

Urbanisme et mobilité



Sylvain Dumoulin
Président

Route de contournement et traversée de Roumaz et de St-Germain

Force est de constater que la route de contournement telle qu'imaginée ne se réalisera certainement pas. En effet, le projet date de plus de 10 ans et durant cette période les exigences en terme d'aménagement du territoire, de préservation des sols agricoles et de la protection de la nature et du paysage ont passablement évolué. Pour preuve, différents services cantonaux qui n'avaient pas encore été consultés dans le cadre de la procédure de mise à l'enquête, ni lors de l'élaboration du dossier de projet par le service de la mobilité ont émis des réserves qui conduiront certainement à des préavis négatifs pour chacune d'entre elles. Les vérités d'hier ne sont malheureusement plus celles d'aujourd'hui et les principaux griefs contre le projet concernent notamment les surfaces d'assolement qui doivent désormais impérativement être compensées à une altitude similaire, l'impact sur les zones de protection de la nature et les surfaces agricoles impactées qui sont bien plus importantes que lors des premières esquisses de la route qui prévoyaient un raccordement près de l'EMS de Zambotte.

L'argument fort de diminuer les nuisances (bruit) dans la traversée de Roumaz et qui justifiait jusqu'ici le projet de route de contournement n'est actuellement plus valable. En effet, il est désormais possible d'abaisser la vitesse à 30 km/h sur les routes cantonales en traversée de localité, ce qui réduit considérablement le bruit routier et qui représente une mesure avec un rapport coût/efficacité bien meilleur que la construction d'une autre route. S'ajoutent à cela les principes démontrés que l'ajout d'une nouvelle route ne fait que faire un appel à du trafic supplémentaire sans apporter de solution de fond aux problèmes de mobilité et que le paradoxe de Braess démontre que l'ajout de nouveau tronçon ne fluidifie pas forcément le trafic.

Difficile, dès lors, de faire homologuer un projet de route qui démarre avec autant de préavis négatifs et de lever les nombreuses oppositions faute d'arguments allant dans son sens.

La route de contournement ne se réalisant pas, il est cependant important de trouver des solutions pour réduire les nuisances et désagréments que subissent les riverains des villages de Roumaz et de St-Germain. Elles s'orientent dans deux directions: améliorer des axes routiers existants pour délester la traversée des villages ainsi que requalifier cette dernière. En collaboration avec le Canton, un premier mandat a donc été réalisé par un bureau spécialiste des études de trafic avec comme objectif de déterminer, sur la base de comptage de trafic en hiver, au printemps et durant une période de travaux à Roumaz, le comportement des automobilistes et les éventuels reports de trafic. Il ressort de cette analyse que les conditions de circulation sur la route de Roumaz n'ont pas un effet particulièrement marqué sur le choix de l'itinéraire des usagers. En outre, St-Germain, qui concentre une majorité des commerces et services de la commune, reste une zone d'échange et de passages inévitable pour une grande partie des automobilistes.

Il apparaît toutefois que l'amélioration de la route de la Sionne, en y intégrant quelques places d'évitement et la rendant praticable toute l'année, peut être intéressante pour dévier une partie du trafic de l'est de la commune. Même réflexion pour la route de Chandolin-Vuisse qui peut absorber une partie du trafic des villages de Chandolin et Granois. La route des Balettes peut aussi ponctuellement être améliorée, bien que les travaux ne soulageraient que très peu le trafic à l'intérieur des villages de Roumaz et de St-Germain.



Carrefour de la route de Roumaz et du Caro: pour que la route s'insère au travers de l'urbanisme villageois et non plus que le village soit coupé en deux par une route cantonale.

Pour la suite, l'avant-projet doit maintenant être soumis à un audit de sécurité préalable qui, sans contraindre, devrait permettre de passer à la phase de projet suivante lors de laquelle l'ensemble des éléments seront affinés pour ensuite être présentés à la population saviésanne.

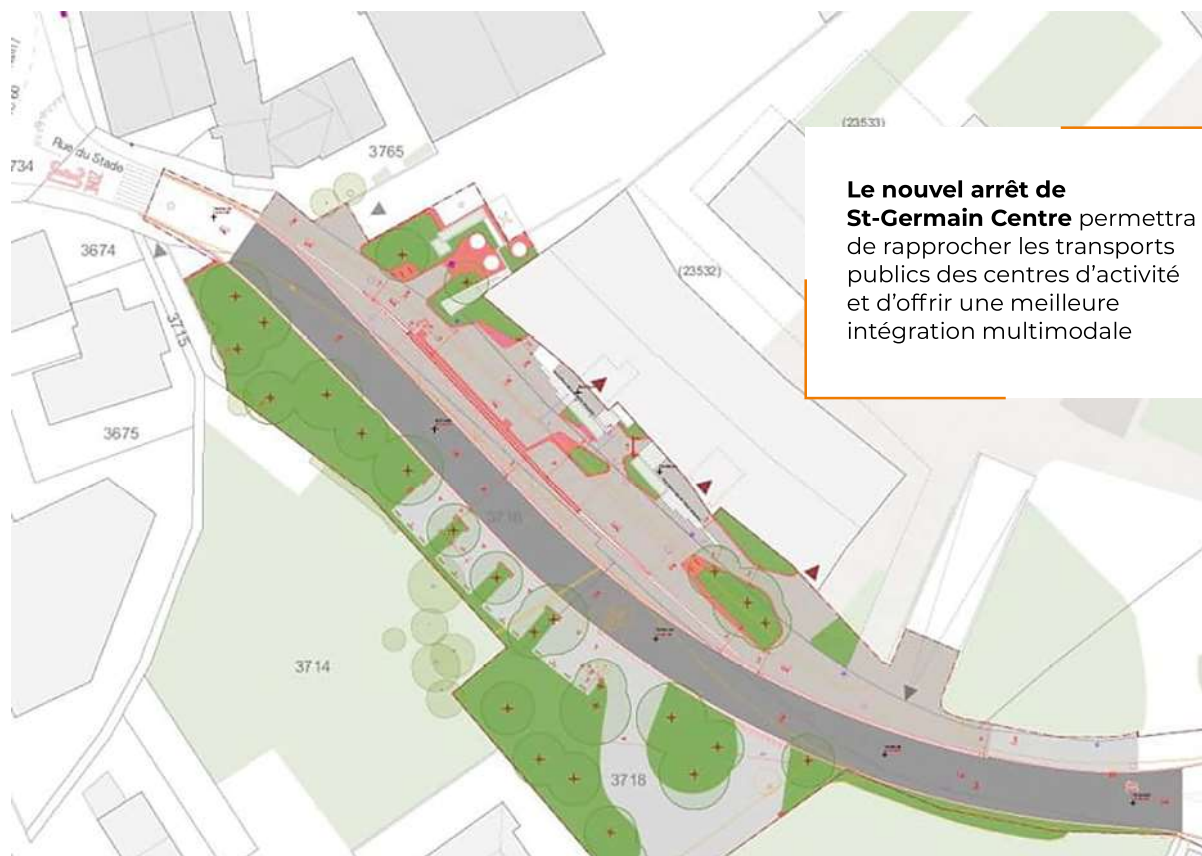
La correction de ces différents axes est à mettre en regard des mesures qui sont mises actuellement en place en ville de Sion pour y réduire le transit. Si, pour les Saviésannes et les Saviésans, l'accès à leur commune se résumait à transiter à travers la ville pour rejoindre Montorge, cela pourrait bien changer dans le futur et rendre des axes, comme la route de Vuisse ou celle de la Sionne, plus intéressantes pour certains usagers que la route principale menant à Savièse. Ainsi, dans un système global de gestion de la mobilité quotidienne, l'amélioration de ces routes prend du sens. Parallèlement un avant-projet du réaménagement et de la valorisation de la route cantonale VS60 traversant les villages de Roumaz et de St-Germain est en cours d'élaboration, conjointement par la Municipalité et le Service de la mobilité, avec l'appui de leurs mandataires, depuis maintenant plus de 12 mois. Cette phase d'études prend relativement du temps car il est essentiel de recenser l'ensemble des contraintes et des besoins des différents acteurs. Il convient donc d'analyser l'ensemble des données recensées sous l'angle de la sécurité, de la visibilité, de l'environnement, du bâti, de la fluidité et des charges de trafic pour parvenir au meilleur consensus tant pour les riverains que pour les automobilistes, les usagers de la mobilité douce, les transports publics ou encore, entre autres, pour les services d'entretien. La réflexion ne se cantonne d'ailleurs pas uniquement à la route cantonale, mais intègre des routes communales comme celles du Caro, du Stade, du Vieux-Moulin et de l'Ancienne Poste.

Une des idées principales de cet avant-projet est de redynamiser les centres de localités et redonner plus d'espace aux piétons. Les trottoirs requalifiés et élargis permettront d'apporter plus de sécurité aux piétons en leur offrant des itinéraires continus et

de développer de petites places et autres espaces publics en lien avec les activités alentours. Sur ces mêmes secteurs, un abaissement de la vitesse à 30km/h est préconisé. Par rapport à la situation actuelle, sur la longueur des tronçons concernés, la perte de temps sera de quelques secondes par trajet et peut donc être qualifiée de négligeable. Un abaissement de la vitesse a également des effets bénéfiques sur la fluidité du trafic mais également sur les émissions de bruit routier et par conséquent sur les nuisances pour les riverains.

Les traversées piétonnes seront également revues pour les mettre en lien avec les réseaux de mobilité douce, actuelle et future. En outre, celles-ci seront également remises aux normes par l'ajout d'un éclairage et d'une signalisation adéquate garantissant une meilleure sécurité des piétons. La continuité des trottoirs constitue également un postulat de l'avant-projet. Aussi, dans ce dernier, une continuité pour, au moins, un bord de chaussée a été imaginée. Ainsi, à l'exception de quelques points critiques devant encore être réglés, la largeur du trottoir sera portée à 1,20 m minimum.

Le secteur situé au carrefour de la route de Roumaz et du Caro et celui situé près de l'église feront l'objet d'un traitement hautement qualitatif pour que la route s'insère au travers de l'urbanisme villageois et non plus que le village soit coupé en deux par une route cantonale; ceci dans le but d'améliorer la qualité de vie dans ces secteurs, les rendre propices à la cohabitation piéton-voiture et mettre en avant le bâti existant. Le secteur actuellement en travaux devant la Maison de la santé de St-Germain Centre en est d'ailleurs un excellent avant-goût.



Le nouvel arrêt de St-Germain Centre permettra de rapprocher les transports publics des centres d'activité et d'offrir une meilleure intégration multimodale

Desserte en transports publics et nouvel arrêt de St-Germain Centre

Lors du prochain changement d'horaire postal, la desserte en bus depuis Sion sera améliorée, notamment en fin de journée et en début de soirée, avec une cadence de bus toutes les 20 minutes de Sion à Savièse de 17 h à 19 h puis avec une cadence à la demi-heure de 19 h à 21 h. Ces nouvelles courses viennent compléter la cadence à la demi-heure du matin et de midi et permettent d'offrir de nouvelles possibilités pour les pendulaires qui se rendent en ville. En effet, les nouveaux horaires du soir permettent d'avoir régulièrement des bus qui remontent sur Savièse, offrant ainsi une meilleure souplesse pour les usagers.

Autre nouveauté, les arrêts de bus Garage et Trontzet seront supprimés pour être remplacés par un nouvel arrêt St-Germain Centre qui sera situé devant la Maison de la santé. Il permet de rapprocher les transports publics des centres d'activité et d'offrir une meilleure intégration multimodale notamment avec le parking, le véhicule mobility et les futures stations de vélos en libre-service.

La construction du nouvel arrêt de bus est en cours. Cet arrêt sera compatible avec la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite LHand. Il s'intégrera dans un espace totalement réaménagé qui laissera la place à un large trottoir réaménagé qui laissera la place à un large trottoir devant les commerces de la Maison de la santé, quelques places déposer-minute (8) le long de la rue du Stade, de la végétation et une place pour permettre au bus de faire demi-tour pour se réinsérer dans le trafic.