entre Uvrier et Sion.

Saint-Léonard:

- ▶ à Saint-Léonard, le projet de requalification de la T9 va s'accompagner de plusieurs autres initiatives telles que la création d'une place de la Gare dotée d'un «Park and Ride» (P + R) avec mise en place d'un pôle loisirs, jeunesse et sports et une rénovation urbaine étendue au centre du village;
- ▶ ce projet, discuté dès 2017 avec les CFF, comprendra la réfection en profondeur de la zone au nord des voies allant du pont d'Uvrier jusqu'au Buffet de la Gare. Il prévoit une zone de rencontre équipée de bancs publics et parsemée d'arbres, un parc à vélos traditionnel et un autre couvert, une place de stationnement pour vélos électriques en libre-service, mais également l'aménagement de 37 places de parking;
- ▶ «L'idée est de pouvoir accueillir les personnes des communes voisines qui souhaitent prendre le train», explique Nicolas Pralong, le Président de Saint-Léonard. Selon lui, cette place vise aussi à offrir aux voyageurs (spécialement aux visiteurs du lac souterrain arrivant par le rail) une belle première image du village;
- ▶ la part la plus importante des montants à affecter à ces travaux, à savoir deux ou trois millions de francs, servira à l'aménagement de la nouvelle place de la Gare. En 2023, un million de francs seront engagés dans cette optique.

ANNEXE



La requalification de la traversée d'Uvrier et Saint-Léonard prévoit de laisser davantage de place aux piétons et à la mobilité douce.



Image de synthèse © brodbeck roulet architectes associés sa



Image de synthèse © brodbeck roulet architectes associés sa

Impressum

Edition : Service de la mobilité de l'Etat du Valais
Conception/Gestion de projet : LR communication
Rédaction : François Praz
Graphisme : invisu-design.com



*Les cahiers de la mobilité, dont celui-ci, sont disponibles
en téléchargement PDF sur le site internet du
Service de la mobilité de l'Etat du Valais.*



Contact

Service de la mobilité de l'Etat du Valais
Rue des Creusets 5, 1950 Sion
027 606 34 00 – SDM@admin.vs.ch