



**Maître d'ouvrage : Conthey et SDM**



# Conthey - Plan directeur de la mobilité

Version 3 – 15 juin 2023



**INGENIEURS CONSEILS**

Aménagements  
Modélisation  
Planification  
Ferroviaire

Régulation du trafic  
Transports urbains  
Etude d'impacts  
Large events

**Citec Ingénieurs Conseils SA**  
rue du Bourg 17  
CH-3960 Sierre

Tél +41 (0)27 456 39 24 ■  
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■  
e-mail: [citec@citec.ch](mailto:citec@citec.ch) ■  
[www.citec.ch](http://www.citec.ch) ■

### Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.21414.0	GBA/PF	PF	10 mai 2023
R.21414.0 - v2	VFI/PF	PF	31 mai 2023
R.21414.0 - v3	JRO/PF	PF	15 juin 2023

*Illustration page de couverture : Citec Ingénieurs Conseils*

# Sommaire

---

<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
1.1. Contexte et objet du mandat	3
1.2. Périmètre d'étude	3
1.3. Horizons de travail	3
<b>2. Situation actuelle</b>	<b>4</b>
2.1. Hiérarchie fonctionnelle	4
2.2. Plan des voies	6
2.3. Charges de trafic journalières	8
2.4. Stationnement	10
2.5. Transports publics	12
<b>3. Principaux projets</b>	<b>14</b>
3.1. Projets infrastructurels et / ou de mobilité	14
3.2. Projets urbanistiques	14
<b>4. Méthodologie d'étude</b>	<b>16</b>
<b>5. Enjeux stratégiques</b>	<b>18</b>
5.1. Enjeu stratégique n°1 – Contournement Nord-Ouest de Plan-Conthey	20
5.2. Enjeu stratégique n°2 – Trafic de transit via la rue des Grands Prés	21
5.3. Enjeu stratégique n°3 – Progression bus sur la T9	22
5.4. Enjeu stratégique n°4 – Itinéraire cyclable Est-Ouest	23
5.5. Enjeu stratégique n°5 – Trafic de transit sur l'av. de la Gare	24
5.6. Enjeu stratégique n°6 – Schéma de circulation sur le ch. de la Chapelle	25
5.7. Enjeu stratégique n°7 – Itinéraire cyclable Gare – Les Îles	26
<b>6. Plans directeurs</b>	<b>27</b>
6.1. Transports individuels motorisés (TIM)	27
6.2. Transports publics (TP)	30
6.3. Mobilité douce quotidienne (MDQ)	32
6.4. Plan directeur multimodal	40
<b>7. Zooms sectoriels</b>	<b>43</b>
7.1. Av. de la Gare	43
7.2. Route de Débord	46
7.3. Av. des Grands Prés / RCT9	48
7.4. Plan des voies futur	50



# 1. Introduction

## 1.1. Contexte et objet du mandat

L'objet de la présente étude est d'établir le **plan directeur de la mobilité pour la Commune de Conthey** pour organiser/planifier les différents projets mobilité (réaménagement de la RCT9, route de Débord Sud, réaménagement de la place de la gare, etc.). Ce plan directeur **est** élaboré en proposant des lignes directrices de développement et des zooms sectoriels en vue de concrétiser leur mise en œuvre.

Les objectifs visés sont (notamment) les suivants :

- **Diminuer la saturation du réseau routier** (sur les tronçons problématiques) en valorisant la mobilité douce, les transports publics ainsi que l'intermodalité.
- **Favoriser la mobilité douce utilitaire** (électrique y compris) entre les quartiers et les générateurs, en complément de la mobilité douce de loisirs.
- **Améliorer la cohabitation** en milieu bâti entre les vélos, les piétons et les voitures.

## 1.2. Périmètre d'étude

Le **périmètre d'étude** comprend plus particulièrement les territoires de plaine de la commune de Conthey (jusqu'au Bourg). Les connexions avec les communes environnantes sont également considérées.

## 1.3. Horizons de travail

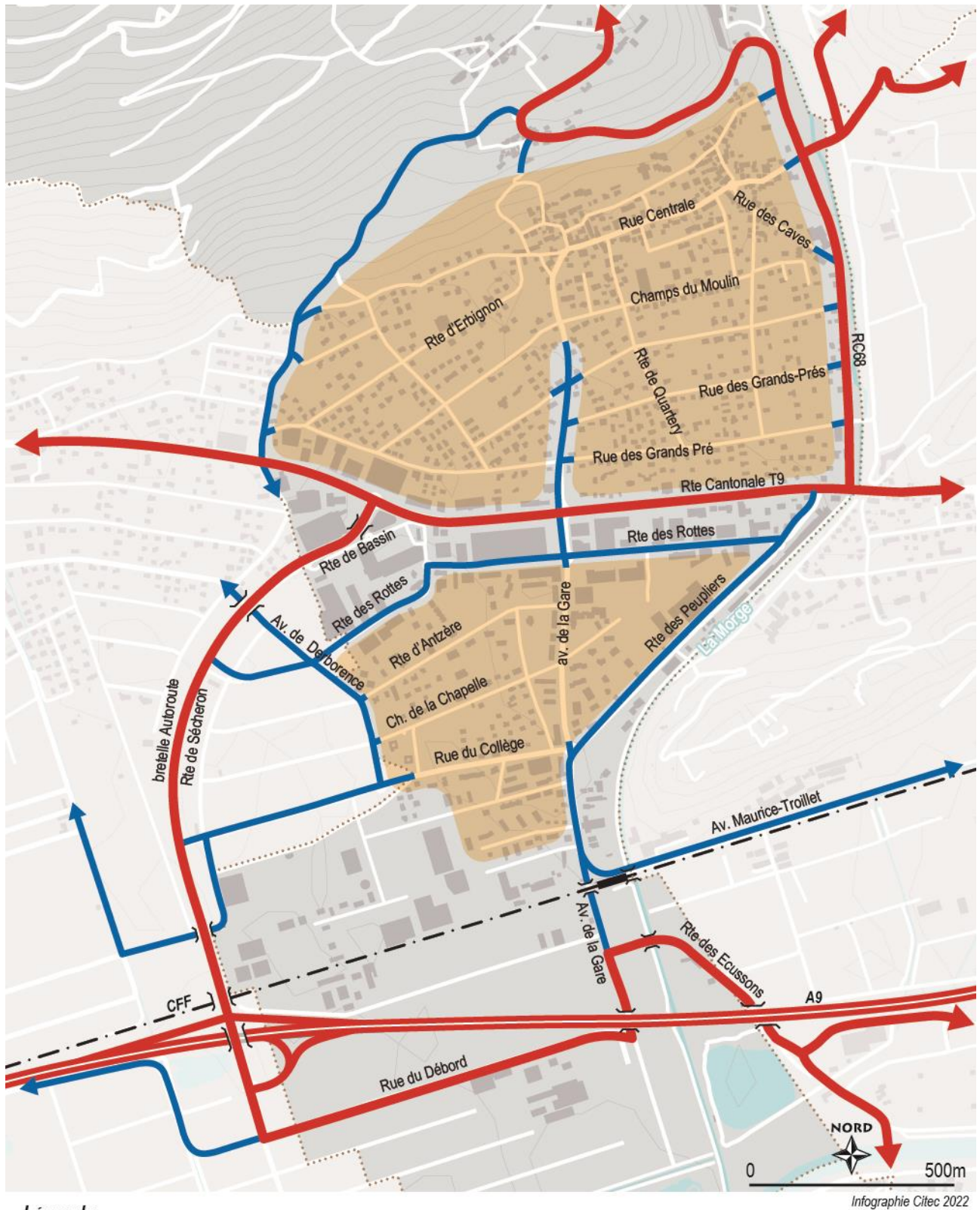
La présente étude fait référence aux deux horizons de travaux suivants :

- **La situation actuelle (2022/23)**.
- **La situation future à long terme (>2035)** avec prise en compte des modifications du réseau d'Agglo (cadences, liaisons par câble, etc.) et des projets routiers (route de Débord Sud, nouvelle connexion à Vétroz, etc.), respectivement avec le potentiel de surfaces encore à urbaniser.

## 2. Situation actuelle


### 2.1. Hiérarchie fonctionnelle

La figure 1 ci-contre illustre la **hiérarchie fonctionnelle** de la commune de Conthey. Les villages des coteaux de Conthey sont accessibles via la RC68. Cette dernière permet de se connecter à la route cantonale T9 en traversée de la commune de Conthey. La jonction d'autoroute de Conthey permet de connecter le réseau principal à l'autoroute A9.



**Légende**

-  Réseau autoroutier
-  Réseau principal
-  Réseau secondaire

 Réseau modéré (zone 30 ou zone de rencontre)

Infographie Citec 2022

Figure 1 – Situation actuelle : hiérarchie fonctionnelle

## 2.2. Plan des voies

La figure 2 ci-contre illustre le schéma des voies de la situation actuelle (pour les différents modes).

Aujourd'hui, **la grande majorité des axes communaux** au Nord de la RCT9 sont exploités en **zone 30**. La zone bâtie au Sud (en dehors de la zone commerciale) est également exploitée en zone 30. À noter que deux rues (toutes deux sans issues) côtés Sud sont exploitées en zone de rencontre (ch. de la Chapelle et rue des Primevères).

**Tous les carrefours de la RCT9**, excepté ceux du Pont de la Morge (travaux en cours pour y aménager un giratoire), sont **des giratoires**.

Enfin, la route cantonale RCT9 dispose **de bandes cyclables des deux côtés de la chaussée**. C'est également le cas pour le tronçon Ouest de la rue du Collège. **Aucun autre axe routier cantonal / communal principal du périmètre d'étude ne dispose d'aménagement cyclable, excepté dans les zones 30, où le principe de mixité est la règle.**



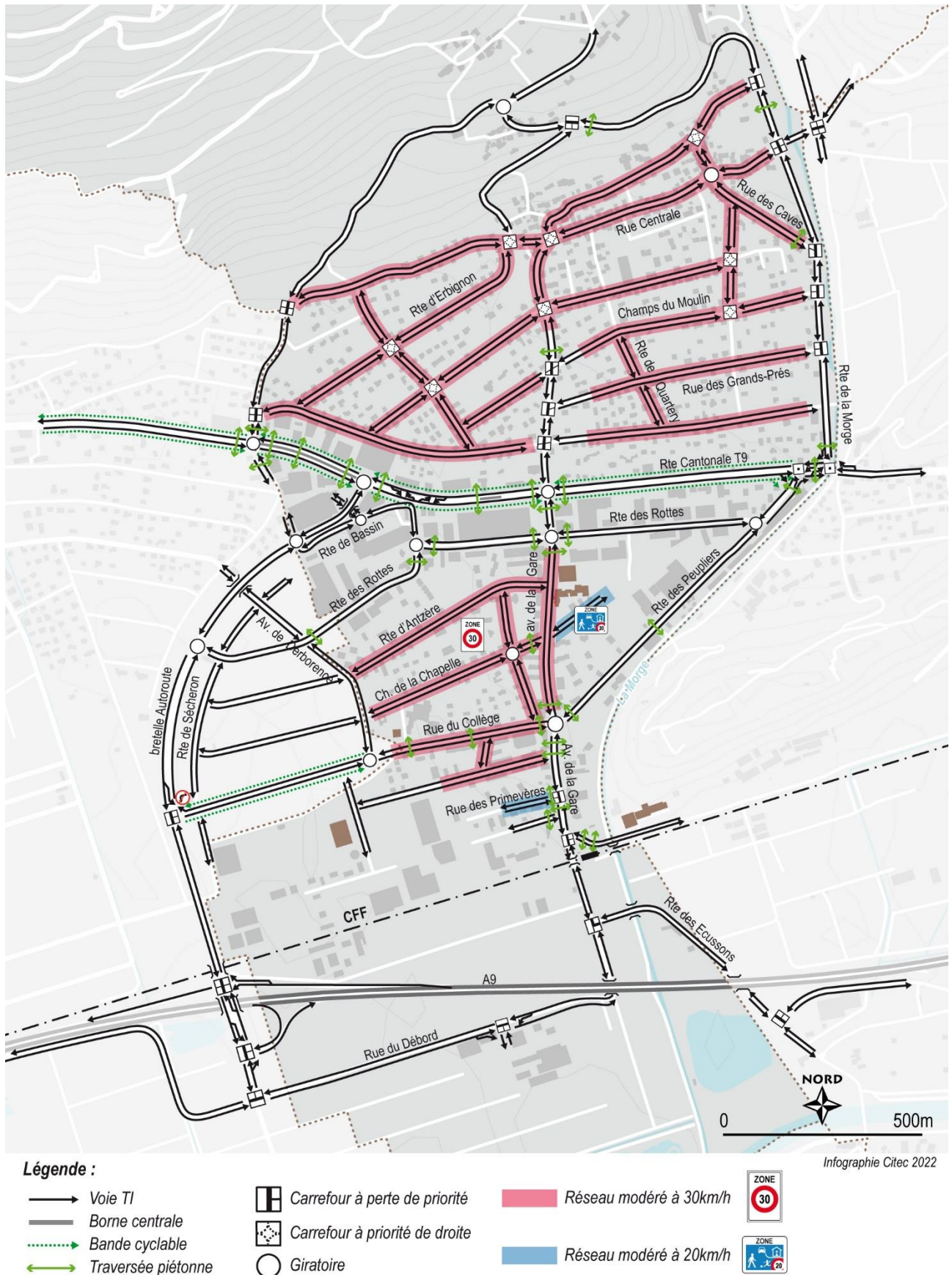


Figure 2 – Situation actuelle : plan des voies tous modes

## 2.3. Charges de trafic journalières

La figure 3 ci-contre illustre les **charges de trafic journalières moyennes (TJM)** représentatives de l'état actuel (2016-2022). Ces valeurs sont issues du plan de charge journalier moyen du Canton du Valais et de comptages directionnels (effectués ces dernières années par Citec dans le cadre d'études connexes). L'unité est le nombre de véhicules par jour [vhc/j], deux sens de circulation confondus. Ainsi :

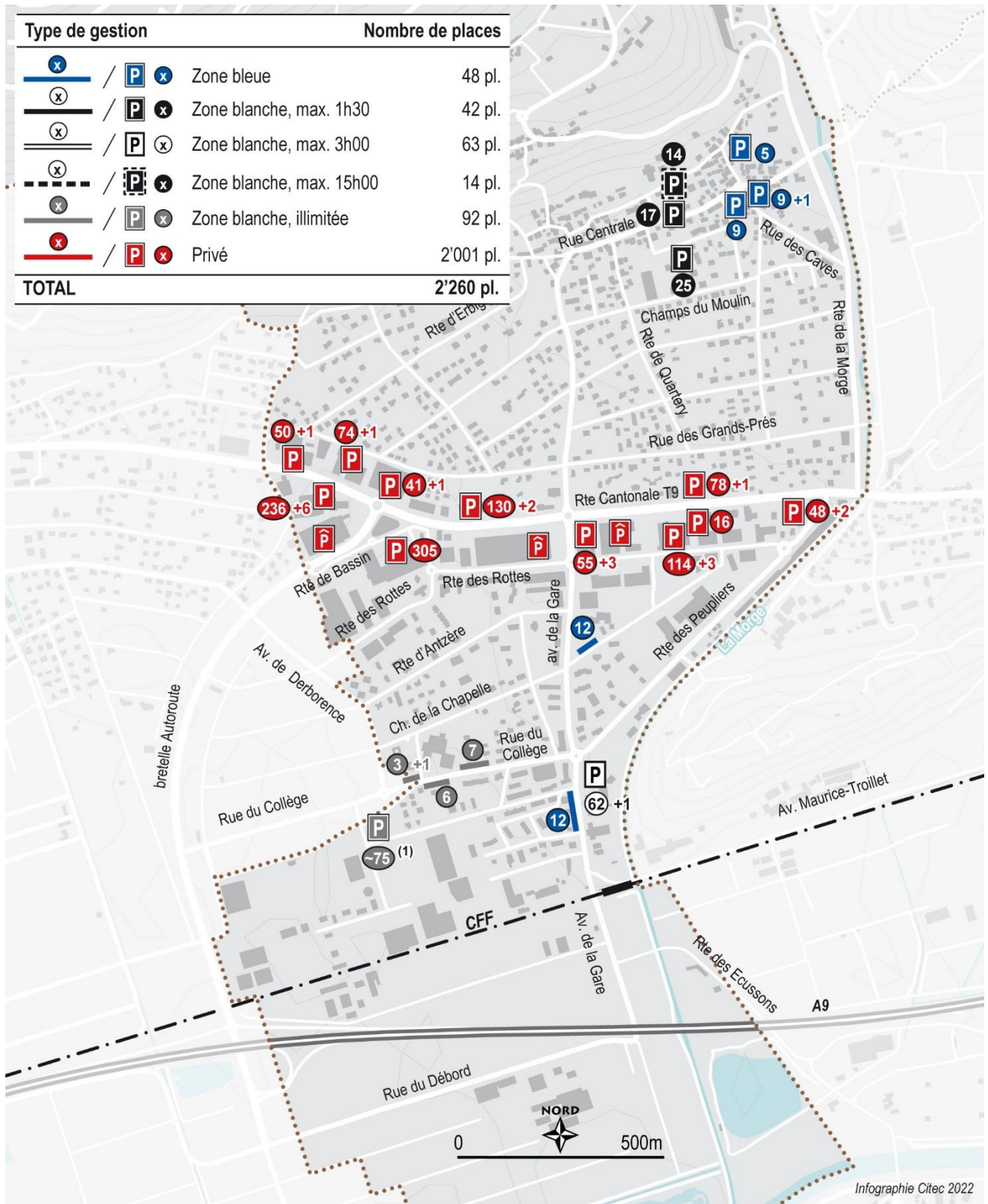
- **La route cantonale T9 est très chargée** avec un trafic journalier compris entre **14'000 et 16'000 vhc/j**, sans compter les quelques **10'000 vhc/j sur la route des Rottes** (parallèle à la T9).
- **La route de la Morge** (axe cantonal également), permettant de rejoindre les villages des hauts de Conthey, est caractérisée par **un trafic journalier de 7'500 vhc/j dans sa partie « plaine » à 4'500vhc/j dès que la route monte vers le Bourg.**
- **L'av. de la Gare est très fréquentée** (notamment par le trafic de transit) et est empruntée par **9'000 à 10'500 vhc/j.**



## 2.4. Stationnement

La figure 4 ci-contre renseigne le nombre de places sur domaine public et également sur domaine privé. Les principaux enseignements sont les suivants :

- **Quelques 260 places publiques** (dans les quartiers/villages) dont ~90 sont **sans limite de temps**.
- **Une offre très importante de stationnement (sur fonds) privé à usage public** dans la zone commerciale de Conthey (environ 2'000 places le long de la RCT9).



**Légende**

-  Stationnement public sur voirie
-  Stationnement public / privé à usage public
-  +X Place handicapé
-  Stationnement public souterrain / privé à usage public souterrain

(1) Offre stationnement "à cheval" sur les territoires communaux de Conthey et de Vétroz

**Figure 4 – Situation actuelle : stationnement**

## 2.5. Transports publics

Le **réseau de transports publics sur territoire de Conthey** est représenté sur la figure 5 ci-contre.

La gare de Châteauneuf-Conthey au Sud de la commune est desservie par la **ligne CFF régionale (RER Valais) St-Gingolph – Brig deux fois par heure et par direction.**

En plus du train, **deux lignes de bus régionales** desservent la commune de Conthey et permettent de rejoindre Martigny et Sion via la 12.311 et les villages de Conthey via la 12.331.

À noter, finalement, qu'une **desserte scolaire complémentaire** est organisée en complément de la desserte régionale.

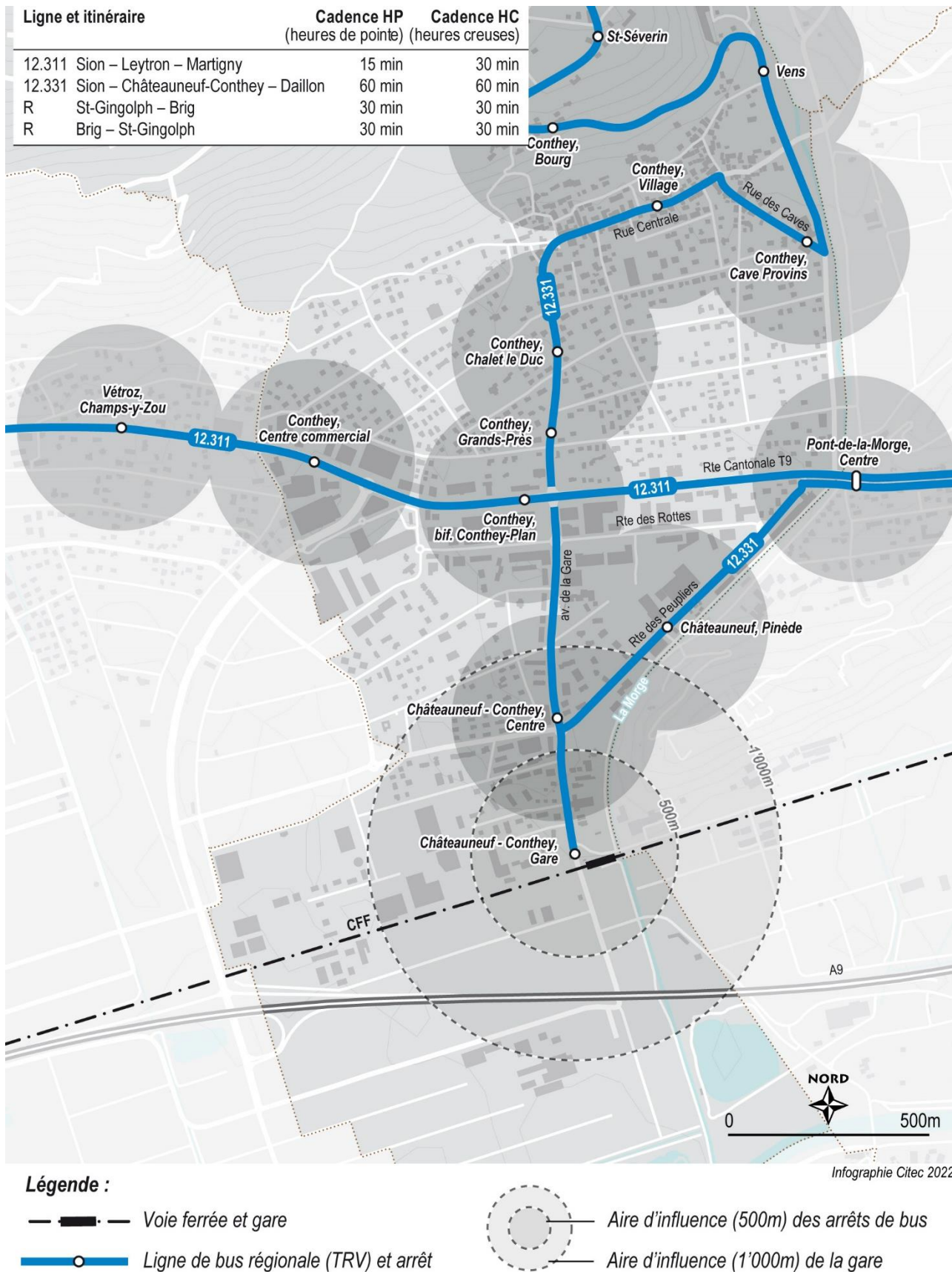


Figure 5 – Situation actuelle : transports publics

## 3. Principaux projets

Avec un horizon de travail à long terme (>2035), le présent plan directeur prend en compte (surtout au chapitre 7 sur les zooms sectoriels) les projets de développement connus à ce jour et l'augmentation du trafic induit par ces derniers.

### 3.1. Projets infrastructurels et / ou de mobilité

Les principaux projets infrastructurels sont les suivants :

- Projet routier de la **route de Débord Sud**, mais également ceux de la jonction de Conthey-Vétroz (carrefours du Collège y compris) ainsi que du Pont-de-la-Morge.
- Projets de **développement des transports publics** : développement du réseau d'Agglo, réaménagement de la place de la gare, liaison par câble Conthey-Nendaz, etc.
- Sécurisation et réaménagement des **rives de la Morge** (en faveur également d'un meilleur maillage modes doux).
- **Réaménagement de la T9 Sion-Ouest entre Pont-de-la-Morge et le carrefour Sion-Ouest (intégration de pistes cyclables – site propre).**

### 3.2. Projets urbanistiques

La figure 6 ci-contre illustre **les parcelles non bâties** avec et sans projet de la commune de Conthey selon la lecture du PAZ notamment. À long terme, ces parcelles sont considérées entièrement bâties et leurs impacts en termes de trafic est pris en compte dans les analyses de l'étude.



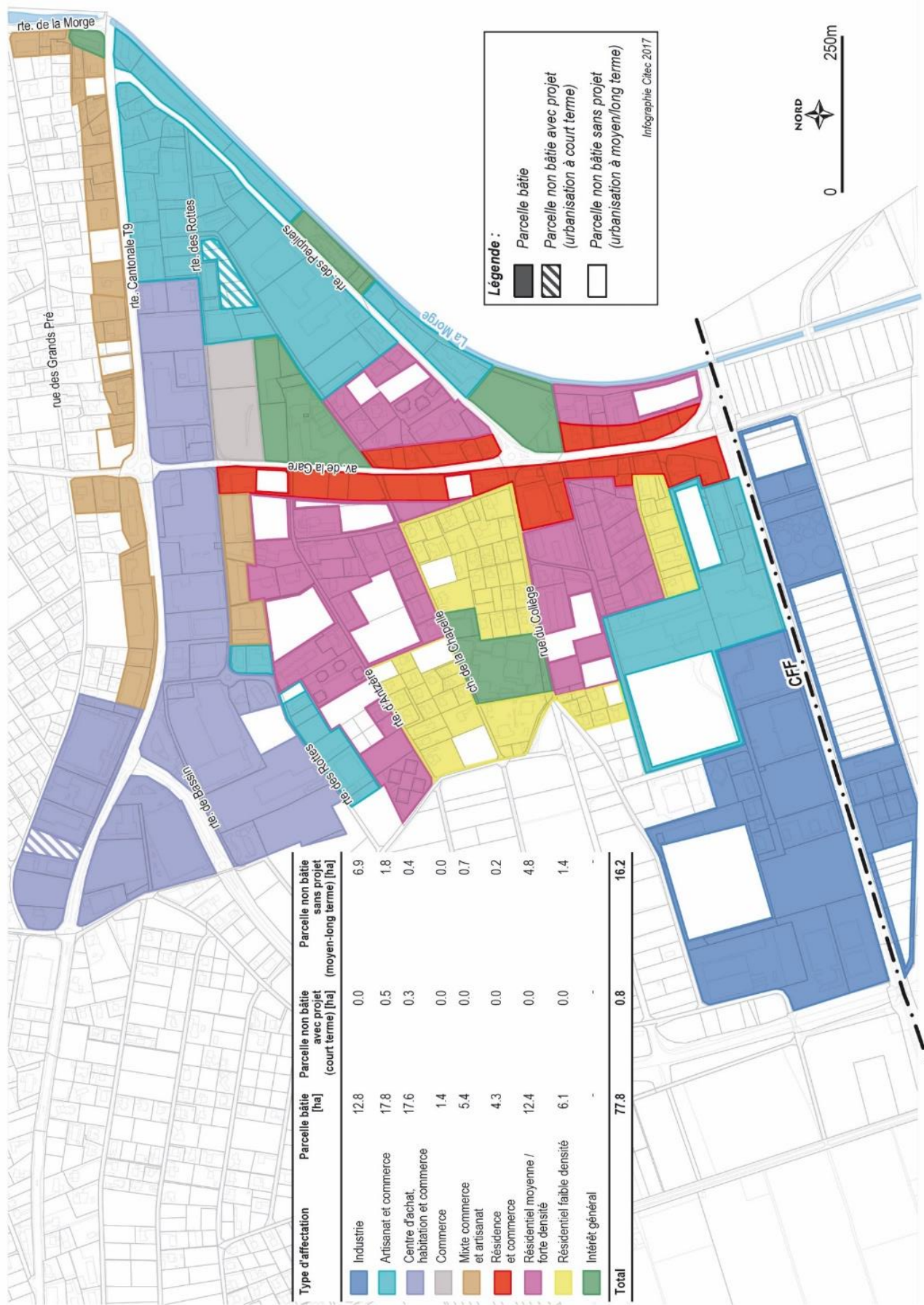


Figure 6 – Projets urbanistiques

## 4. Méthodologie d'étude

L'étude du plan directeur est conçue selon la méthodologie suivante (figure 7 ci-contre) :

1. Etablir un **concept général de la mobilité**, qui traite (à l'échelle de la commune) des lignes directrices pour chacun des modes (TIM, TP, MD<sup>1</sup>) ;
2. Identifier, sur cette base, les **enjeux stratégiques** à traiter/analyser sous forme de scénarii (génération de scénarii, analyse et choix justifié) ;
3. Aboutir au **concept général de la mobilité retenu** sur la base des scénarii arrêtés pour chaque enjeu stratégique ;
4. Décliner ce dernier en **plans directeurs** (un pour chacun des trois modes ; tout en sachant que la réflexion est forcément multimodale !) associés à une liste de mesures ;
5. Détailler les principales mesures sous forme de **zooms sectoriels**.

---

<sup>1</sup> TIM = transport individuel motorisé (voitures et deux-roues motorisés) ; TP = transports publics (train, bus, câble) ; MD = modes doux (piétons et vélos).

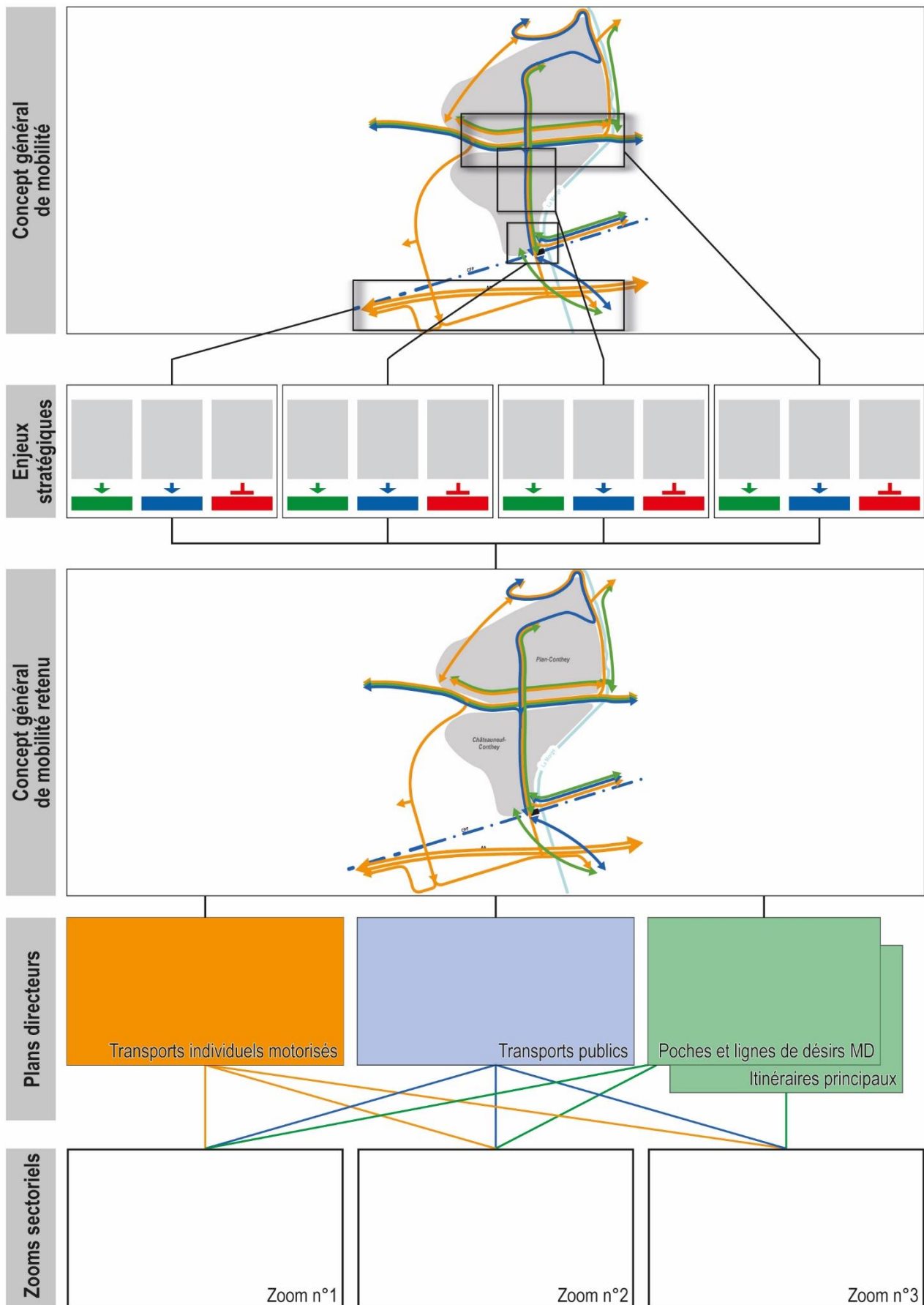


Figure 7 – Méthodologie d'étude

## 5. Enjeux stratégiques

Les principaux enjeux stratégiques identifiés à l'échelle de la commune sont les suivants (sans ordre d'importance ni de priorité de mise en œuvre) :

- **Contournement Nord-Ouest de Plan-Conthey ;**
- **Trafic de transit via la rue des Grands Prés ;**
- **Progression bus sur la T9 ;**
- **Itinéraire cyclable Est-Ouest ;**
- **Trafic de transit sur l'av. de la Gare ;**
- **Schéma de circulation sur le ch. de la Chapelle ;**
- **Itinéraire cyclable Gare – Les Îles.**

Les sept enjeux nécessitant **une analyse comparative de différents scénarii** (détaillés aux prochains chapitres) sont mis en évidence sur la figure 8 ci-contre à l'aide d'un encadré rouge et sont traités un par un dans la suite du présent chapitre 5. Les autres éléments illustrés sur la figure ci-contre sont considérés comme étant des « **coups partis** ».

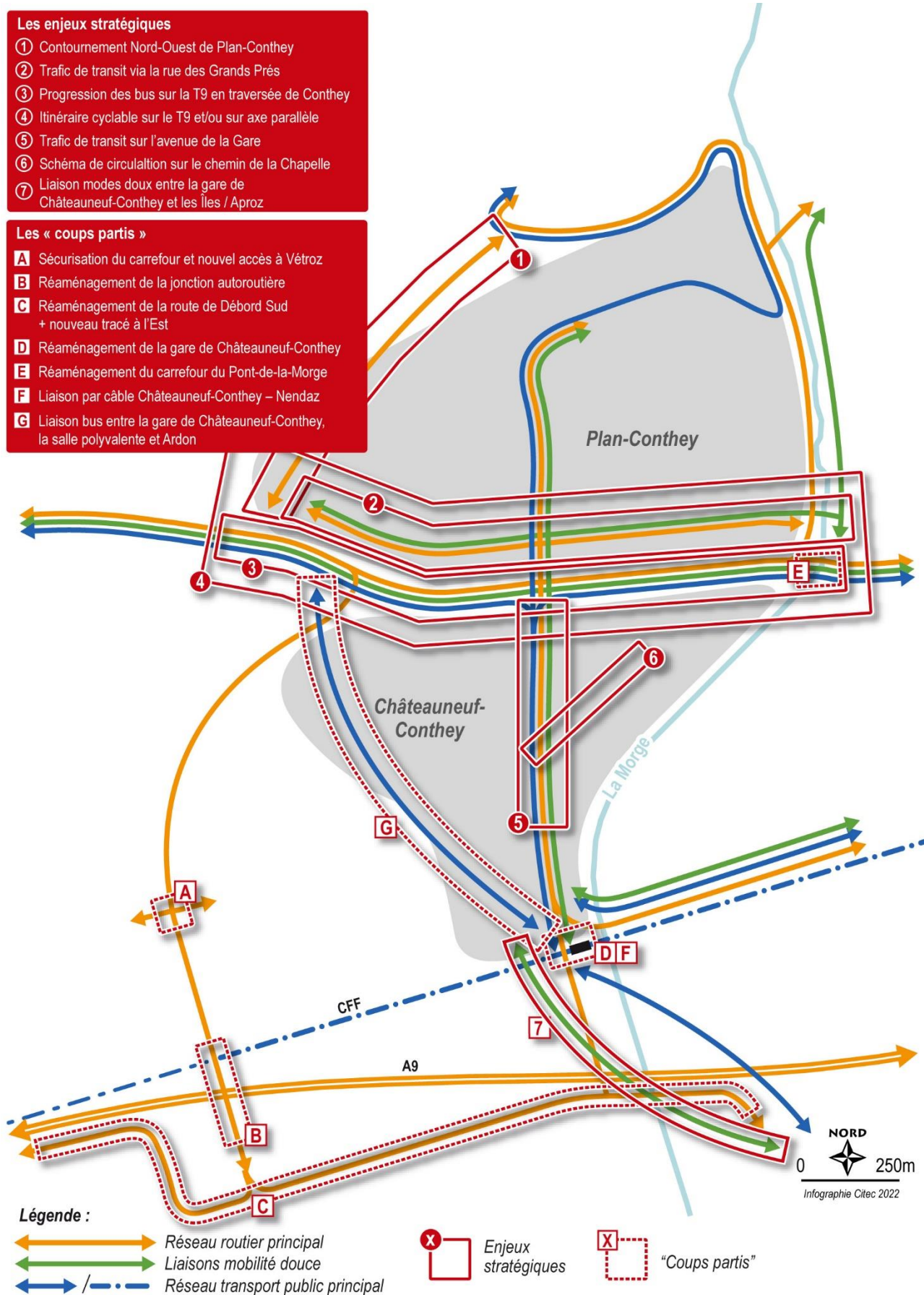


Figure 8 – Concept général de mobilité

### 5.1. Enjeu stratégique n°1 – Contournement Nord-Ouest de Plan-Conthey

Le premier enjeu (figure 9) traite de la route de contournement au Nord-Ouest de Plan-Conthey (la route du Bourg) :

- **Scénario 1a** : statu quo.
- **Scénario 1b** : élargissement de la route actuelle.
- **Scénario 1c** : coupure de la route avec un maintien de la continuité des modes doux.

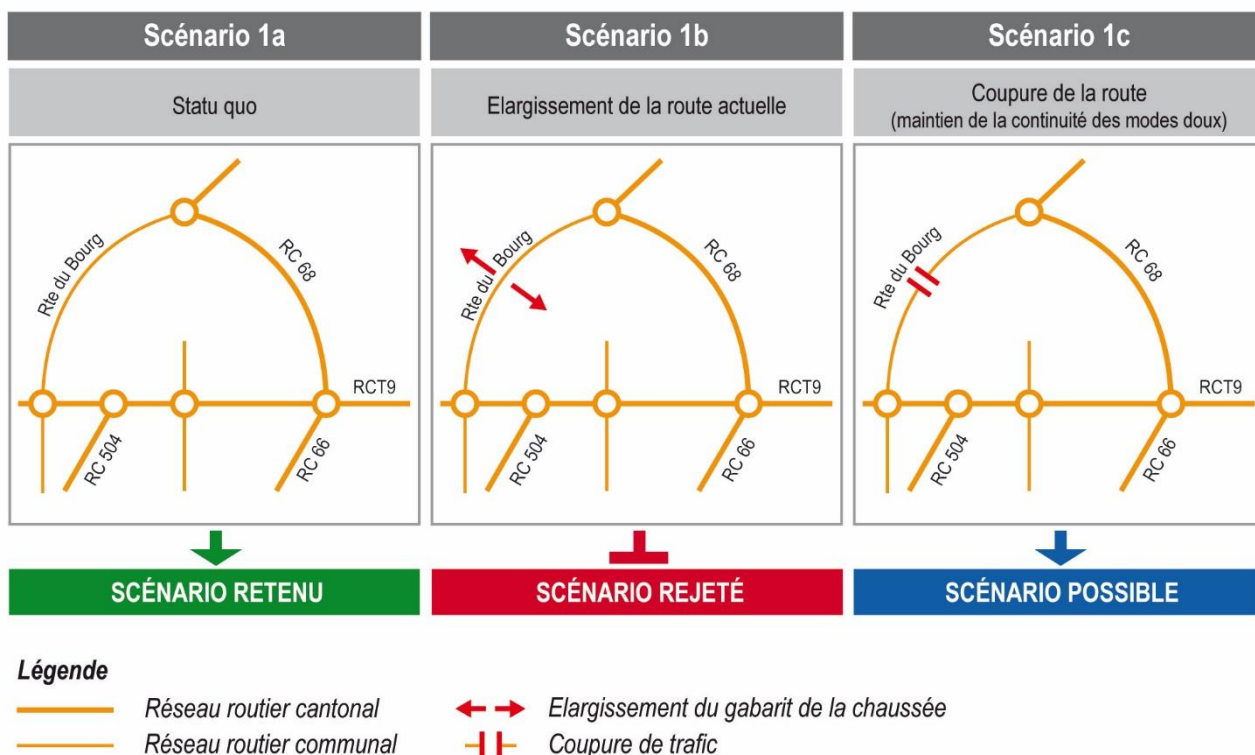


Figure 9 – Enjeu stratégique n°1 : contournement Nord-Ouest de Plan-Conthey

**Le scénario 1a est retenu**, soit le maintien de l'état actuel de la route. Comme mesure d'accompagnement, il est proposé d'ouvrir la route en hiver et de prioriser le sens montant dans les secteurs contraints. **Le scénario 1b est jugé non réalisable** vis-à-vis de l'exploitation des parcelles alentours et de l'impact au sol. Le report de trafic étant faible avec une coupure de la route du Bourg, **le scénario 1c est jugé possible avec un maintien de la continuité des modes doux.**

La variante retenue ne génère pas de modification ni d'impact sur le territoire communal de Vétroz.

## 5.2. Enjeu stratégique n°2 – Trafic de transit via la rue des Grands Prés

L'enjeu stratégique 2, traite du trafic de transit via la rue des Grands Prés (figure 10) :

- **Scénario 2a** : statu quo (modération accrue).
- **Scénario 2b** : circulation en boucle à sens unique.
- **Scénario 2c** : coupure de la route avec maintien de la continuité modes doux.
- **Scénario 2d** : aménagement de barrage avec maintien de la continuité modes doux.

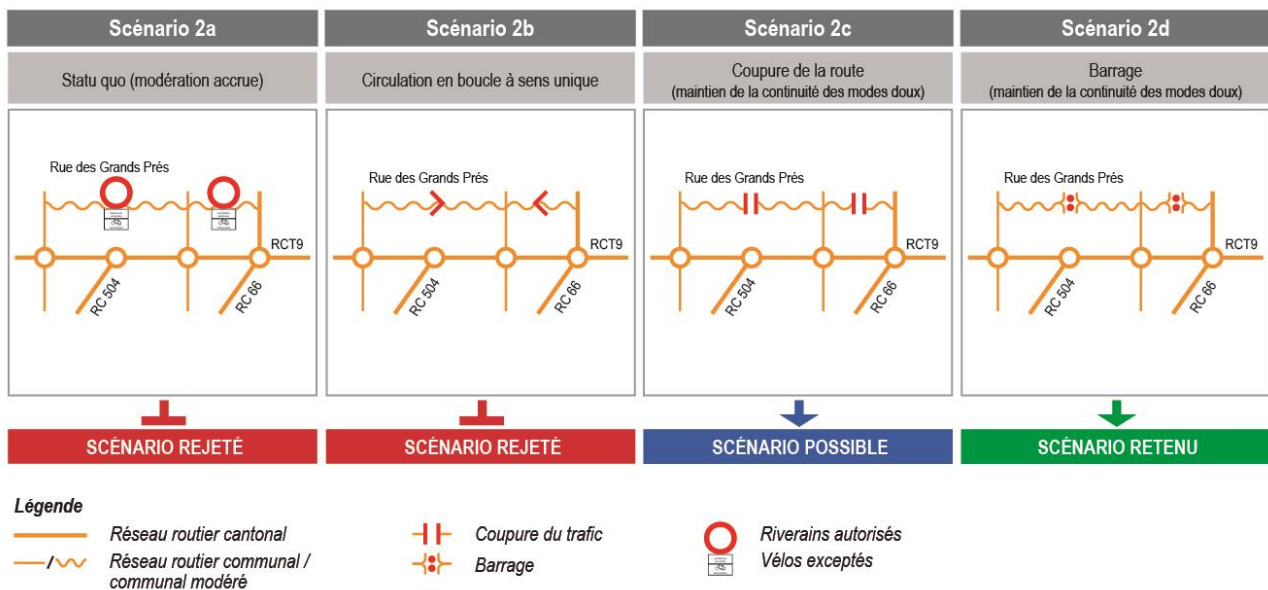


Figure 10 – Enjeu stratégique n°2 : trafic de transit via la rue des Grands Prés

**Le scénario 2d est retenu**, soit la création de barrage trafic avec maintien de la continuité des modes doux. Cette mesure permet également d'éviter le report du trafic une fois la RCT9 réaménagée. Une phase test sera à planifier afin de monitorer les effets. **Le scénario 2c est jugé possible** avec des aménagements adéquats. **Les scénarii 2a et 2b sont rejetés** car ne permettent pas de répondre aux objectifs fixés.

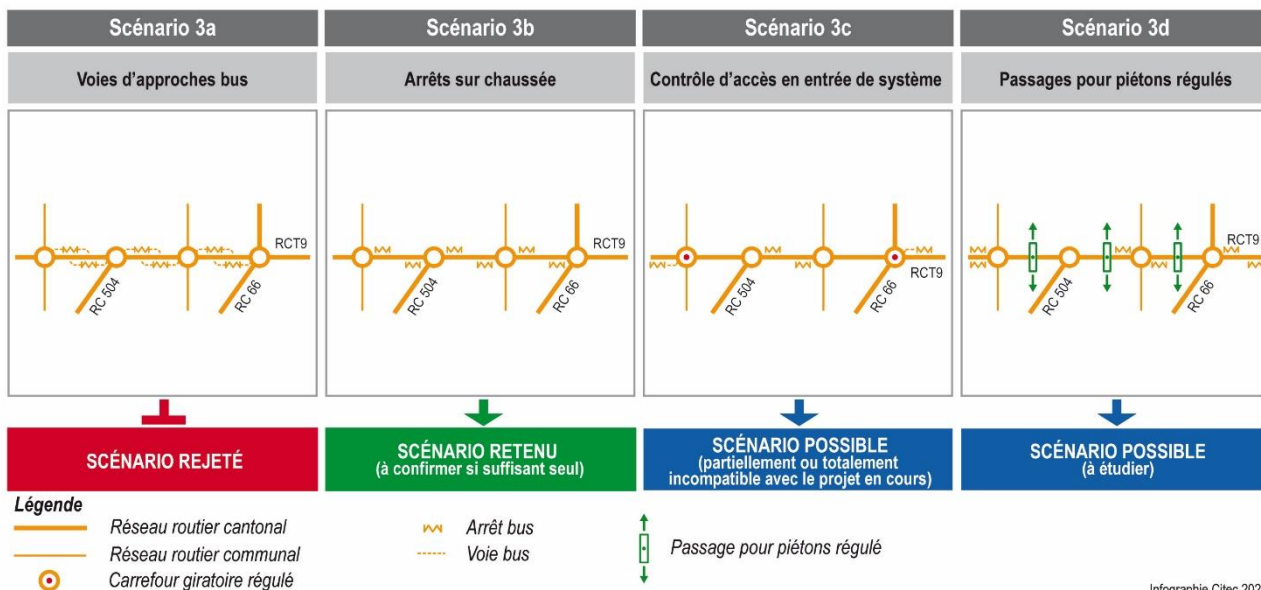


Figure 11 – Esquisse de barrage au carrefour Rue des Grands Prés / Rue des Biollés

### 5.3. Enjeu stratégique n°3 – Progression bus sur la T9

L'enjeu stratégique 3 traite de la **progression des bus sur la route cantonale T9** (figure 12) :

- **Scénario 3a** : voies d'approches bus en entrée des giratoires.
- **Scénario 3b** : arrêts sur chaussée pour maintenir la priorité des bus sur l'axe cantonal.
- **Scénario 3c** : carrefour régulé et détection bus en entrée de système.
- **Scénario 3d** : passages piétons régulés pour prioriser les bus.



Infographie Citec 2022

Figure 12 – Enjeu stratégique n°3 : progression bus sur la T9

**Les scénarii 3c et 3d sont jugés possibles** mais nécessitent des analyses plus poussées en termes de faisabilité (technique, flux de trafic, etc.) **et de compatibilité** (pour le scénario 3c) avec le projet lauréat de réaménagement de la T9.



### 5.4. Enjeu stratégique n°4 – Itinéraire cyclable Est-Ouest

L'enjeu stratégique 4 traite de la liaison cyclable Est-Ouest (figure 13) :

- **Scénario 4a** : aménagement pour les modes doux sur la rue des Grands Prés uniquement.
- **Scénario 4b** : aménagement pour les modes doux sur la RCT9 uniquement.
- **Scénario 4c** : aménagement pour les modes doux sur la rue des Grands Prés et la RCT9.

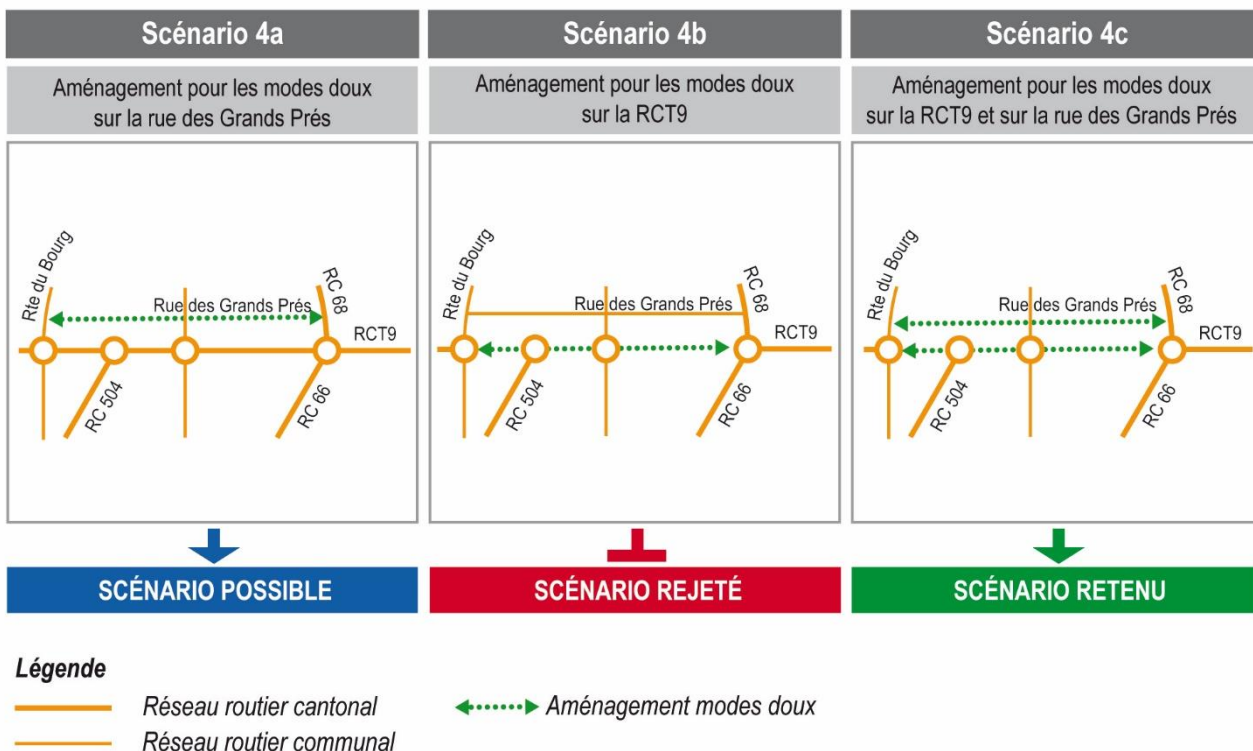


Figure 13 – Enjeu stratégique n°4 : itinéraire cyclable Est-Ouest

**Le scénario 4c est retenu.** La rue des Grands Prés est d'une hiérarchie cyclable supérieure (réseau utilitaire cantonal) par rapport à la RCT9. *Sur la Rue des Grands Prés ce sont les modes doux cyclistes qui seront privilégiés, alors que sur la T9 ce sont les modes doux piétons.*

**Le scénario 4a est possible** mais le projet de MEP prévoit également un espace de mixité modes doux au centre de la T9 *mais sans garantir des continuités cyclables aux carrefours.*

### 5.5. Enjeu stratégique n°5 – Trafic de transit sur l'av. de la Gare

L'enjeu stratégique 5 traite du trafic de transit sur l'av. de la Gare (figure 14) :

- **Scénario 5a** : statu quo.
- **Scénario 5b** : coupure de l'av. de la Gare (maintien de la continuité des modes doux).
- **Scénario 5c** : circulation à sens unique (sur un tronçon à définir).

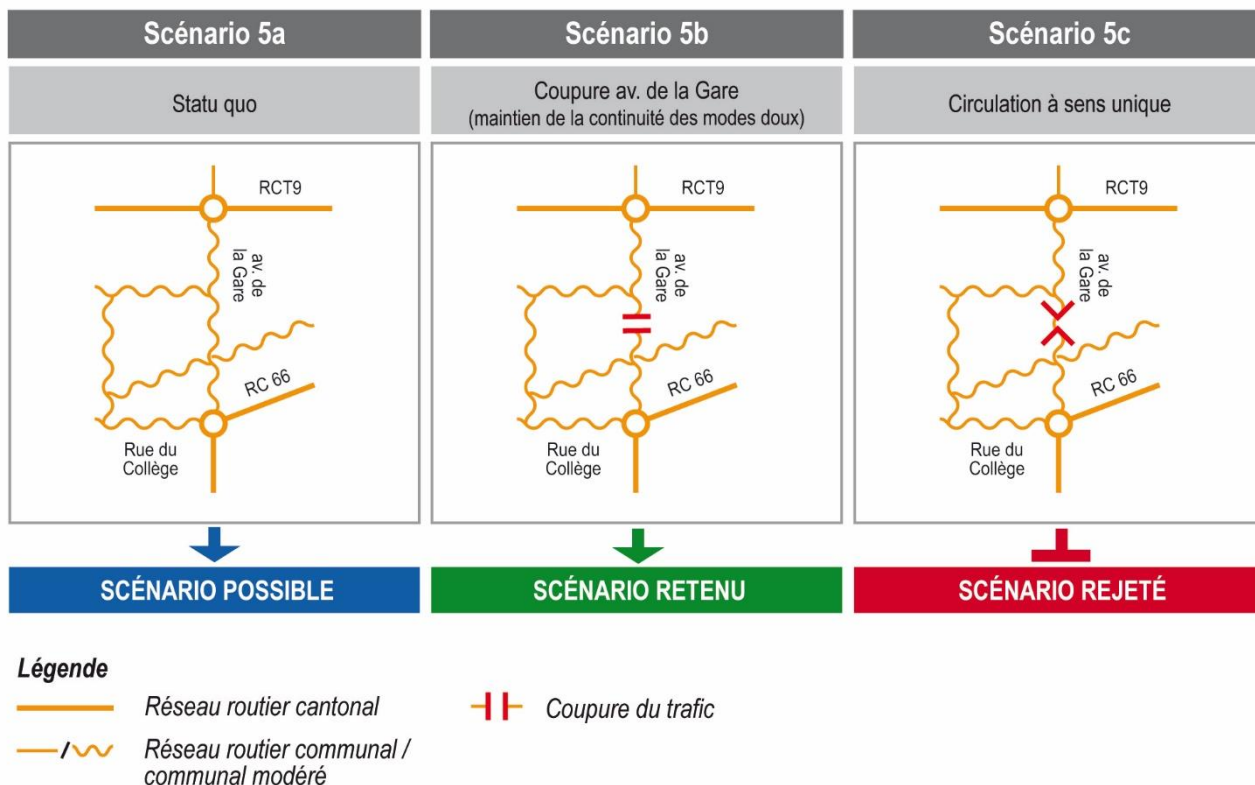


Figure 14 – Enjeu stratégique n°5 : trafic de transit sur l'av. de la Gare

**Le scénario 5b est retenu pour limiter / supprimer le trafic de transit sur l'avenue de la Gare.** L'aménagement prévu doit permettre de maintenir le franchissement des modes doux et des transports en commun. Une phase test est à prévoir afin de monitorer les effets induits par la mesure.

### 5.6. Enjeu stratégique n°6 – Schéma de circulation sur le ch. de la Chapelle

L'enjeu stratégique 6 traite du trafic de transit sur l'av. de la Gare (figure 15) :

- **Scénario 6a** : statu quo (avec coupure du trafic et maintien de la continuité des modes doux).
- **Scénario 6b** : suppression de la coupure.
- **Scénario 6c** : suppression de la coupure et circulation à sens unique.

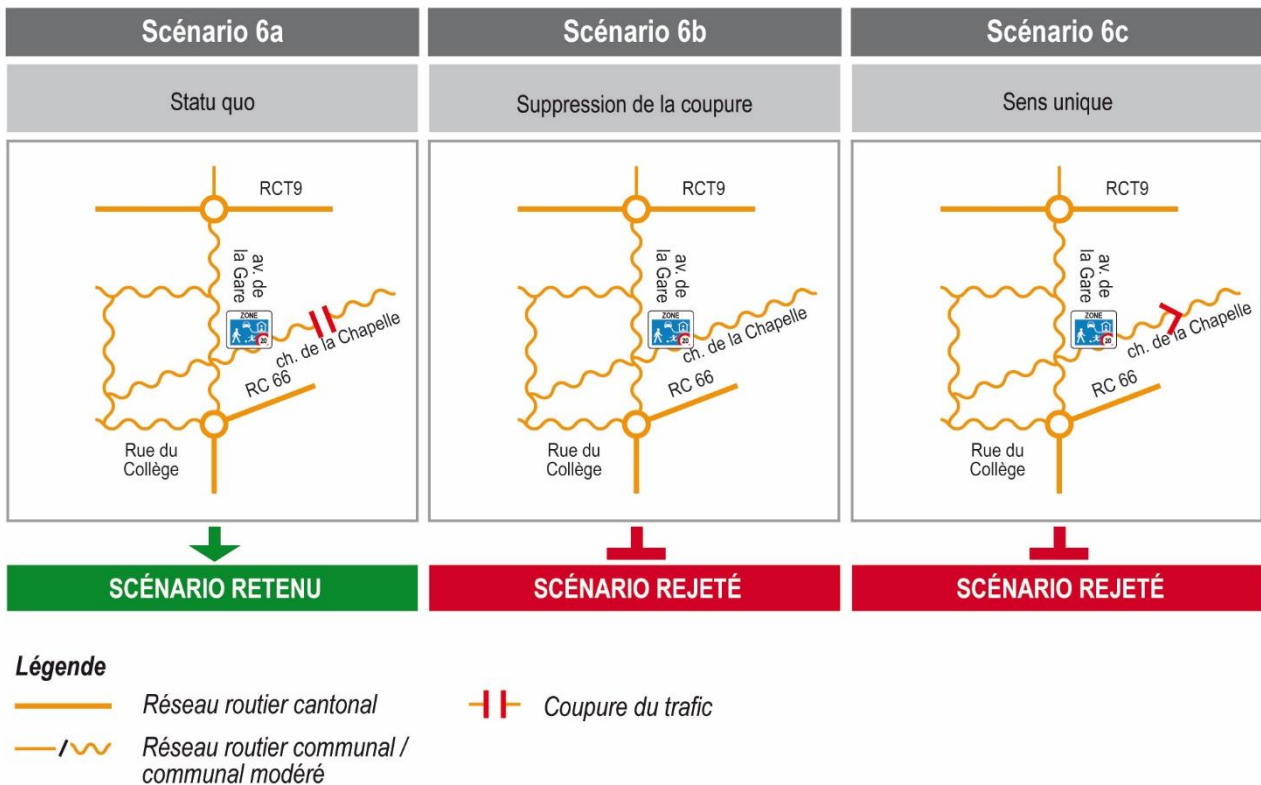


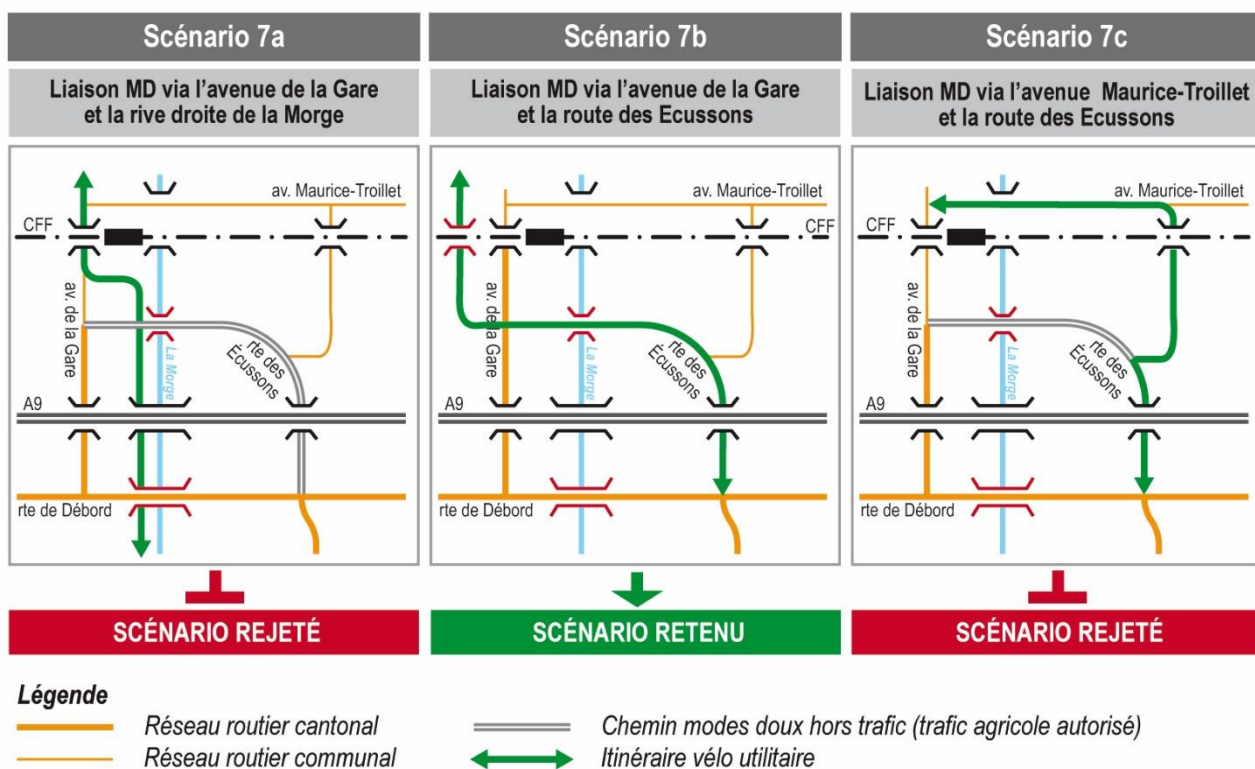
Figure 15 – Enjeu stratégique n°6 : schéma de circulation sur le ch. de la Chapelle

**Le scénario 6a avec maintien de la situation actuelle est retenu vis-à-vis de la logique de hiérarchie du réseau et d'exploitation de cet axe à proximité du site scolaire. Un système de stationnement de part et d'autre de la coupure est envisagé. Ces éléments seront vérifiés dans le cadre des analyses mobilité liées au projet de crèche (accès à double sens sur le chemin de la Chapelle Est, règles de gestion, etc.).**

### 5.7. Enjeu stratégique n°7 – Itinéraire cyclable Gare – Les Îles

L'enjeu stratégique 7 traite de la liaison cyclable entre la gare de Châteauneuf-Conthey et Les Îles (figure 16) :

- **Scénario 7a** : liaison modes doux via l'av. de la Gare et la rive droite de la Morge.
- **Scénario 7b** : liaison modes doux via l'av. de la Gare et la route des Ecussons (libérée du trafic automobile).
- **Scénario 7c** : liaison modes doux via l'av. Maurice-Troillet et la route des Ecussons.



Infographie Citec 2022

Figure 16 – Enjeu stratégique n°7 : Itinéraire cyclable Gare – Les Îles

Le point de franchissement de la Morge est à confirmer/affiner entre l'A9 et les voies CFF au même titre que le franchissement inférieur mode doux sous les voies CFF. **Ce franchissement doit être compatible avec le réseau routier existant afin de limiter toute nouvelle route à aménager.**

**À moyen terme** et en lien avec le réaménagement de la gare de Châteauneuf-Conthey et la future liaison par câble, **le scénario 7b est retenu** (en lien avec la mise en œuvre du passage inférieur).

## 6. Plans directeurs

### 6.1. Transports individuels motorisés (TIM)

Partant du diagnostic et en cohérence avec le concept de mobilité retenu à l'échelle de Conthey, les familles de mesures qui forment la proposition de **plan directeur pour les transports individuels motorisés** (sans ordre de priorité) sont les suivantes :

- Nouveau schéma de circulation (nouveaux axes, coupure de trafic, etc.) et amélioration de l'accessibilité.
- Sécurisation des carrefours et amélioration de leur capacité (carrefour de la rue du Collège, jonction autoroutière, etc.).
- Réflexion autour de la politique stationnement (notamment la prise en compte du stationnement privé à usage public).

Les mesures retenues sont localisées sur la figure 17 et sont brièvement détaillées dans le tableau 1.

Tableau 1 – Mesures du plan directeur TIM

Mesures	Descriptif sommaire	Remarques
1a	Nouvel accessibilité TIM Débord / jonction Conthey-Vétroz	Traité dans le réaménagement de la jonction de Conthey-Vétroz
1b	Réaménagement de la route de Débord au Sud de l'A9	Traité dans le zoom sectoriel de la route de Débord
2a	Réaménagement du carrefour du Collège en termes d'accessibilité et de capacité	Traité dans le réaménagement de la jonction de Conthey-Vétroz
2b	Réaménagement du carrefour Nord de la jonction en termes de capacité	Traité dans le réaménagement de la jonction de Conthey-Vétroz
2c	Réaménagement du carrefour Sud de la jonction en termes d'accessibilité et de capacité	Traité dans le réaménagement de la jonction de Conthey-Vétroz
2d	Réaménagement du carrefour Gare / Peupliers en termes d'accessibilité	Traité dans le zoom sectoriel de l'av. de la Gare
2e	Réaménagement du carrefour Gare / Place de la Gare en termes d'accessibilité	Traité dans le zoom sectoriel de l'av. de la Gare
2f	Réaménagement du carrefour Gare / Petit-Pont en termes d'accessibilité	Traité dans le zoom sectoriel de l'av. de la Gare
2g	Réaménagement du carrefour RCT9 / Peupliers en termes d'accessibilité	Traité dans le réaménagement de la T9 Considérant le concept d'accessibilité à l'échelle de Conthey et le rôle attendu par la route des Peupliers, tous les mouvements tournants doivent être possibles au droit du futur carrefour T9/Peuplier ; également en lien avec la coupure de l'av. de la Gare (enjeu stratégique n°5)
2h	Réaménagement du carrefour Débord / Gare en termes d'accessibilité	Traité dans le zoom sectoriel de la route de Débord
2i	Réaménagement du carrefour Débord / Ecussions en termes d'accessibilité	Traité dans le zoom sectoriel de la route de Débord
2j	Réaménagement du carrefour Débord / Fougères en termes d'accessibilité	Traité dans le zoom sectoriel de la route de Débord
3a	Mise en zone 30 de l'av. de la Gare	Traité dans l'analyse de mise en zone 30 des villages de Conthey
3b	Mise en zone 30 de la place de la Gare	Traité dans le réaménagement de la Gare de Châteauneuf-Conthey
4	Requalification de l'axe cantonal	Traité dans le réaménagement de la T9
5a	Coupure du trafic de transit sur la rue des Grands Prés	Traité dans le zoom sectoriel de la rue des Grands Prés / RCT9
5b	Coupure du trafic de transit sur l'av. de la Gare	Traité dans le zoom sectoriel de l'av. de la Gare
5c	Maintien de la coupure du trafic de transit sur le ch. de la Chapelle	Traité dans l'étude des aménagements extérieurs du projet de crèche
6	Mise à jour de la politique stationnement sur fonds privé (à l'échelle communale)	
7	Mise en œuvre de stationnement longue durée (à l'échelle communale)	Traité dans l'étude du même nom
8	Mise en œuvre de stationnement pour véhicule électrique (à l'échelle communale)	



Figure 17 – Plan directeur des transports individuels motorisés

## 6.2. Transports publics (TP)

Partant du diagnostic et en cohérence avec le concept de mobilité retenu à l'échelle de Conthey, les familles de mesures qui forment la proposition de **plan directeur pour les transports publics** (sans ordre de priorité) sont les suivantes :

- Prise en compte des réflexions liées au réseau d'Agglo (amélioration des cadences, de la desserte bus et le projet de liaison par câble).
- Les arrêts bus sont améliorés vis-à-vis des exigences LHand et de la prise en compte des modes doux en rabattement.
- Dans le cadre du réaménagement de la RCT9 et de la Place de la Gare, la progression des bus est également à considérer au droit des carrefours.

Les mesures retenues sont localisées sur la figure 18 ci-contre et sont brièvement détaillées dans le tableau 2 ci-dessous.

Tableau 2 – Mesures du plan directeur TP

Mesures	Descriptif sommaire	Remarques
1	Equipement et mise en conformité Lhand des arrêts bus	À traité dans une étude à venir
2a	Rabattement mobilité douce sur l'arrêt "Conthey, village"	À traité dans une étude à venir
2b	Rabattement mobilité douce sur l'arrêt "Conthey, centre commercial"	À traité dans une étude à venir
2c	Rabattement mobilité douce sur l'arrêt "Conthey, bif. Conthey-Plan"	À traité dans une étude à venir
2d	Rabattement mobilité douce sur l'arrêt "Châteauneuf-Conthey, gare"	Traité dans le réaménagement de la Gare de Châteauneuf-Conthey
2e	Rabattement mobilité douce sur l'arrêt "UAPE Les Fillous"	À traité dans une étude à venir
2f	Rabattement mobilité douce sur l'arrêt "Conthey, rue du Collège"	À traité dans une étude à venir
3	Amélioration du niveau de service de bus (amplitudes et cadences) de la 12.331 et 12.311	Traité dans la vision de développement du réseau TP de l'Agglo Valais central
4a	Priorisation des bus au carrefour RCT9 / bretelle autoroute	Traité dans le zoom sectoriel de la rue des Grands Prés / RCT9 Traité dans le réaménagement de la T9
4b	Priorisation des bus au carrefour RCT9 / Gare	Traité dans le zoom sectoriel de la rue des Grands Prés / RCT9 Traité dans le réaménagement de la T9
4c	Priorisation des bus au carrefour RCT9 / Morge / Peupliers	Traité dans le zoom sectoriel de la rue des Grands Prés / RCT9 Traité dans le réaménagement de la T9
4d	Priorisation des bus au carrefour Place de la Gare / av. de la Gare	Traité dans le zoom sectoriel de l'av. de la Gare
5	Renforcer le rabattement sur la gare pour Sion et Les Îles (via la route de Débord)	Traité dans la vision de développement du réseau TP de l'Agglo Valais central
6	Nouvelle ligne d'agglo gare - salle polyvalente - Vétroz - Ardon	Traité dans la vision de développement du réseau TP de l'Agglo Valais central
7	Réaménagement de la gare de Châteauneuf-Conthey	Traité dans le réaménagement de la Gare de Châteauneuf-Conthey
8	Liaison par câble Conthey – Nendaz (TRV) et nouveau passage inférieur mobilité douce	Traité dans les études en cours





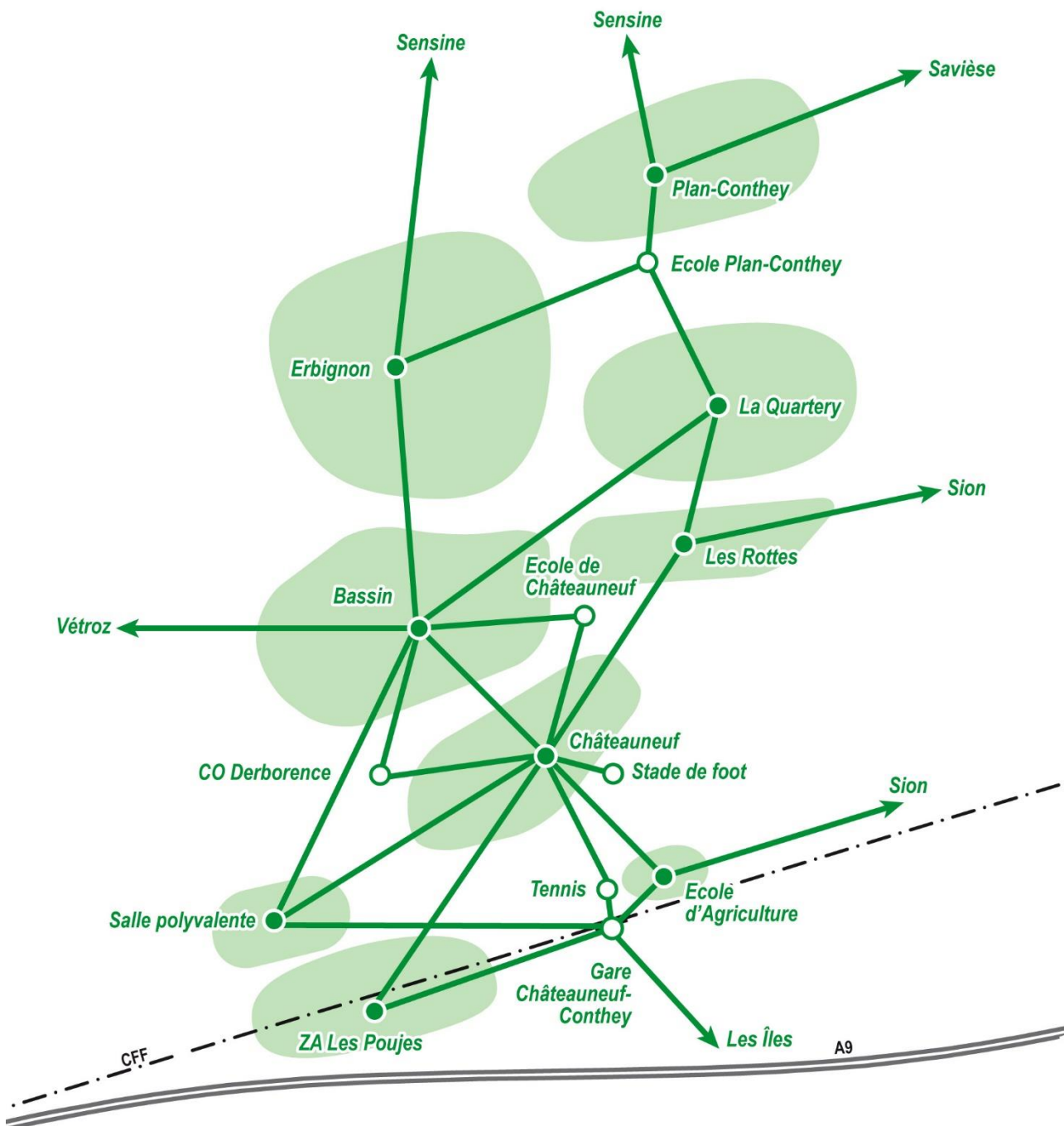
Figure 18 – Plan directeur des transports publics

### 6.3. Mobilité douce quotidienne (MDQ)




#### Lignes de désirs

Au préalable et avant d'esquisser les plans directeurs vélo et piéton, il convient **d'identifier la demande potentielle pour les déplacements quotidiens**.

Ainsi, la figure 19 ci-contre illustre **les principales lignes de désirs à satisfaire entre les différents quartiers d'habitations et générateurs ponctuels** de la commune. La présence des générateurs (écoles, gare CFF, commerces, etc.) se situant au Sud de la RCT9 et les quartiers d'habitation au Nord de cet axe, le besoin de connexion modes doux entre ces deux **est** fort.



**Légende**

-  Poche quartier / localité
-  Générateur isolé
-  Ligne de désir



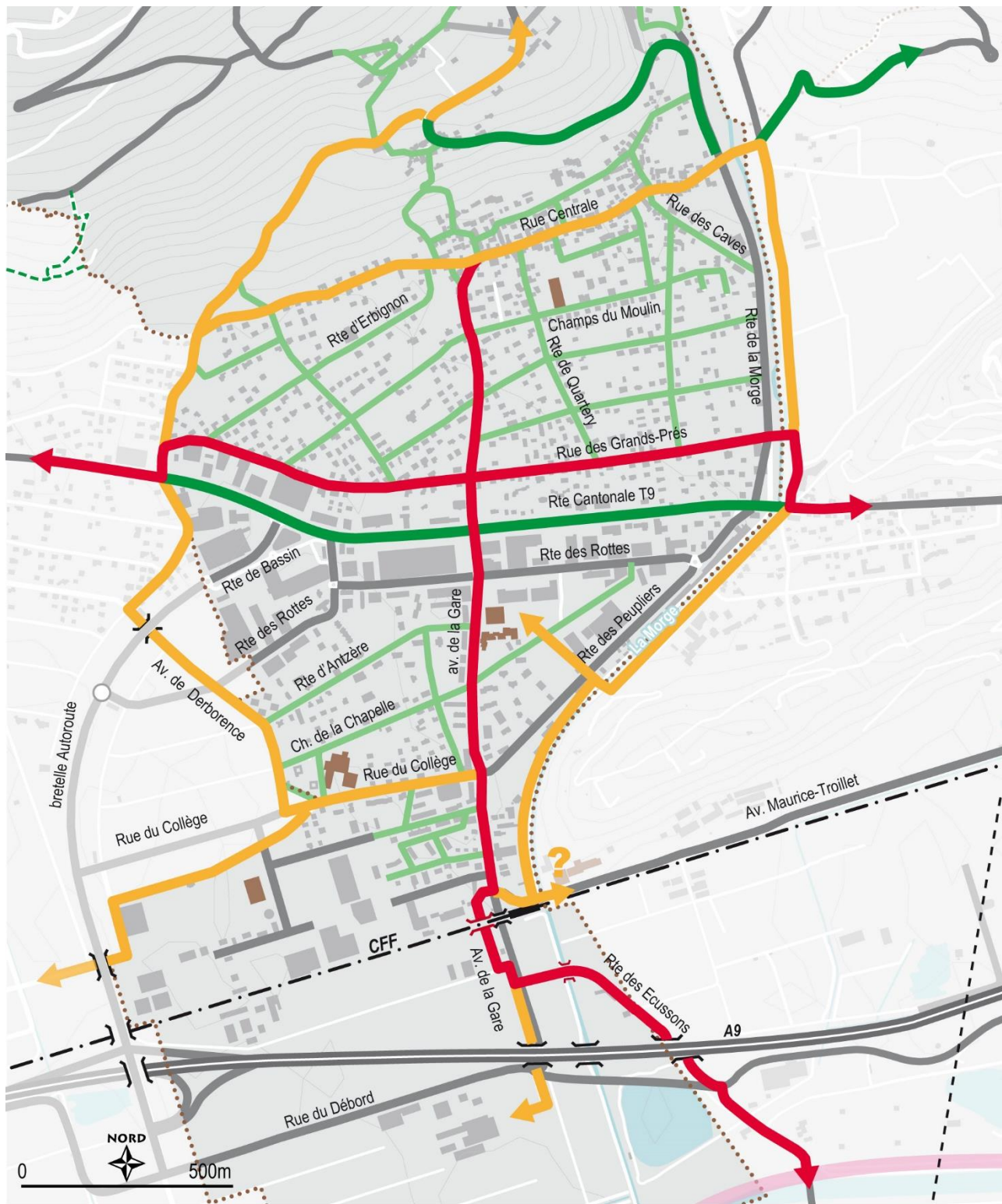
Infographie Citec 2022

Figure 19 – Mobilité douce cyclable : lignes de désirs

## Itinéraires vélo

L'objectif étant de disposer d'un **réseau continu, sécurisé et maillé**, la figure 20 illustre la **vision directrice vélo** à développer pour obtenir, à terme, un **réseau cyclable de qualité** à l'échelle du territoire communal de Conthey.

Ce réseau à terme ne fait **pas de distinction entre le réseau quotidien ou de loisirs**, l'idée étant d'être dans un premier temps, le plus exhaustif possible. Cette vision directrice des itinéraires cyclables principaux contextualise les lignes de désir (figure 19) à satisfaire.



Infographie Citec 2022

**Légende**

- Réseau autoroutier
- Réseau cantonal / communal principal (≥ 50 km/h)
- Réseau cantonal / communal modéré (≤30 km/h)
- Sens unique
- Accès routier local
- Générateurs principaux
- Itinéraire utilitaire cantonal
- Itinéraire utilitaire complémentaire principal
- Itinéraire utilitaire complémentaire secondaire
- Axe cyclable cantonal (MDL)

Figure 20 – Mobilité douce : itinéraires vélo

## Plan directeur mobilité douce

Partant du diagnostic et en cohérence avec la vision directrice présentée précédemment, les six familles de mesures principales qui forment les propositions d'amélioration du réseau cyclable sont (sans ordre de priorité) :

1. **Piste ou bande cyclable à créer** : Sur réseau principal (et à chaque fois que possible), sécurisation des itinéraires sur voirie sur l'ensemble du réseau cantonal ou communal principal. La typologie d'aménagement est à définir selon le contexte précisé dans les fiches de stratégie.
2. **Généralisation des contre-sens cyclables** (signalisation verticale, révision des gabarits, voire marquage dans certains cas) **sur l'ensemble des rues à sens unique** qui s'y prêtent, ceci afin d'éviter les détours et améliorer le maillage cyclable.
3. **Raccordements hors trafic à créer / prévoir / améliorer** (notamment via les chemins).
4. **Amélioration de la sécurité** (continuité et traversées) pour le vélo **au droit de certains carrefours jugés difficiles**.
5. **Adaptation d'obstacles au passage des cyclistes**.
6. **Systématisation du réseau modéré** (passage en zone 30 majoritairement) afin de mettre en œuvre progressivement les « standards » d'aménagement en faveur du vélo dans les zones 30 soit, principalement, pas d'aménagement cyclable (ni piste, ni bande cyclable) en zone 30, la mixité étant la règle.

Les mesures sont localisées sur la figure 22 ci-contre et détaillées dans un tableau correspondant (**figure 21**). Ces deux documents fonctionnent de manière interdépendante. Le tableau communique des informations complémentaires quant **aux acteurs concernés**, aux **contraintes**, aux **coordinations possibles** et/ou **nécessaires**, la **priorité de la réalisation** de la mesure, etc. Son caractère se veut évolutif, respectivement un outil à disposition des services techniques.

---

*Autant la vision directrice que les mesures infrastructurelles prévues ci-dessus sont des **ambitions « à terme »**, afin d'esquisser le réseau cyclable idéal. Aucune analyse de faisabilité n'a été effectuée à ce stade, la plausibilité de ces mesures doit ainsi être étudiée au cas par cas dans les cadres des prochaines étapes à venir.*

---

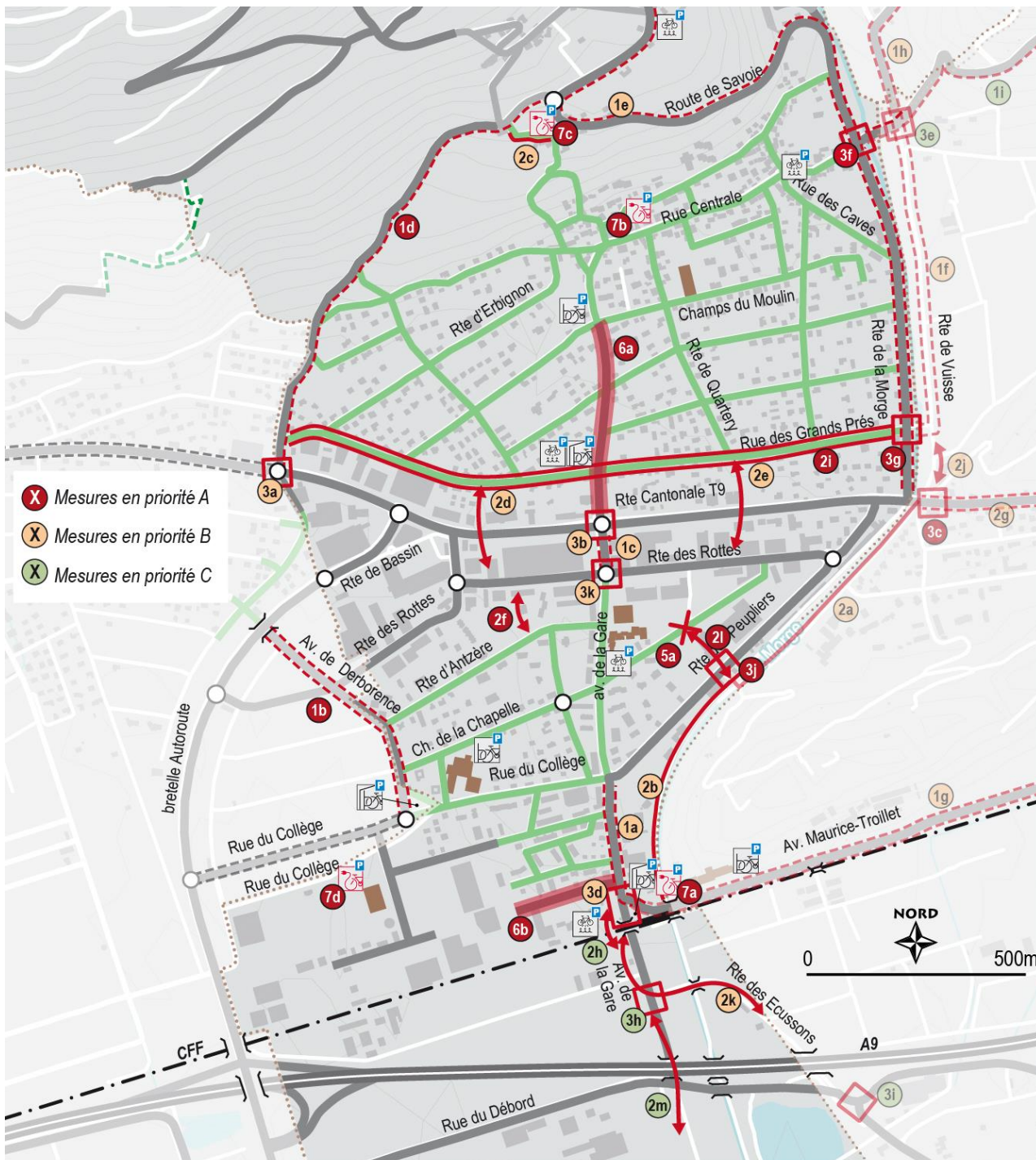


Conthey-Sud - Plan directeur du réseau cyclable - catalogue de mesures

Numero	Description de la proposition	Acteurs concernés	Remarques / commentaires / état d'avancement	Priorité
1	<b>Piste ou bande cyclable à créer</b>			
a	Av. de la Gare : bande cyclable à créer (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Canton (SDM) / Conthey	route cantonale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
b	Av. de Derbenonce : bande cyclable à créer (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Conthey / Vétroz	route communale	Priorité A (court terme 2024-2028)
c	Av. de la Gare (tronçon entre la T9 et la route des Robles) : bande cyclable à créer (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Conthey	route communale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
d	Rte du Bourg : bande cyclable à créer à la montée (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Conthey	route communale	Priorité A (court terme 2024-2028)
e	Rte de Savoie : bande cyclable à créer à la montée (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Canton (SDM) / Conthey	route cantonale	Priorité C (long terme au-delà de 2032)
f	Rte de Vuise : bande cyclable à créer (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Canton (SDM) / Son	route communale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
g	Av. Maurice-Troillet : bande cyclable à créer (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Conthey / Son	route communale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
h	Rte des Balleins : bande cyclable à créer à la montée (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Son	route communale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
i	Rte de Vuise : bande cyclable à créer à la montée (analyse selon le manuel de l'OFROU)	Canton (SDM) / Son / Savèze	route cantonale	Priorité C (long terme au-delà de 2032)
2	<b>Raccordement vélo hors trafic à créer / à prévoir / à améliorer</b>			
a	Cheminement le long de la Morgé : liaison à améliorer	Son		Priorité B (moyen terme 2028-2032)
b	Cheminement le long de la Morgé : liaison à améliorer	Conthey		Priorité B (moyen terme 2028-2032)
c	Cheminement Lombarde et Cabornes : liaison à améliorer	Conthey		Priorité B (moyen terme 2028-2032)
d	Perméabilité Nord-Sud T9 : liaison sécurisée à créer pour assurer la traversée de la T9 (Ouest av. de la Gare)	Canton (SDM) / Conthey	route cantonale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
e	Perméabilité Nord-Sud T9 : liaison sécurisée à créer pour assurer la traversée de la T9 (Est av. de la Gare)	Canton (SDM) / Conthey	route cantonale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
f	Perméabilité Nord-Sud : liaison sécurisée à créer entre la rive des Robles et la rive d'Anzère	Conthey		Priorité A (court terme 2024-2028)
g	Route Cantonale T9 sur le secteur de Son : sécurisation de l'axe pour les vélos	Canton (SDM) / Son	route cantonale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
h	Franchissement mobilité douce des voies CFF à créer	CFF / Canton (SDM) / Conthey	à coordonner avec le projet de réaménagement de la gare	Priorité C (long terme au-delà de 2032)
i	Rue des Grands-Prés : axe à améliorer pour sécuriser le vélo (rue cyclable)	Canton (SDM) / Conthey		Priorité A (court terme 2024-2028)
j	Liaison rive de Vuise - RCT9	Canton (SDM) / Son		Priorité B (moyen terme 2028-2032)
k	Liaison cyclable Sud des voies CFF - les lès avec création d'une nouvelle passerelle MDQ	Canton (SDM) / Conthey	selon scénario 7b retenu	Priorité C (long terme au-delà de 2032)
l	Liaison sur parcelle privée Gélaz	Conthey	y compris sécurisation traversée sur RC	Priorité A (court terme 2024-2028)
m	Liaison cyclable pour Agroscope	Canton (SDM) / Conthey		Priorité C (long terme au-delà de 2032)
3	<b>Carrefour/traversée à aménager/sécuriser pour le vélo</b>			
a	Sécurisation traversée sur RCT9 de/vers la rue du Bourg	Canton (SDM) / Conthey	route cantonale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
b	Sécurisation traversée sur RCT9 de/vers l'Av. de la Gare	Canton (SDM) / Conthey	route cantonale	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
c	Sécurisation traversée sur RCT9 de/vers la rive de Vuise	Canton (SDM) / Son	route cantonale	Priorité A (court terme 2024-2028)
d	Av. de la Gare / Place de la Gare / Av. Maurice-Troillet : carrefour à sécuriser et franchissement mode doux en parallèle de voies CFF à créer	Canton (SDM) / Conthey	route cantonale, à coordonner avec le projet de réaménagement de la gare	Priorité B (moyen terme 2028-2032)
e	Rte de Vuise / Rte des Balleins : carrefour à sécuriser	Canton (SDM) / Son		Priorité C (long terme au-delà de 2032)
f	Rue Centrale / Route de la Morgé : carrefour à sécuriser	Canton (SDM)		Priorité A (court terme 2024-2028)
g	Rue des Grands-Prés / Route de la Morgé : carrefour à sécuriser	Canton (SDM) / Conthey		Priorité A (court terme 2024-2028)
h	Av. de la Gare / Itinéraire cyclable pour les lès : à sécuriser	Canton (SDM)		Priorité C (long terme au-delà de 2032)
i	Rte de Débord / Rte d'Agroz : carrefour à sécuriser	Canton (SDM) / Son	route cantonale	Priorité C (long terme au-delà de 2032)
j	Sécurisation traversée rive des Robles de/vers Gélaz	Canton (SDM) / Conthey	route cantonale	Priorité A (court terme 2024-2028)
k	Sécurisation traversée de la rive des Robles de/vers l'Av. de la Gare	Conthey		Priorité B (moyen terme 2028-2032)
5	<b>Obstacle à ouvrir/adapter au vélo</b>			
a	Chemin de la Chapelle : obstacle à adapter pour les vélos	Conthey		Priorité A (court terme 2024-2028)
6	<b>Réseau communal/cantonal modéré</b>			
a	Av. de la Gare	Canton (SDM) / Conthey		Priorité A (court terme 2024-2028)
b	Rue des Poyjes et Place de la Gare	Conthey	à coordonner avec le projet de réaménagement de la gare	Priorité A (court terme 2024-2028)
7	<b>Bornes de recharge pour vélos électrique</b>			
a	Gare de Châteaufort-Conthey	Conthey	à coordonner avec le projet de réaménagement de la gare	Priorité A (court terme 2024-2028)
b	Rue Centrale	Conthey		Priorité A (court terme 2024-2028)
c	Tour Lombarde	Conthey		Priorité A (court terme 2024-2028)

Figure 21 – Liste des mesures mobilité douce cyclable





**Légende**

- Réseau autoroutier
- Réseau cantonal / communal principal (≥ 50 km/h)
- Réseau cantonal / communal modéré (≤ 30 km/h)
- Sens unique
- Accès routier local
- Piste ou bande cyclable

**Stationnement vélo**

- Stationnement vélo couvert / non couvert
- Vélo en libre service

**Mesure**

- Piste ou bande cyclable / contre-sens cyclable à créer
- Raccordement vélo hors trafic à créer / à prévoir / à améliorer
- Carrefour/traversée à aménager/sécuriser pour le vélo
- Revêtement à adapter
- Obstacle à ouvrir / à adapter au vélo
- Réseau communal modéré
- Borne de recharge pour vélo électrique

Infographie Citec 2023

Figure 22 – Plan directeur de la mobilité douce

## 6.4. Plan directeur multimodal

La figure 23 ci-contre **résume les principales mesures** à mettre en œuvre pour les différents modes et permet ainsi de **confirmer la complémentarité** des mesures des plans directeurs détaillés précédemment.



**Légende**

- Réseau autoroutier
- Réseau principal
- Réseau communal en zone modéré (Zone 30 ou Zone de rencontre)
- + Barrage
- ⊗ Réaménagement du carrefour en terme d'accessibilité / de capacité
- ~ Requalification / réaménagement

- Ligne de bus d'aggl
- + + + Liaison par câble
- /○ Réaménagement des arrêts bus aux exigences LHand (TRV / scolaire)
- ⊗ Rabattement modes doux sur les arrêts bus principaux (cheminements, stationnement vélo, etc.)
- ↔ Nouvelle liaison bus
- TP Priorisation bus aux carrefours

- Itinéraires vélos utilitaires (MDQ)*
- cantonal
  - complémentaire principal
  - complémentaire secondaire
  - Traversée vélo (MDQ) à sécuriser

Infographie Citéc 2022

Figure 23 – Plan directeur multimodal



## 7. Zooms sectoriels

Le dernier chapitre détaille les éléments suivants pour trois secteurs (av. de la Gare, rte de Débord et av. des Grands Prés/RCT9) :

- **Plan des voies des situations actuelles et futures** (>2035) ; les modifications par rapport à la situation actuelle sont mises en évidence en rouge.
- **Trafic journalier moyen (TJM) pour les situations actuelles et futures** (>2035).

### 7.1. Av. de la Gare

Les figures 23 et 24 détaillent le plan des voies et les charges de trafic des situations actuelle et future des deux zooms sectoriels de l'av. de la Gare (entre les Peupliers et Ecussons et entre RCT9 et Peupliers). Ces derniers intègrent :

- **Les enjeux stratégiques n°5** (trafic de transit sur l'av. de la Gare) et **n°6** (schéma de circulation sur le ch. de la Chapelle) ;
- **Les mesures du plan directeur TIM dont les principales sont les mesures n°2d/e/f** (réaménagements des carrefours en termes d'accessibilité), **n°5b** (coupure du trafic de transit sur l'av. de la Gare) et **n°5c** (maintien de la coupure du trafic sur le ch. de la Chapelle) ;
- **Les mesures du plan directeur TP dont la principale est la mesure n°4d** (priorisation des bus au carrefour Place de la Gare) ;
- **Les mesures du plan directeur MD dont les principales sont les mesures n°2h** (franchissement mobilité douce des voies CFF), **n°3b** (carrefour av. de la Gare / Place de la Gare / Maurice Troillet à sécuriser).

Les figures 23 et 24 amènent les quelques commentaires supplémentaires suivants :

- Sur la route des Peupliers, le report de trafic dû à la coupure de l'av. de la Gare est **de l'ordre de quelques 4'500vhc/j** (50% de la charge de trafic actuelle sur l'av. de la Gare) et est **donc jugé acceptable** (le trafic passant de 5'500 vhc/j à 10'000 vhc/j sur cet axe). **A noter que pour ce type de report (+50%), une étude spécifique liée à l'assainissement du bruit (OPB) est nécessaire.**
- La coupure de l'av. de la Gare ainsi aménagée permet de **maintenir l'accessibilité TIM des riverains aux parkings souterrains** existants.
- L'aménagement doit permettre une **continuité des modes doux et des transports publics** (ligne régionale 12.331 et transport scolaire).
- Pour réorienter l'automobiliste sur la route des Peupliers, **le carrefour Peupliers/Gare est réaménagé en un carrefour à perte de priorité** (projet d'aménagement à préciser en temps utile).
- En lien avec les contraintes fortes de visibilité, le carrefour Petit-Pont / Gare nécessite d'être **réaménagé plus au Sud**. À moyen terme et en lien avec le futur parking de la liaison par câble Conthey-Nendaz, **le fonctionnement du carrefour** (tel que proposé d'être réaménagé ici : ajout de deux voies de présélection pour les mouvements de tourne-à-gauche) **est assuré** (CU = 75%) avec l'augmentation du trafic (augmentation générale du trafic et le futur parking). **Les traversées des modes doux (piétons et vélos) doivent être garanties et sécurisées.**
- Les **carrefours av. de la Gare / Poujes et av. de la Gare / Maurice Troillet sont régulés et équipés d'un système de détection** pour assurer la progression des bus (et leur sécurité vis-à-vis de manœuvres contraintes aujourd'hui).
- **L'emplacement du futur passage inférieur des voies CFF modes doux (piétons et cyclistes quotidiens) est encore à déterminer.** Toutefois, il y a un réel potentiel à le connecter au réseau routier existant, le futur franchissement se situerait donc à proximité de l'ouvrage actuel.

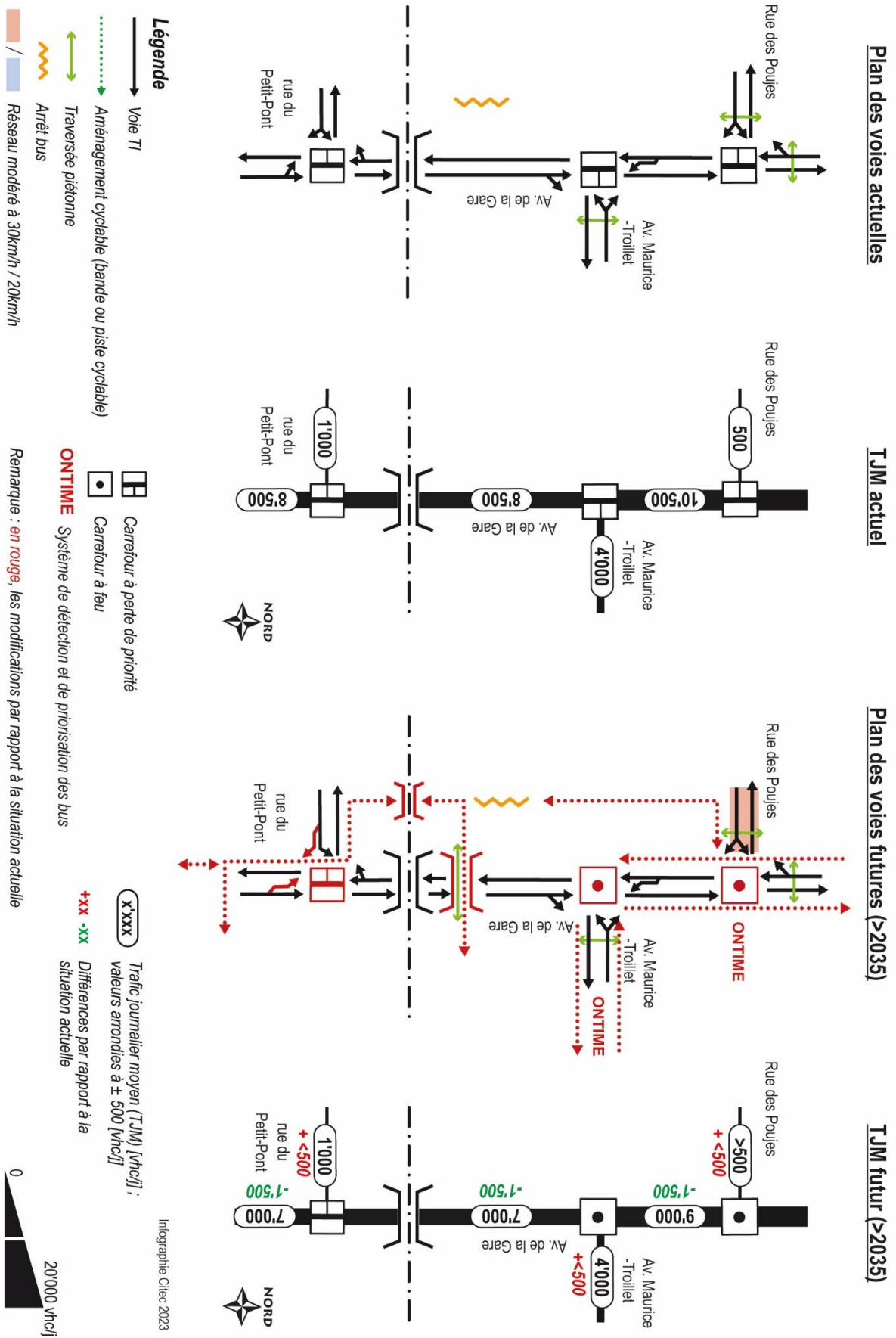


Figure 24 – Zoom sectoriel : av. de la Gare (entre Peupliers et Ecussons)

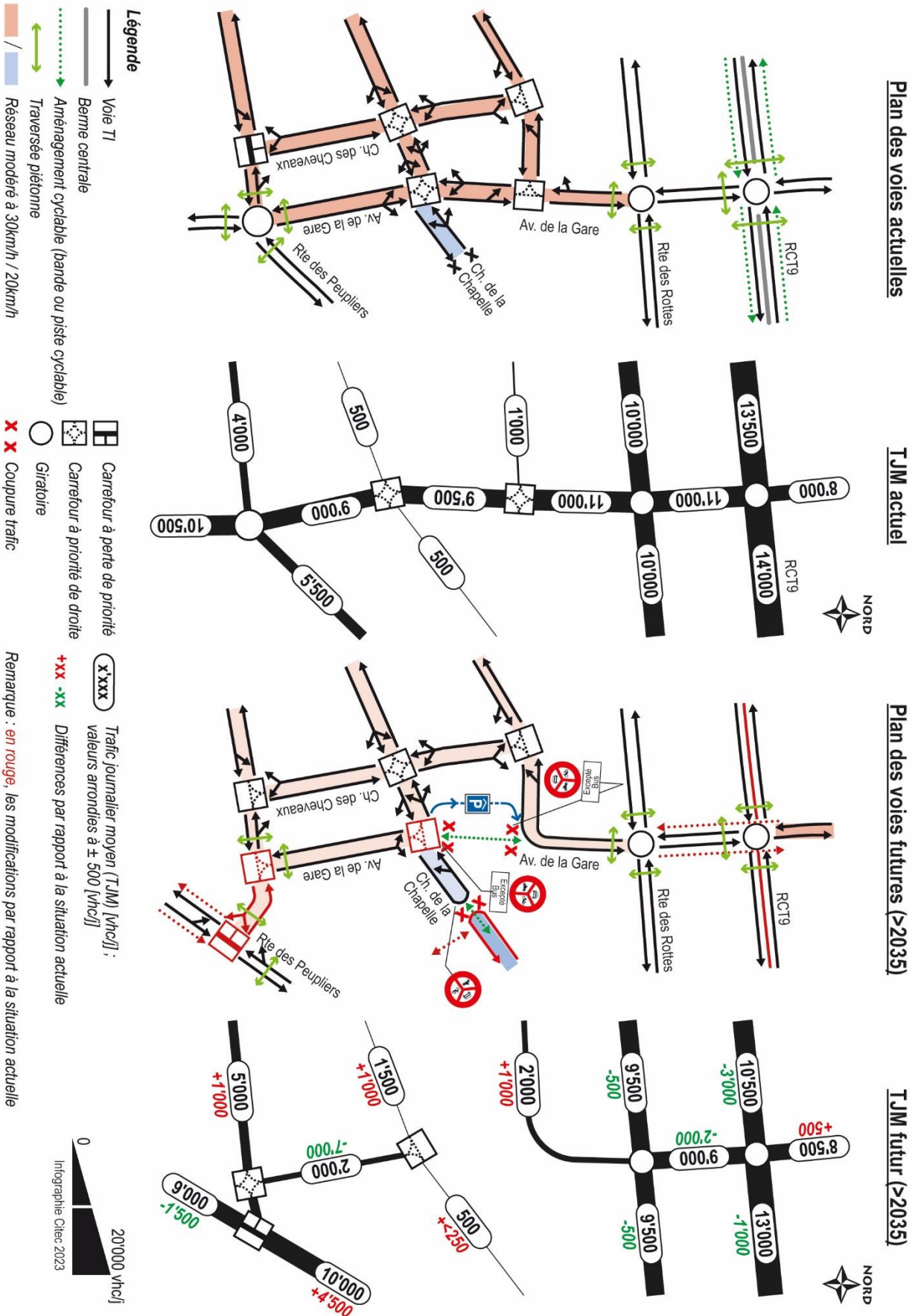


Figure 25 – Zoom sectoriel : av. de la Gare (entre RCT9 et Peupliers)

## 7.2. Route de Débord

La figure 26 ci-contre détaille le plan des voies et les charges de trafic des situations actuelle et future du zoom sectoriel de la route de Débord. Ce dernier intègre :

- **L' enjeu stratégique n°7** (itinéraire cyclable Gare – Les Iles) ;
- **Les mesures du plan directeur TIM dont les principales sont les mesures n°1b** (réaménagement de la route de Débord au Sud de l'A9) ; **et n°2f** (réaménagement des carrefours route des Ecussons / av. de la Gare et route du Petit-Pont / av. de la Gare) ;
- **Les mesures du plan directeur TP dont la principale est la mesure n°5** (renforcer le rabattement sur la gare pour Sion et les îles via la route de Débord) ;
- **Les mesures du plan directeur MD dont les principales sont les mesures n°2k** (liaison cyclable Sud des voies CFF – Les Iles) et **n°3i** (carrefour av. de la Gare / route des Ecussons : itinéraires pour les Iles à sécuriser).

La figure 26 amène les quelques commentaires supplémentaires suivants :

- La route de Débord est caractérisée par un **trafic futur (>2035) compris entre 6'500 vhc/j et 10'000 vhc/j. Les nouveaux carrefours sont gérés par des pertes de priorité** (stop ou céder-le-passage) pour les axes perpendiculaires à la route de Débord.
- **La mobilité douce** (itinéraires vélo utilitaire cantonal) **est planifiée sur la route des Ecussons pour la liaison** avec Les Iles et Aproz. L'itinéraire complémentaire sur l'av. de la Gare permet de desservir l'Agroscope.



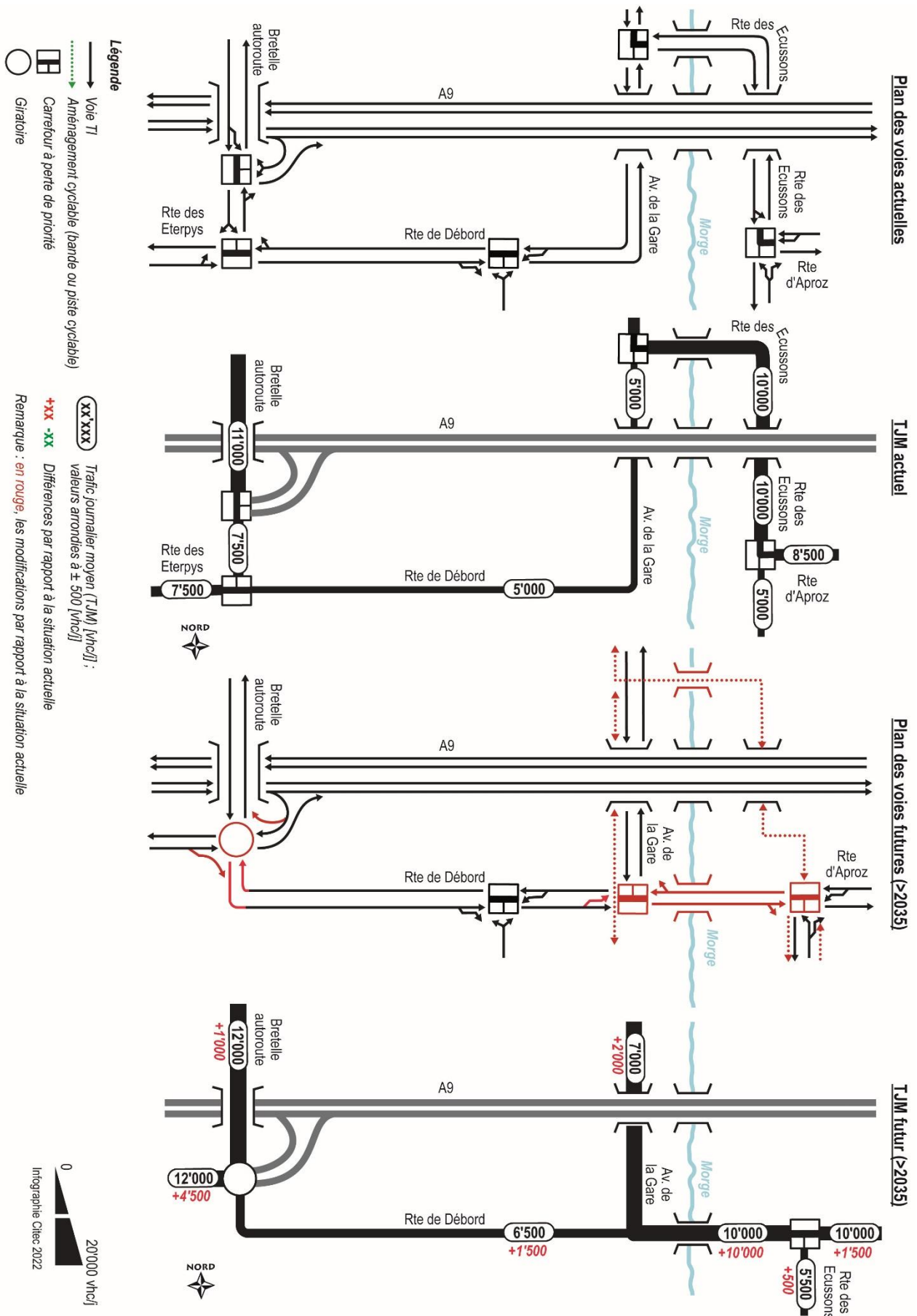


Figure 26 – Zoom sectoriel : rte de Débord

### 7.3. Av. des Grands Prés / RCT9

La figure 27 ci-contre détaille le plan des voies et les charges de trafic des situations actuelle et future du zoom sectoriel de l'av. des Grands Prés / RCT9. Ce dernier intègre :

- **Les enjeux stratégiques n°2** (trafic de transit via la rue des Grands Prés), **n°3** (progression des bus sur la T9) **et n°4** (itinéraire cyclable Est-Ouest) ;
- **Les mesures du plan directeur TIM dont les principales sont les mesures n°2g** (réaménagement du carrefour RCT9 / Peupliers en termes d'accessibilité), **n°4** (requalification de l'axe cantonal), **n°5a** (coupure du transit sur la rue des Grands Prés) ;
- **Les mesures du plan directeur TP dont les principales sont les mesures n°4a/b/c** (priorisation des bus au carrefours) ;
- **Les mesures du plan directeur MD dont les principales sont les mesures n°2d/e** (perméabilité Nord-Sud T9 : liaisons sécurisées à créer), **n°2g** (sécurisations des modes doux sur la RCT9), **n°2i** (rue des Grands Prés à sécuriser pour les vélos ; rue cyclable) et **n°3f** (rue des Grands Prés / route de la Morge : carrefour à sécuriser).

La figure 27 amène les quelques commentaires supplémentaires suivants :

- **Les deux barrages ainsi représentés sur la rue des Grands Prés permettent de supprimer le trafic de transit.** L'accessibilité locale se fait donc via la RCT9 et ses perpendiculaires (rte de la Morge, av. de la Gare et rte du Bourg). L'aménagement prévu doit **garantir** une **continuité des modes doux** (potelets).
- **La phase test de la rue cyclable sur la rue des Grands Prés permettra de déterminer si cette mesure s'applique sur l'entier du tronçon** (y compris le carrefour avec l'av. de la Gare) **ou sur deux tronçons** (à l'Est de l'av. de la Gare, carrefour non compris et à l'Ouest de l'av. de la Gare, carrefour non compris).
- **Des cheminements modes doux sont présents sur les deux axes** : via la connexion route de Vuisse et la rue des Grands Prés (axe cyclable utilitaire cantonal) et via le projet du MEP sur la RCT9.

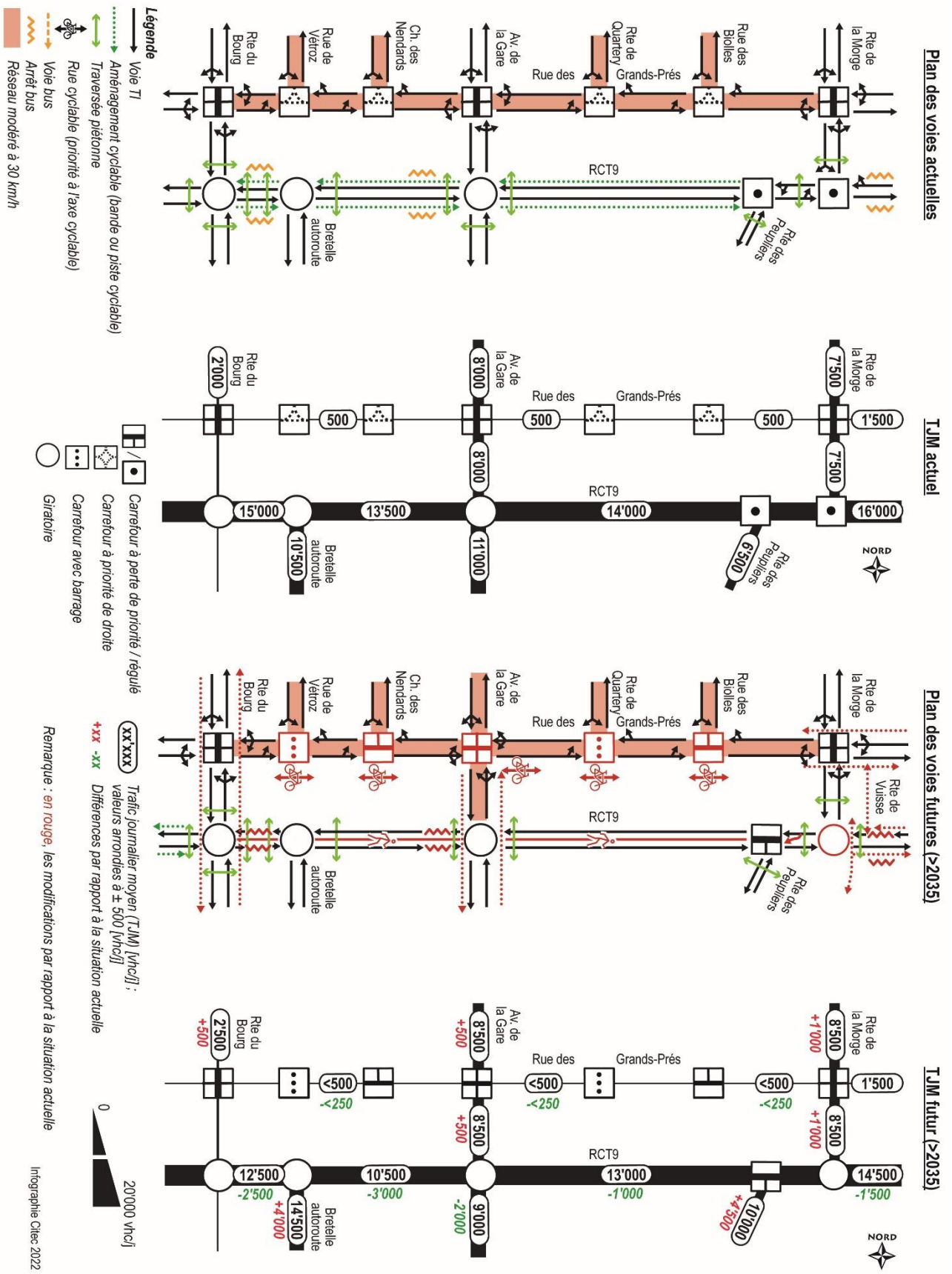
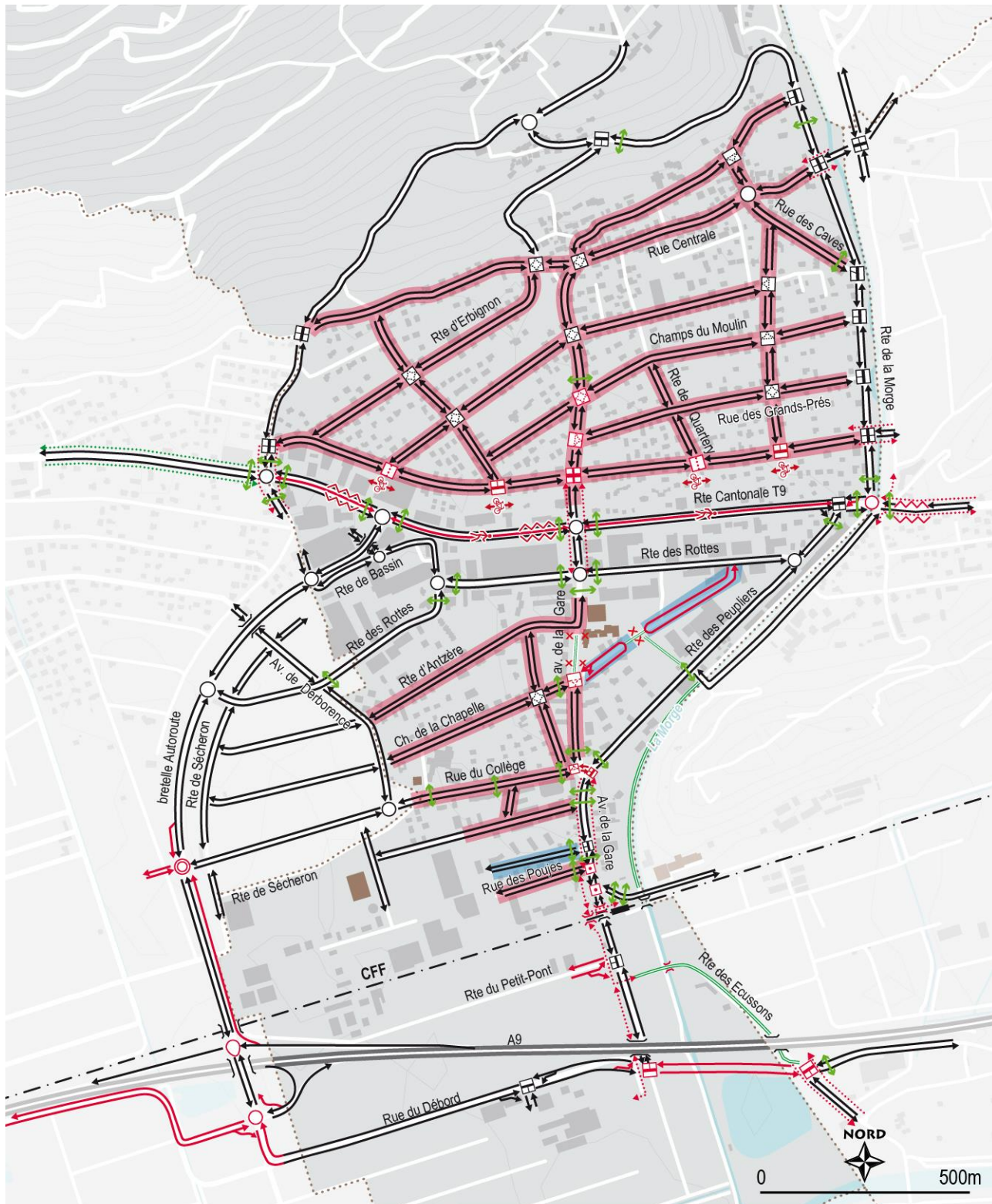


Figure 27 – Zoom sectoriel : av. des Grands Prés

## 7.4. Plan des voies futur

Partant des éléments présentés précédemment, la figure 28 ci-contre résume les modifications du plan des voies :

- Prise en compte des **nouveaux tronçons en zone 30** pour l'av. de la Gare.
- Mise en œuvre de **barrages avec le maintien de la continuité modes doux** pour la rue des Grands Prés.
- Mise en œuvre d'une **coupure de trafic sur l'av. de la Gare**, accompagnée par une **nouvelle exploitation du carrefour Gare / Peupliers** pour orienter l'automobiliste (en cohérence avec la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier).
- Intégration du **projet du MEP** sur la route cantonale T9 et de la **bande centrale dédiée à la mobilité douce**.
- Intégration des résultats de l'étude sur la **jonction autoroutière de Conthey-Vétroz** avec notamment, la nouvelle connexion à Vétroz via le giratoire du Collège.
- Représentation du **nouveau tracé de la route de Débord** au Sud de l'A9.
- La **suppression du trafic motorisé sur la route des Ecussons** (maintien de la route actuelle au profit de la mobilité douce ; axe cyclable utilitaire cantonal).



**Légende :**

- |  |  |                          |
|--|--|--------------------------|
| → Voie T1  | □ / ● Carrefour à perte de priorité / régulé | ■ Réseau modéré à 30km/h |
| — Berme centrale                                 | □ Carrefour à priorité de droite             | ■ Réseau modéré à 20km/h |
| ⋯ Aménagement cyclable (bande ou piste cyclable) | □ Carrefour avec barrage                     |                          |
| — Cheminement mode doux hors trafic              | ○ Giratoire                                  |                          |
| ↔ Traversée piétonne                             |  |                          |
| ⚡ Arrêt bus                                      |  |                          |

Remarque : en rouge, les modifications par rapport à la situation actuelle Infographie Citec 2023

**Figure 28 – Situation future : plan des voies**

