Bureau d'ingénieurs TRANSPORTPLAN SION SA



COMMUNE DE RIDDES

PLAN DE QUARTIER « LES MORANDS »
ANALYSE DU TRAFIC EFFECTIF ET DES DEVELOPPEMENTS

RAPPORT TECHNIQUE

Bureau d'ingénieurs
TRANSPORTPLAN

Rue du Rhône 10 - CH 1950 SION
027 322 94 64 - sion@transportplan.ch

Document N°: **24.8987.ERID**
Date: **Novembre 2024**
Responsable: **LRO**

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 2

2. ETAT DE REFERENCE (2020) 3

3. ETAT ACTUEL (2024) 4

3.1. Aménagements routiers 4

3.2. PQ « Les Morands » – Commerces/enseignes et stationnement 5

3.3. Campagnes de comptages de trafic 5

3.4. Trafic journalier moyen (TJM) 5

3.5. Trafic journalier – Vendredi et samedi 7

3.6. Trafic horaire déterminant – Vendredi et samedi 8

3.7. Synthèse 11

4. DEVELOPPEMENT DU PQ « LES MORANDS » 12

4.1. Secteur III 12

4.1.1. Description du projet 12

4.1.2. Dimensionnement du stationnement 13

4.1.3. Estimation du trafic journalier moyen généré par le projet 13

4.1.4. Estimation du trafic horaire généré par le projet 15

4.1.5. Contrôle de l'impact du projet à moyen terme (horizon 2035) 17

4.1.6. Synthèse 20

4.2. Secteur IV 21

4.2.1. Description des projets 21

4.2.2. Offre de stationnement 21

4.2.3. Estimation du trafic journalier moyen généré par les projets 21

4.2.4. Estimation du trafic horaire généré par les projets 23

4.2.5. Contrôle de l'impact du PQ complet à moyen terme (horizon 2035) 24

4.2.6. Synthèse 27

5. ABAISSEMENT DES VITESSES – ANALYSE TRAFIC ET VITESSE 28

5.1. Contexte 28

5.2. Etat actuel (2024) – Vitesses pratiquées 28

5.3. Horizon 2040 – Trafic 29

5.4. Synthèse 31

6. SYNTHESE ET CONCLUSION 32

7. ANNEXES 34

RIDDES – PLAN DE QUARTIER « LES MORANDS »

ANALYSE DU TRAFIC EFFECTIF ET DES DEVELOPPEMENTS

RAPPORT TECHNIQUE

1. INTRODUCTION

Le plan de quartier « Les Morands » à Riddes est aujourd'hui partiellement réalisé et se compose des éléments existants ou en projet suivants :

- Secteur I : partiellement développé
  - Hornbach ;
  - Projet d'extension Hornbach (pas encore réalisé) ;
- Secteur II : entièrement développé
  - IKEA ;
- Secteur III : non développé
  - Projet de centre commercial : Mode, supermarché, pharmacie/parfumerie (pas encore réalisé) ;
- Secteur IV : partiellement développé
  - Coop Pronto et Retail ;
  - McDonald's ;
  - Projet de station intermédiaire du téléphérique avec des surfaces commerciales (pas encore réalisé) ;

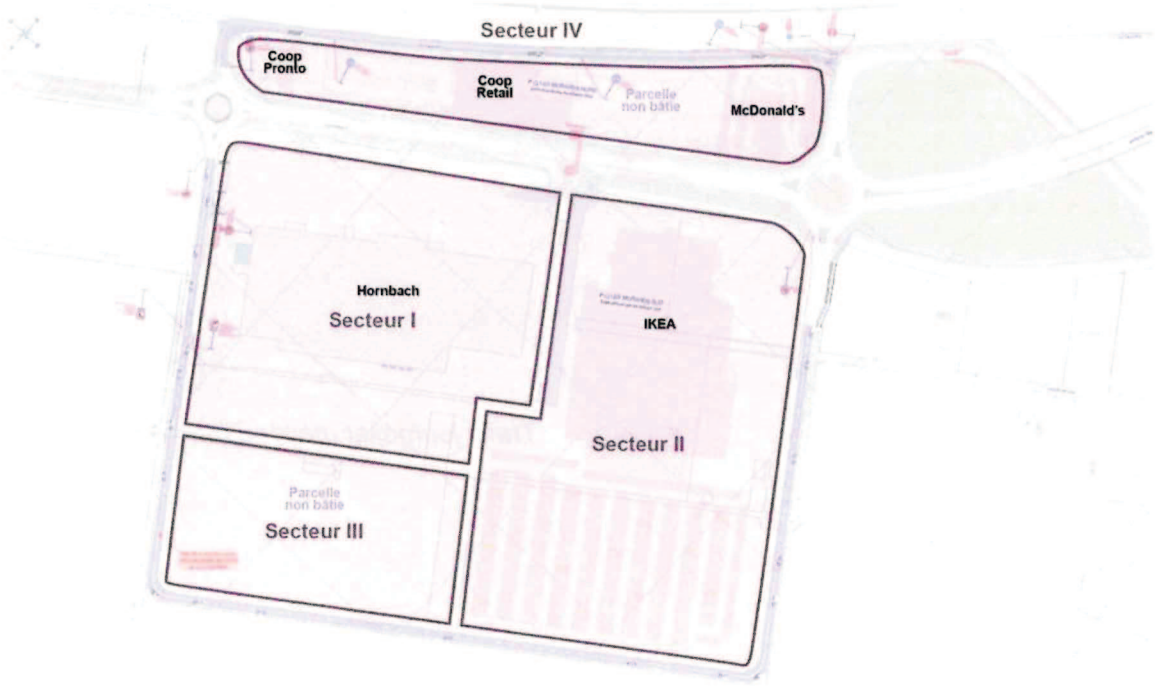


Figure 1: *Plan de quartier « Les Morands » – Développement partiel – Etat 2024*

Suite à la mise en œuvre du projet routier de la route cantonale T9 et à l'ouverture d'une partie des commerces et enseignes du plan de quartier « Les Morands », le bureau d'ingénieurs Transportplan Sion SA a été mandaté par la commune de Riddes et le bureau Christian Constantin SA afin de mettre en évidence le trafic effectivement généré par les secteurs déjà réalisés du plan de quartier et d'analyser le fonctionnement des différents carrefours du réseau routier cantonal et leur capacité à supporter le trafic induit par le développement des parcelles non encore bâties du plan de quartier.

2. ETAT DE REFERENCE (2020)

L'état de référence pour les analyses de trafic correspond à l'état 2020 avec uniquement Hornbach et l'axe cantonal T9 non réaménagé. Les charges de trafic (arrondies à ±500 vhc/j) sont issues des chapitres trafic de la NIE établie pour le réaménagement des carrefours de la route cantonale T9[1].

Pour l'état de référence, le trafic journalier moyen (TJM) dans le secteur est de l'ordre de :

- Axe T9 – Est (côté Jonction) : 11'500 vhc/j ;
- Axe T9 – Ouest (côté Saxon) : 10'500 vhc/j ;
- Axe T9501 (vers Riddes et La Tzoumaz) : 7'000 vhc/j.

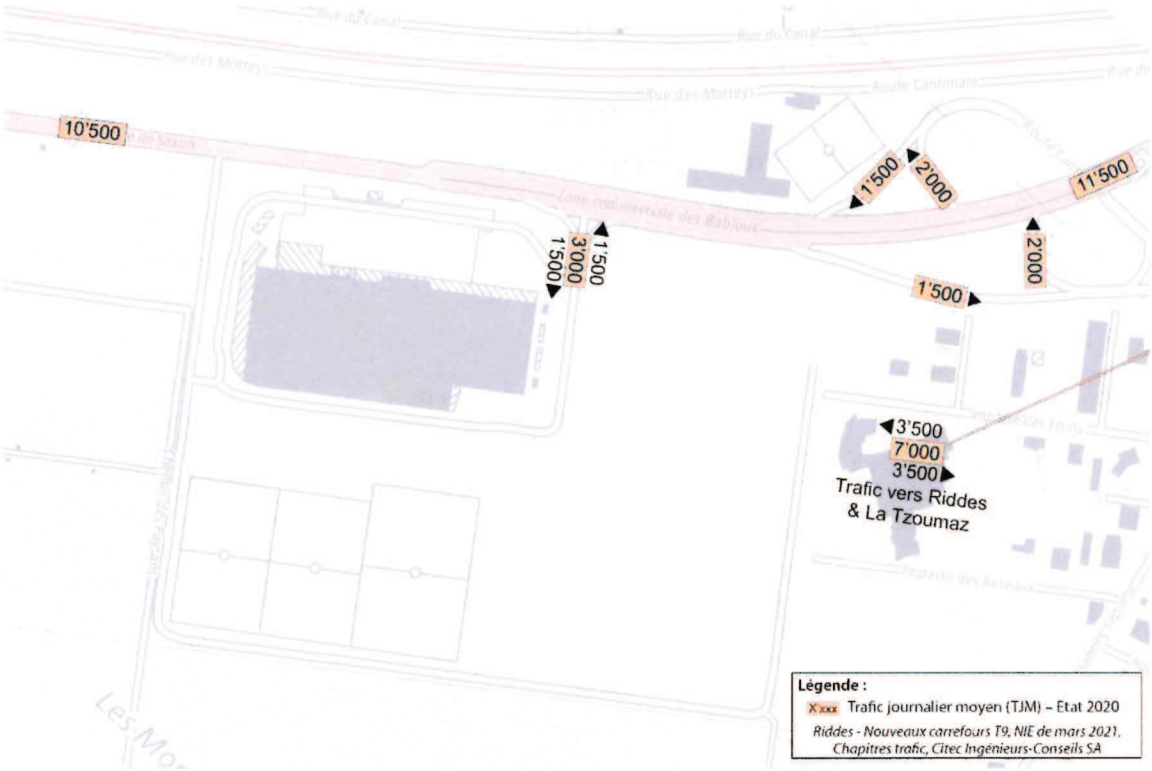


Figure 2: *Trafic journalier moyen (TJM) – Etat de référence (2020)*

[1] Riddes – Nouveaux carrefours T9, NIE – Chapitres trafic, mars 2021, version 2, Citec Ingénieurs-Conseils SA

3. ETAT ACTUEL (2024)

3.1. AMENAGEMENTS ROUTIERS

Le développement du plan de quartier « Les Morands » avec l'arrivée de plusieurs enseignes et commerces s'est accompagné d'un réaménagement de l'axe cantonal T9 avec l'aménagement :

- A l'est d'un carrefour turbogiratoire à 4 branches avec deux voies à l'anneau et systématiquement 2 voies d'entrée ;
- A l'ouest d'un carrefour giratoire à 4 branches avec une voie à l'anneau et aux entrées et un by-pass vers la branche nord ;
- Au nord d'une nouvelle route d'accès connectant la localité de Riddes et l'axe cantonal VS 87 (Riddes – La Tzoumaz) au turbogiratoire de la T9.

Les travaux de réaménagement de la route cantonale T9 sont terminés et les aménagements sont illustrés ci-après.

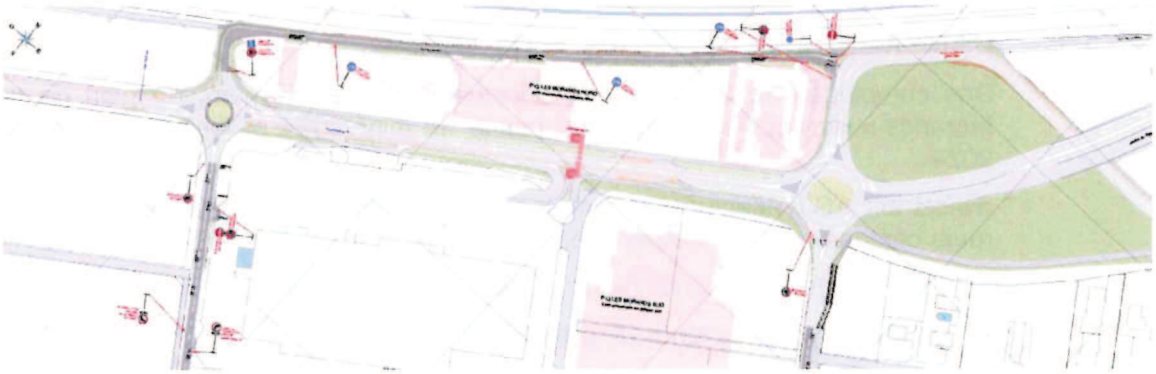


Figure 3: *Aménagements routiers – Axe cantonal T9 – Etat actuel (2024)*

En addition, suite à des problèmes structurels de l'ouvrage, la régulation lumineuse et le plan des voies sur le viaduc au niveau de la jonction autoroutière n°24 « Riddes » ont été modifiés par rapport à l'état de référence (2020). La capacité des carrefours de la jonction autoroutière a été analysée dans le cadre de l'étude de juillet 2020[2] et est reprise dans le présent rapport.

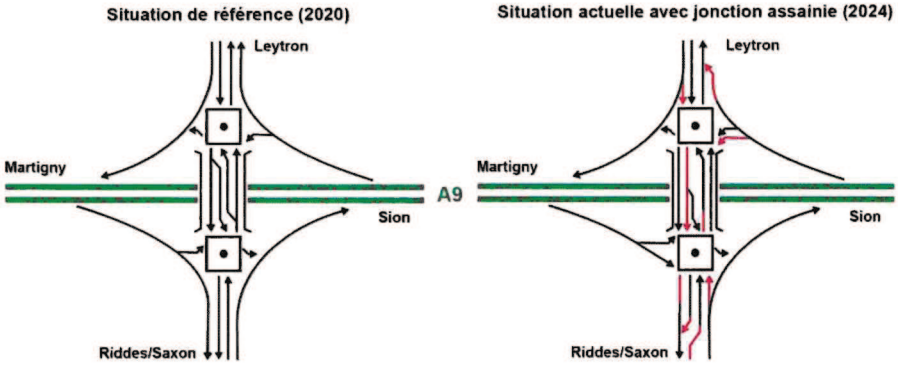


Figure 4: *Aménagements routiers – Jonction autoroutière assainie – Etat actuel (2024)*

[2] Jonction autoroutière de Riddes, Étapes possibles de mise en œuvre du PQ Les Morands, juillet 2020, Citec Ingénieurs-Conseils SA

3.2. PQ « LES MORANDS » – COMMERCES/ENSEIGNES ET STATIONNEMENT

Le plan de quartier « Les Morands » à Riddes est aujourd'hui partiellement réalisé et se compose des commerces et enseignes suivantes :

- Secteur I :
  - Hornbach avec 466 cases de stationnement ;
- Secteur II :
  - IKEA[3] avec 650 cases de stationnement ;
- Secteur IV :
  - Coop Pronto / essence avec 10 cases de stationnement ;
  - Coop Retail avec 125 cases de stationnement ;
  - McDonald's avec 56 cases de stationnement.

3.3. CAMPAGNES DE COMPTAGES DE TRAFIC

Des comptages de trafic ont été effectués dans le périmètre du plan de quartier « Les Morands » durant les périodes de pointe de juin[4] 2024 et les périodes creuses de juillet 2024.

Swisstrafic AG a effectué des comptages par caméras sur les deux nouveaux giratoires de la route cantonale T9 sur les périodes allant :

- du jeudi 13 juin au lundi 24 juin 2024 ;
- du jeudi 4 juillet au lundi 15 juillet 2024.

Transportplan Sion SA a effectué des relevés de vitesses et des comptages en section sur les axes de desserte Babioux-nord et Babioux-sud du jeudi 13 juin au lundi 24 juin 2024.

3.4. TRAFIC JOURNALIER MOYEN (TJM)

Sur la base des comptages de trafic effectués, le trafic journalier moyen (TJM) à l'état actuel (2024) a pu être estimé et est de l'ordre de :

- Axe T9 – Est (côté Jonction) : 14'850 vhc/j, soit +3'350 vhc/j par rapport à 2020 ;
- Axe T9 – Ouest (côté Saxon) : 10'850 vhc/j, soit +350 vhc/j par rapport à 2020 ;
- Axe T9501 (vers Riddes et La Tzoumaz) : 6'400 vhc/j, soit -600 vhc/j par rapport à 2020 ;
- Axe Babioux-sud – Est : 2'150 vhc/j ;
- Axe Babioux-sud – Ouest : 450 vhc/j ;
- Axe Babioux-nord : 2'000 vhc/j ;
- Trafic IKEA : 2'600 vhc/j.

---

[3] Il est à noter que les surfaces de vente initialement prévues pour IKEA étaient de 12'000 m², mais ont été étendues à 17'100 m². L'offre de stationnement de 650 cases n'a, elle, pas été modifiée.

[4] Les comptages de trafic ont été effectués à cette période, car l'accès routier à la Tzoumaz via l'axe cantonal VS 87 a rouvert au trafic le 7 juin 2024. Ainsi, au moment des comptages, le trafic routier en lien avec La Tzoumaz était représentatif.

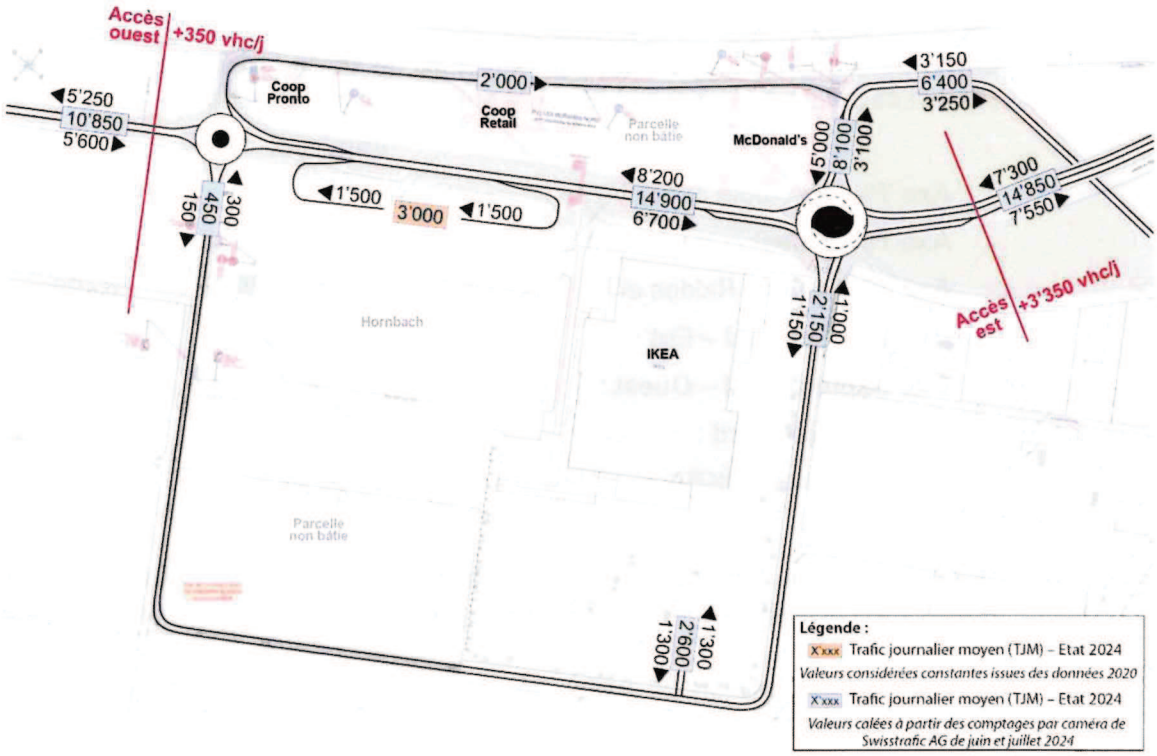


Figure 5: *Trafic journalier moyen (TJM) – Etat actuel (2024)*

Les comptages de trafic ont donc permis de mettre en évidence que **le trafic journalier moyen en lien avec IKEA** est de l'ordre de **2'600 vhc/j** aux niveaux des entrées/sorties du parking.

Les valeurs retenues jusqu'à présent dans les différentes études de trafic avaient donc tendance à surestimer le trafic en lien avec IKEA en considérant un trafic journalier moyen induit par IKEA oscillant entre 4'500 et 5'000 vhc/j[5].

Les comptages de trafic ont également permis de confirmer qu'une part de trafic en lien avec les commerces et enseignes étaient déjà présentes sur le réseau et est uniquement dévié. En effet, même avec un TJM de l'ordre de 2'600 vhc/j en lien avec IKEA et de 2'000 vhc/j sur le tronçon Babioux-nord desservant le secteur IV, **le développement partiel du PQ « Les Morands »** tel que décrit au chapitre 3.2 ci-avant **a induit un TJM supplémentaire sur la T9 de l'ordre de 3'700 vhc/j** (+3'350 vhc/j côté Jonction et +350 vhc/j côté Saxon).

Enfin, il est à noter que la baisse de trafic sur la T9501 peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

- L'arrondi à ±500 vhc/j du plan de charges de 2020 tendait à propager des erreurs sur les valeurs faibles des anciennes bretelles de la jonction ;
- Les travaux d'assainissement et les modifications de plans des voies et de régulation sur le viaduc de Riddes ont modifié les habitudes de mobilité des habitants de Riddes ;
- Les mesures de modération prises en traversée de Riddes ont contribué à maîtriser le trafic de transit.

5 Riddes PQ Les Morands – Actualisation des études trafic et impacts sur la jonction, octobre 2023, Citec Ingénieurs-Conseils SA

3.5. TRAFIC JOURNALIER – VENDREDI ET SAMEDI

Sur la base des comptages de trafic effectués, le **trafic journalier** pour un vendredi et un samedi de pointe à l'état actuel (2024) a pu être estimé et est de l'ordre de :

	Vendredi	Samedi
- **Axe T9 – Est** (côté Jonction) :	18'200 vhc/j	16'750 vhc/j
- **Axe T9 – Ouest** (côté Saxon) :	13'550 vhc/j	11'450 vhc/j
- **Axe T9501** (vers Riddes et La Tzoumaz) :	7'650 vhc/j	6'400 vhc/j
- **Axe Babioux-sud – Est** :	3'050 vhc/j	4'050 vhc/j
- **Axe Babioux-sud – Ouest** :	550 vhc/j	550 vhc/j
- **Axe Babioux-nord** :	2'500 vhc/j	2'700 vhc/j
- **Trafic journalier IKEA** :	3'600 vhc/j	4'600 vhc/j

Les comptages ont permis de mettre en évidence que le **trafic journalier aux niveaux des entrées/sorties du parking IKEA pour un samedi de pointe est de l'ordre de 4'600 vhc/j**[6].

En outre, la distribution du trafic avec un accès majoritaire par la branche est de l'axe Babioux-sud confirme que l'essentiel du trafic en lien avec IKEA arrive depuis le viaduc de Riddes.

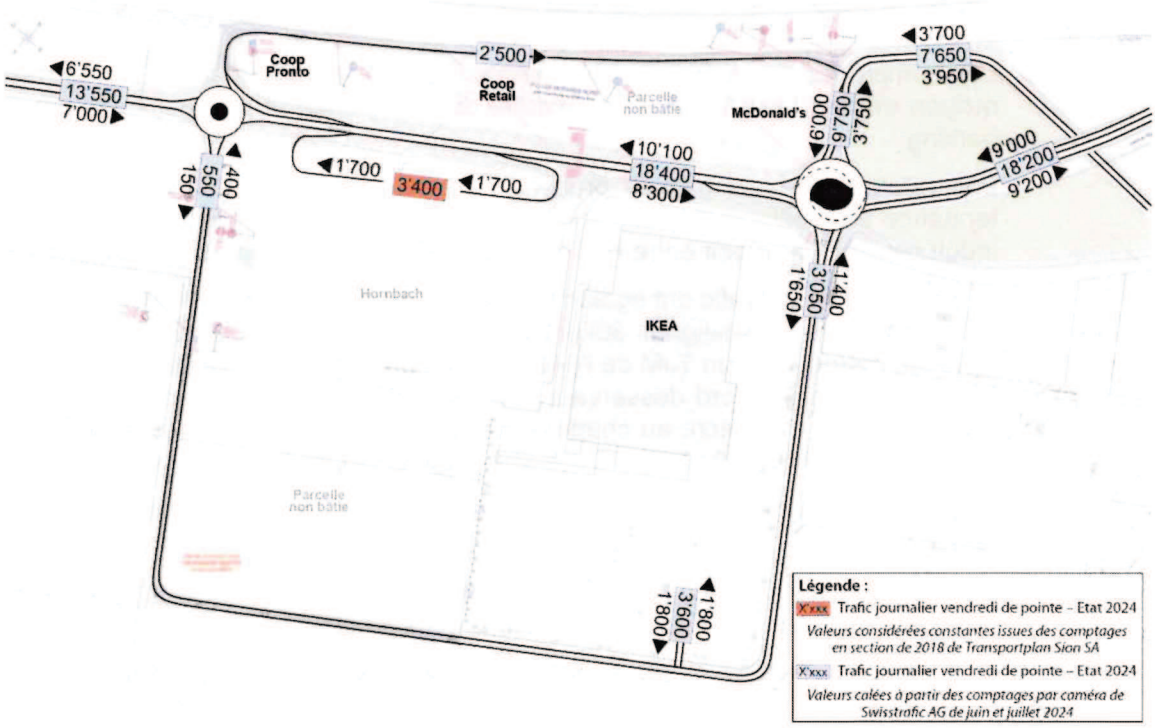
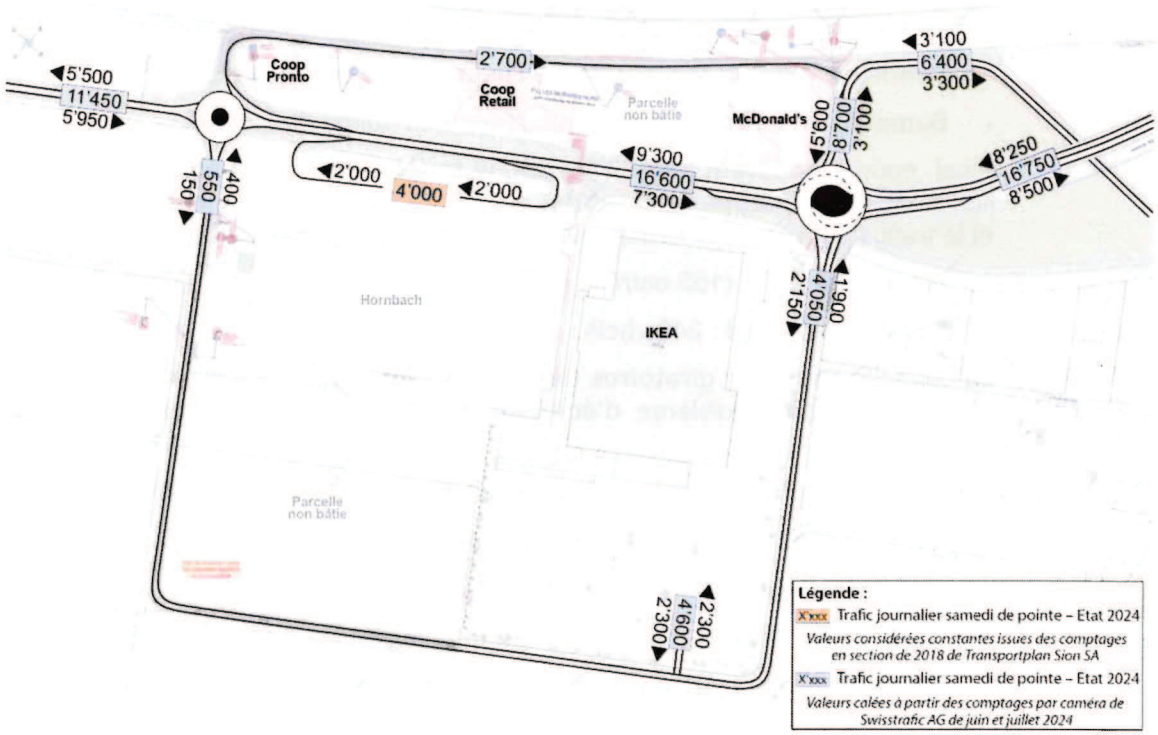


Figure 6: *Trafic journalier – Vendredi de pointe – Etat actuel (2024)*

6 Le trafic mesuré pour un vendredi (3'600 vhc/j) ou samedi (4'600 vhc/j) de pointe aux entrées/sorties d'IKEA, bien que sensiblement supérieur, confirme les valeurs issues de l'étude de marché d'IKEA en 2019-2020 qui prévoyait 3'100 vhc/j le vendredi et 4'200 vhc/j le samedi.



Trafic journalier – Samedi de pointe – Etat actuel (2024

3.6. TRAFIC HORAIRE DETERMINANT – VENDREDI ET SAMEDI

L'étude de juillet 2020 de la jonction autoroutière[7] avait permis d'identifier 3 périodes horaires critiques vis-à-vis du trafic dans le secteur :

T9 – Jonction [vhc/h]	**Situation de référence Etat 2020[7]**	**Situation de référence Etat 2024[8]** (uniquement Hornbach)	**Situation actuelle Etat 2024** (PQ partiel)	**Trafic supplémentaire en lien avec le PQ partiel**
Vendredi 17h-18h	1'410	1'485	1'680	+195
Samedi 11h-12h	1'050	1'105	1'550	+445
Samedi 14h-15h	1'090	1'150	1'640	+490

T9 – Saxon [vhc/h]	**Situation de référence Etat 2020[7]**	**Situation de référence Etat 2024** (uniquement Hornbach)	**Situation actuelle Etat 2024** (PQ partiel)	**Trafic supplémentaire en lien avec le PQ partiel**
Vendredi 17h-18h	1'120	1'180	1'215	+35
Samedi 11h-12h	720	760	905	+145
Samedi 14h-15h	740	780	895	+115

7 Jonction autoroutière de Riddes, Étapes possibles de mise en œuvre du PQ Les Morands, juillet 2020, Citec Ingénieurs-Conseils SA

8 Conformément aux études antérieures et à l'analyse de l'évolution des charges de trafic sur l'axe cantonal T9, un taux d'accroissement naturel du trafic de 1.3% par an a été retenu pour cet été.

Les comptages effectués ont permis de mettre en évidence que les **2 périodes critiques** à retenir pour les analyses du trafic horaire sont :

- **Vendredi 17h-18h** qui représente l'heure de pointe du réseau routier ;
- **Samedi : 14h-15h** qui représente l'heure de pointe de la zone commerciale.

Ainsi, pour le **vendredi entre 17h-18h**, le **trafic supplémentaire sur l'axe cantonal T9** en lien **avec le développement partiel du PQ « Les Morands » est de l'ordre de 230 vhc/h** et le trafic au niveau des enseignes de la zone commerciale est de :

- IKEA : 335 vhc/h (155 entrées et 180 sorties) ;
- Axe Babioux-nord : 240 vhc/h.

La capacité des **deux giratoires de la route cantonale T9** a été analysée (voir annexes 1A et 1B) et **aucun problème d'écoulement du trafic ou de remontées de file** n'est à relever :

- **Turbogiratoire est** (côté Jonction) : Écoulement du trafic : Très bon :
  - Niveau de service A[9] et capacité utilisée = 65 %[10]
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis Jonction) ;
  - File d'attente : moyenne = 18 m et maximale (95%) = 42 m.
- **Giratoire ouest** (côté Saxon) : Écoulement du trafic : Bon :
  - Niveau de service B et capacité utilisée = 75 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis zone commerciale) ;
  - File d'attente : moyenne = 18 m et maximale (95%) = 54 m.

Le détail des mouvements pour l'heure de pointe du vendredi est décrit dans la figure ci-dessous.

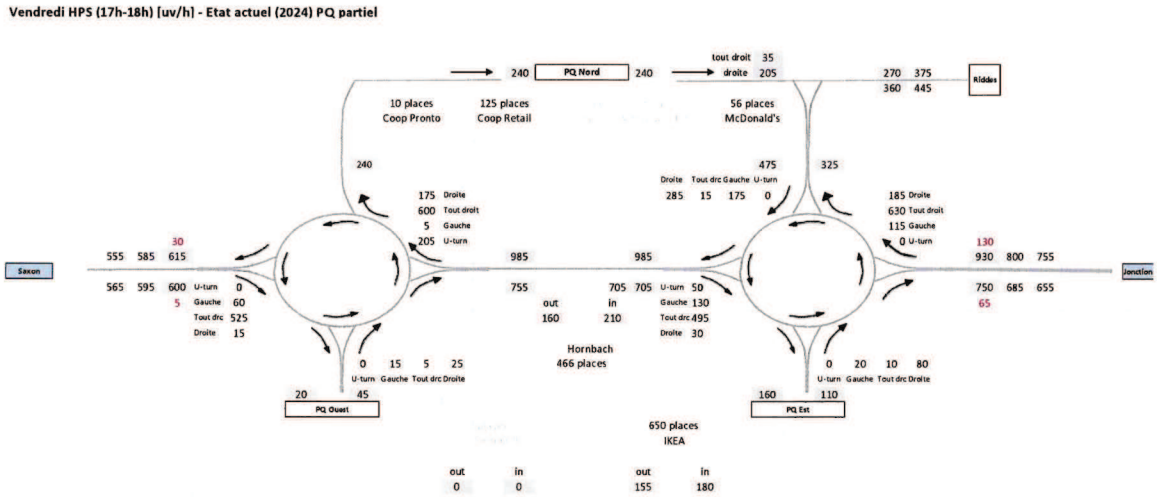


Figure 7: *Trafic horaire de pointe – Vendredi 17h-18h – Etat actuel (2024)*

9 Les niveaux de service sont évalués sur la base de la norme VSS 40 024.

10 La capacité utilisée est calculée selon la méthode du Guide suisse des giratoires.

Pour le **samedi entre 14h-15h**, le **trafic supplémentaire sur l'axe cantonal T9** en lien **avec le développement partiel du PQ « Les Morands » est de l'ordre de 605 vhc/h** et le trafic au niveau des enseignes de la zone commerciale est de :

- IKEA : 705 vhc/h (300 entrées et 405 sorties) ;
- Axe Babioux-nord : 265 vhc/h.

Les valeurs retenues jusqu'à présent dans les différentes études de trafic avaient donc tendance à surestimer le trafic en lien avec IKEA en considérant un trafic horaire le samedi induit par IKEA oscillant entre 1'000 et 1'200 vhc/h[11].

La capacité des **deux giratoires de la route cantonale T9** a été analysée (voir annexes 2A et 2B) et **aucun problème d'écoulement du trafic ou de remontées de file** n'est à relever :

- **Turbogiratoire est** (côté Jonction) : Écoulement du trafic : Très bon :
  - Niveau de service A et capacité utilisée = 65 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis Jonction) ;
  - File d'attente : moyenne = 12 m et maximale (95%) = 30 m.
- **Giratoire ouest** (côté Saxon) : Écoulement du trafic : Bon :
  - Niveau de service B et capacité utilisée = 75 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis zone commerciale) ;
  - File d'attente : moyenne = 12 m et maximale (95%) = 36 m.

Le détail des mouvements pour l'heure de pointe du samedi est décrit dans la figure ci-dessous.

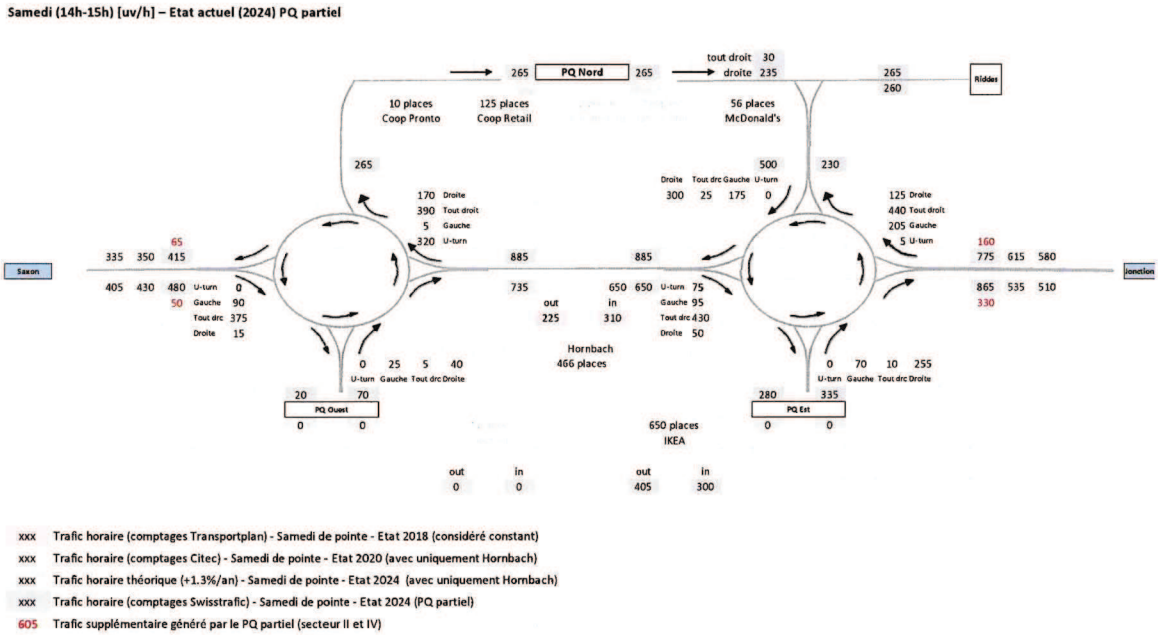


Figure 8: *Trafic horaire de pointe – Samedi 14h-15h – Etat actuel (2024)*

[11] Riddes – Plan de quartier des Morands, Expertise mobilité – Zoom sur la T9, novembre 2020, Citec Ingénieurs-Conseils SA

3.7. SYNTHESE

L'analyse de l'état actuel (2024) et les campagnes de comptages de trafic ont permis de mettre en évidence que **le trafic journalier moyen en lien avec IKEA** est de l'ordre de **2'600 vhc/j** aux niveaux des entrées/sorties du parking.

Les comptages de trafic ont également permis de confirmer qu'une part de trafic en lien avec les commerces et enseignes était déjà présente sur le réseau et est uniquement déviée. En effet, même avec un TJM de l'ordre de 2'600 vhc/j en lien avec IKEA et de 2'000 vhc/j sur le tronçon Babioux-nord desservant le secteur IV, **le développement partiel du PQ « Les Morands »** tel que décrit au chapitre 3.2 ci-avant **a induit un TJM supplémentaire sur la T9 de l'ordre de 3'700 vhc/j** (+3'350 vhc/j côté Jonction et +350 vhc/j côté Saxon).

En outre, le développement du plan de quartier « Les Morands » n'a pas induit d'augmentation sur l'axe cantonal T9501 (liaison vers Riddes et La Tzoumaz).

Les relevés de trafic ont permis de mettre en évidence que les **deux périodes critiques** à retenir pour les analyses du trafic horaire sont :

- **Vendredi 17h-18h** qui représente l'heure de pointe du réseau routier ;
- **Samedi : 14h-15h** qui représente l'heure de pointe de la zone commerciale.

Pour ces deux périodes critiques le trafic sur les axes et au niveau des enseignes de la zone commerciale est de :

	Vendredi	**Samedi**
- **Axe T9 – Est** (côté Jonction) :	1'680 vhc/h	1'640 vhc/h
- **Axe T9 – Ouest** (côté Saxon) :	1'215 vhc/h	895 vhc/h
- **Trafic supplémentaire sur la T9 induit par le PQ** :	+230 vhc/h	+605 vhc/h
- **Axe Babioux-nord** :	240 vhc/h	265 vhc/h
- **Trafic horaire IKEA** :	335 vhc/h	705 vhc/h

Les valeurs retenues jusqu'à présent dans les différentes études de trafic avaient donc tendance à surestimer le trafic en lien avec IKEA en considérant un trafic journalier moyen induit par IKEA oscillant entre 4'500 et 5'000 vhc/j[12] et en considérant un trafic horaire le samedi induit par IKEA oscillant entre 1'000 et 1'200 vhc/h[13].

La capacité des **deux giratoires de la route cantonale T9** a été analysée et **aucun problème d'écoulement du trafic ou de remontées de file** n'est à relever à l'état actuel aux deux périodes critiques.

Partant de ce constat, **la poursuite du développement du plan de quartier « Les Morands » peut être étudiée afin** d'analyser l'impact du développement des parcelles non encore bâties et **d'évaluer si le trafic actuel additionné du trafic généré par ces nouveaux développements peut se faire sans pour autant atteindre ou dépasser les valeurs retenues jusqu'à présent dans les études de trafic** de la jonction autoroutière et des carrefours de l'axe cantonal T9.

---

[12] Riddes PQ Les Morands – Actualisation des études trafic et impacts sur la jonction, octobre 2023, Citec Ingénieurs-Conseils SA

[13] Riddes – Plan de quartier des Morands, Expertise mobilité – Zoom sur la T9, novembre 2020, Citec Ingénieurs-Conseils SA

4. DEVELOPPEMENT DU PQ « LES MORANDS »

4.1. SECTEUR III

4.1.1. Description du projet

Le développement du secteur comprend un projet de centre commercial offrant un total de surfaces de vente de l'ordre de 19'000 m² réparties de la manière suivante :

- ~17'600 m² de commerces spécialisés (mode et habillement) ;
- ~900 m² de supermarché (food & non-food);
- ~500 m² de pharmacie/parfumerie.



Figure 9: *Secteur III – Projet de centre commercial – Plans des niveaux*

En addition, le projet prévoit l'aménagement de 442 cases de stationnement dont les accès sont prévus sur le tronçon sud de l'axe Babioux-sud permettant ainsi de maximiser les longueurs de stockage vis-vis de l'axe cantonal T9.

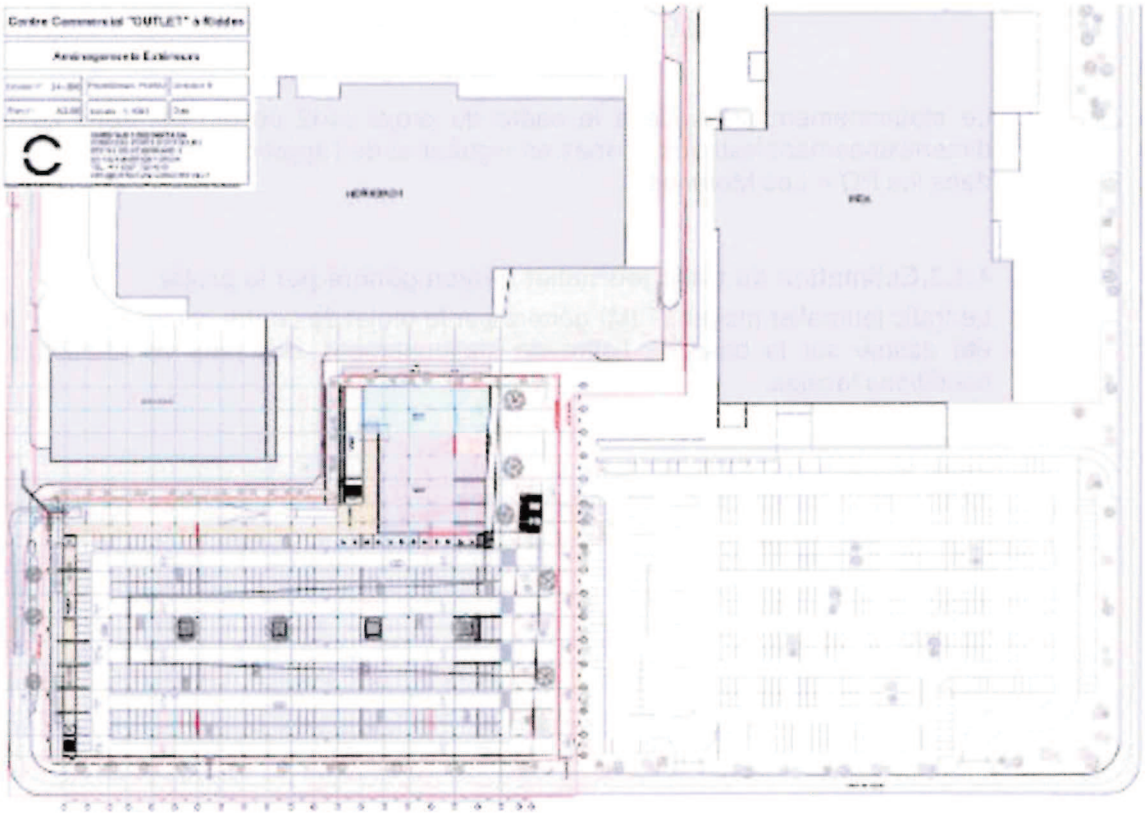


Figure 10: *Secteur III – Projet de centre commercial – Aménagements extérieurs et stationnement*

Il est à noter que l'extension d'Hornbach est présentée sur la figure 10 ci-avant, pour autant celle-ci n'est pas intégrée dans la suite des réflexions, car :

- L'extension d'Hornbach est surtout d'ordre logistique et n'induira pas de modification notable du trafic induit par ce commerce[14] ;
- Les mouvements induits par les accès actuels à Hornbach (entrée et sortie en tourner-à-droite depuis l'axe cantonal T9) sont plus défavorables en termes de fonctionnement des giratoires est et ouest.

4.1.2. Dimensionnement du stationnement

Les besoins en stationnement pour le secteur III ont été dimensionnés sur la base de la norme VSS 40 281 et des affectations et surfaces projetées.

Le dimensionnement du stationnement considère un type de localisation D avec un facteur de 70% de satisfaction des besoins bruts de stationnement ce qui conduirait à prévoir 668 cases pour le projet.

Pour autant, dans le cadre de d'une approche volontariste de maîtrise du stationnement souhaitée dans le PQ « Les Morands », seul 2/3 des besoins effectifs de stationnement issus de la VSS 40 281 sont retenus ce qui conduit à prévoir un total de 441 cases (132 pour les employés et 309 pour les clients).

OFFRE EN CASES DE STATIONNEMENT – VOITURES INDIVIDUELLES

PQ "Les Morands" – Secteur III - Outlet

AFFECTATION TYPE	Commerciale SBP	Commerciale SV	40 281 NORMES VSS	VALEURS SPECIF. VSS	DEDUCTIONS TYPE LOCALISATION D	VALEURS EFFECTIVES VSS	DEDUCTION MAÎTRISE STATIONNEMENT	VALEURS RETENUES
Outlet								
Centre commercial - Employés	27 269	19 088	1.50[pl/100 m2 de SV]	**286.3**	70%	**200.4**	66%	**132.3**
Centre commercial - Visiteurs	27 269	19 088	3.50[pl/100 m2 de SV]	**668.1**	70%	**467.7**	66%	**308.7**
		TOTAL		**954**		**668**		**441**

Figure 11: *Secteur III – Dimensionnement du stationnement – VSS 40 281*

Le stationnement prévu dans le cadre du projet (442 cases) est donc cohérent avec le dimensionnement issu des normes en vigueur et de l'approche de maîtrise de stationnement dans les PQ « Les Morands ».

4.1.3. Estimation du trafic journalier moyen généré par le projet

Le trafic journalier moyen (TJM) généré par le projet de centre commercial sur le secteur III a été estimé sur la base de l'offre de stationnement, des taux de rotation usuels et des conditions locales.

TRAFIC JOURNALIER DE DIMENSIONNEMENT

PQ "Les Morands" – Secteur III - Outlet

AFFECTATION TYPE	CASES OFFRE	LUNDI - JEUDI Taux de rotation	LUNDI - JEUDI TJ LU - JE [dépl. v/j]	VENDREDI Taux de rotation	VENDREDI TJ VE [dépl. v/j]	SAMEDI Taux de rotation	SAMEDI TJ SA [dépl. v/j]	DIMANCHE Taux de rotation	DIMANCHE TJ DI [dépl. v/j]	TJM DETERMINANT [dépl. v/j]
Outlet										
Centre commercial - Employés	133	1.5	399	1.5	399	1.5	399	0.25	67	352
Centre commercial - Visiteurs	309	3	1 854	4.5	2 781	6	3 708	0	0	1986
TOTAL	442		2 253		3 180		4 107		67	2 338

Figure 12: *Secteur III – Trafic journalier moyen (TJM) généré par le projet*

[14] Cette hypothèse est reprise de l'étude : Riddes PQ Les Morands – Actualisation des études trafic et impacts sur la jonction, octobre 2023, Citec Ingénieurs-Conseils SA

Sur cette base, **le trafic journalier moyen en lien avec le projet est estimé à 2'400 vhc/j**. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire généré par le projet sur l'axe cantonal T9 est estimé à 1'800 vhc/j** (soit -25% de trafic correspondant au facteur de foisonnement retenu dans les différentes études antérieures).

Ainsi, le trafic journalier moyen (TJM) à l'état 2024 avec développement du secteur III a pu être estimé et est de l'ordre de :

- Axe T9 – Est (côté Jonction) : 16'450 vhc/j, soit **+1'600 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Axe T9 – Ouest (côté Saxon) : 11'050 vhc/j, soit **+200 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Axe T9501 (vers Riddes et La Tzoumaz) : 6'400 vhc/j ;
- Axe Babioux-sud – Est : 3'500 vhc/j, soit **+1'350 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Axe Babioux-sud – Ouest : 1'500 vhc/j, soit **+1'050 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Axe Babioux-nord : 2'000 vhc/j ;
- Trafic IKEA : 2'600 vhc/j.

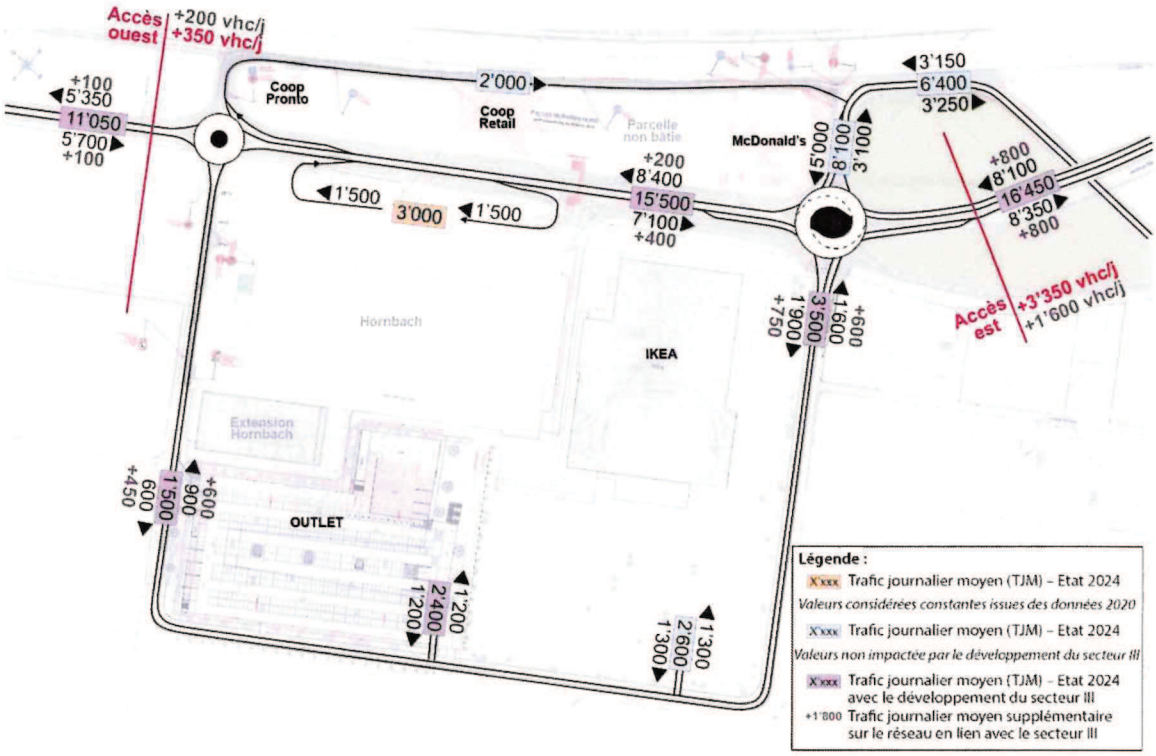


Figure 13: *Trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2024 + trafic secteur III*

4.1.4. Estimation du trafic horaire généré par le projet

Heure de pointe du vendredi (17h-18h) :

La génération de trafic horaire liée au développement du secteur III est estimée sur la base du taux de rotation des cases de stationnement et de la part de trafic journalier intervenant durant l'heure de pointe du vendredi (17h-18h).

TRAFIC HORAIRE DE DIMENSIONNEMENT

PQ "Les Morands" – Secteur III - Outlet	VENDREDI					
AFFECTATION TYPE	TRAFIC JOURNALIER VENDREDI	PART DU TJ ENTRE 17-18H		TRAFIC HORAIRE		
		ENTRANT	SORTANT	ENTRANT	SORTANT	CUMUL
	[dépl. v/j]			[dépl. v/h]	[dépl. v/h]	[dépl. v/h]
Outlet						
Centre commercial - Employés	399	5.0%	12.5%	10.0	24.9	35
Centre commercial - Visiteurs	2781	12.5%	12.5%	173.8	173.8	348
TOTAL	3 180			184	199	383

Figure 14: *Secteur III – Vendredi 17h-18h – Trafic horaire généré par le projet*

Ainsi, le vendredi entre 17h-18h, **le trafic horaire en lien avec le projet est estimé à 385 vhc/h**. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire généré par le projet est estimé à 285 vhc/h.**

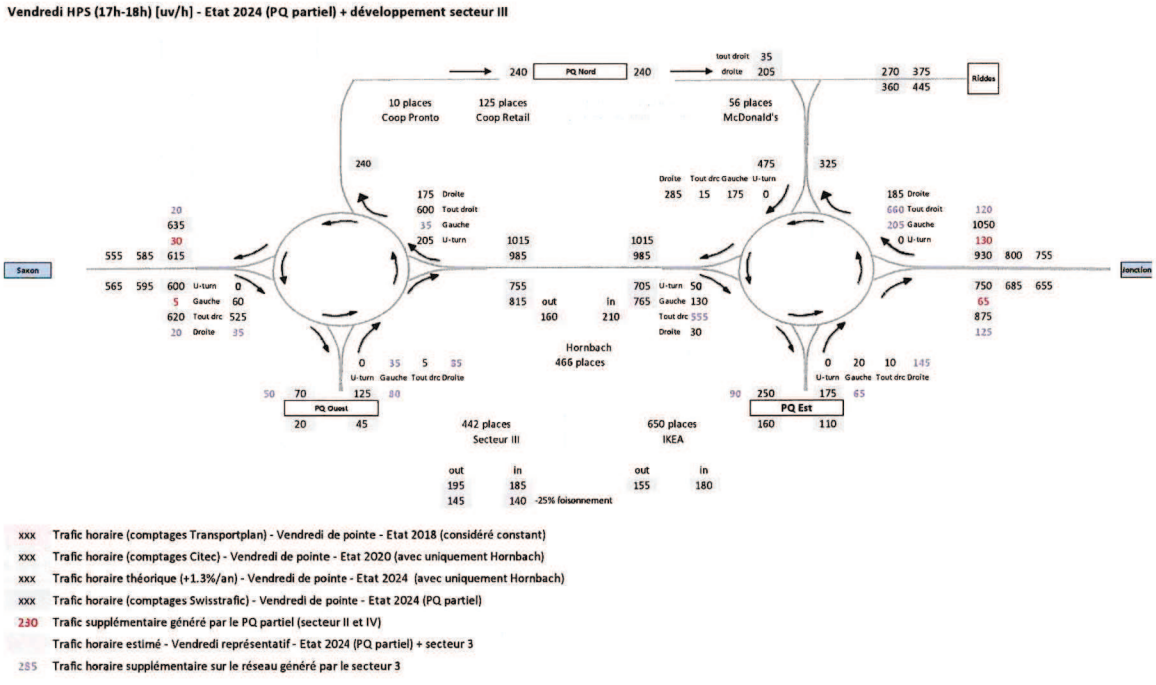


Figure 15: *Trafic horaire de pointe – Vendredi 17h-18h – Etat 2024 avec secteur III*

Heure de pointe du samedi (14h-15h) :

La génération de trafic horaire liée au développement du secteur III est estimée sur la base du taux de rotation des cases de stationnement et de la part de trafic journalier intervenant durant l'heure de pointe du samedi (14h-15h).

TRAFIC HORAIRE DE DIMENSIONNEMENT

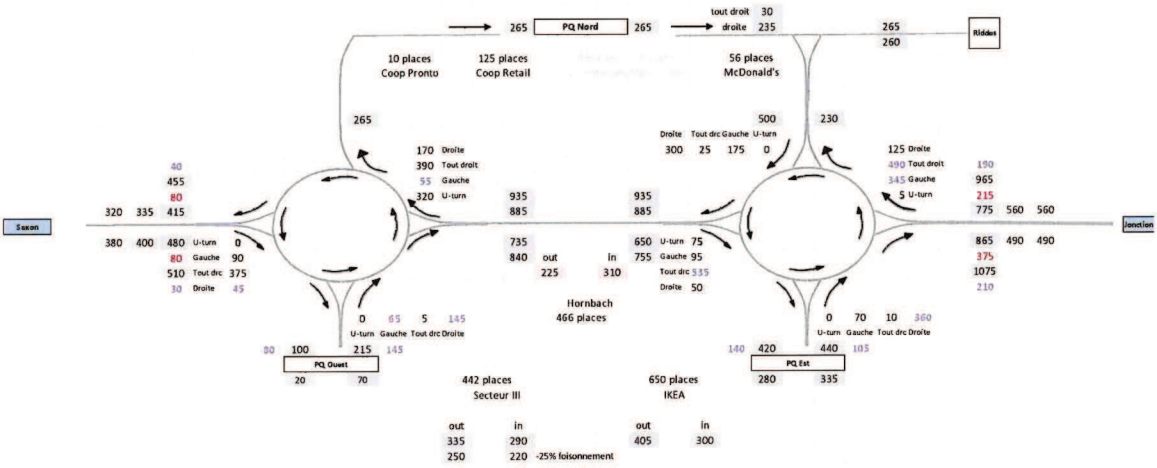
PQ "Les Morands" – Secteur III - Outlet

AFFECTATION TYPE	SAMEDI					
	TRAFIC JOURNALIER SAMEDI	PART DU TJ ENTRE 14-15H		TRAFIC HORAIRE		
		ENTRANT	SORTANT	ENTRANT	SORTANT	CUMUL
	[dépl. v/j]			[dépl. v/h]	[dépl. v/h]	[dépl. v/h]
Outlet						
Centre commercial - Employés	399	5.0%	5.0%	10.0	10.0	20
Centre commercial - Visiteurs	3708	15.0%	17.5%	278.1	324.5	603
TOTAL	4 107			288	334	623

Figure 16: *Secteur III – Samedi 14h-15h – Trafic horaire généré par le projet*

Ainsi, le samedi entre 14h-15h, **le trafic horaire en lien avec le projet est estimé à 625 vhc/h**. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire généré par le projet est estimé à 470 vhc/h.**

Samedi (14h-15h) [uv/h] – Etat 2024 (PQ partiel) + développement secteur III



xxx Trafic horaire (comptages Transportplan) - Samedi de pointe - Etat 2018 (considéré constant)
xxx Trafic horaire (comptages Citec) - Samedi de pointe - Etat 2020 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Samedi de pointe - Etat 2024 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire (comptages Swisstrafic) - Samedi de pointe - Etat 2024 (PQ partiel)
605 Trafic supplémentaire généré par le PQ partiel (secteur II et IV)
Trafic horaire estimé - Samedi représentatif - Etat 2024 (PQ partiel) + secteur 3
470 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le secteur 3

Figure 17: *Trafic horaire de pointe – Samedi 14h-15h – Etat 2024 avec secteur III*

4.1.5. Contrôle de l'impact du projet à moyen terme (horizon 2035)

L'analyse de l'impact du projet et la capacité du réseau à accueillir le trafic induit est évalué à moyen terme. L'**horizon 2035** a été retenu, car il **correspond à l'horizon de modification de la jonction autoroutière n° 24 de Riddes.**

Le but est donc de **vérifier que tant les giratoires de l'axe cantonal T9 que la jonction autoroutière dans sa configuration actuelle sont aptes à accueillir le trafic supplémentaire en lien avec le développement du secteur III à moyen terme** (horizon 2035).

Conformément aux études antérieures et à l'analyse de l'évolution des charges de trafic sur l'axe cantonal T9, un taux d'accroissement naturel du trafic de 1.3% par an a été retenu pour les mouvements non impactés au PQ « Les Morands ». Le trafic en lien avec les parcelles bâties du PQ « Les Morands » a quant a lui été admis constant.

Analyse de la jonction autoroutière :

Pour ce qui est de la capacité de la jonction autoroutière, l'étude de celle-ci en juillet 2020[15] a vérifié le fonctionnement de la jonction autoroutière avec un trafic horaire de l'ordre de 2'150 vhc/h sur l'axe cantonal T9 (côté Jonction).

En addition, l'étude de la jonction a mis en évidence que même avec des charges de l'ordre de 2'150 vhc/h, des réserves de capacité permettant le développement d'environ 2'000 à 2'500 m^2 de surface de vente existaient encore.

Sur cette base, **la borne supérieure de trafic supportable par la jonction autoroutière peut être estimée à 2'300-2'400 vhc/h pour l'axe cantonal T9** (côté Jonction).

Or, avec le développement projeté du secteur III et l'accroissement naturel du trafic, le **trafic horaire** maximal sur l'axe cantonal T9 sera de l'ordre de **2'200 vhc/h à l'horizon 2035** et correspond donc au trafic utilisé en 2020 pour dimensionner la jonction autoroutière.

La jonction autoroutière dans sa configuration actuelle est donc apte à supporter le trafic supplémentaire lié au développement du secteur III.

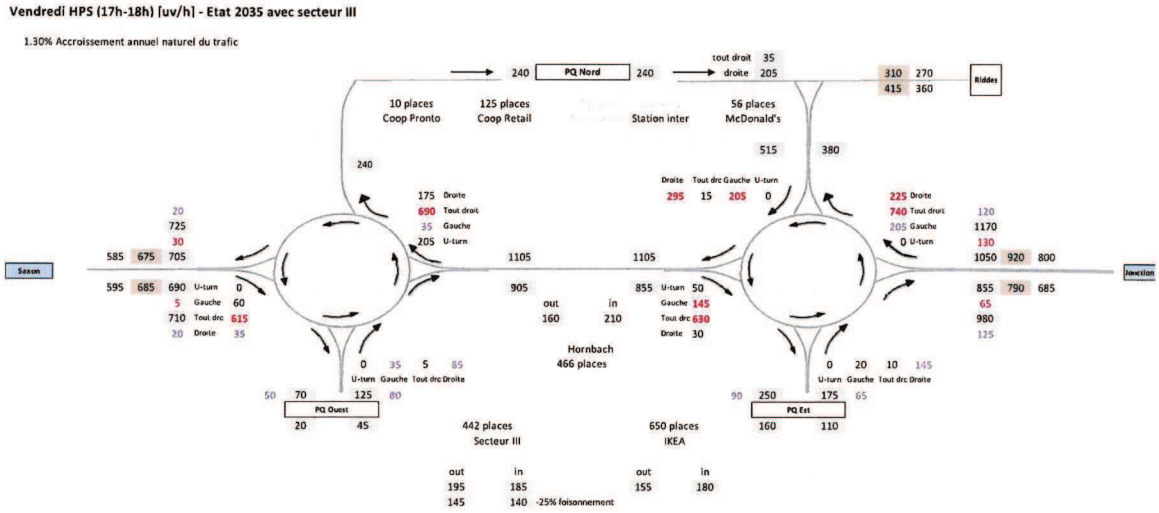
T9 – Jonction [vhc/h]	Situation actuelle Etat 2024 (PQ partiel)	Etat 2024 avec secteur III	Etat 2035 avec secteur III	Réserve de capacité théorique	Compatibilité avec la jonction autoroutière actuelle
Vendredi 17h-18h	1'680	1'925	~2'150	150 à 250	**OK**
Samedi 11h-12h	1'550	1'915	~2'150	150 à 250	**OK**
Samedi 14h-15h	1'640	2'040	~2'200	100 à 200	**OK**

Figure 18: *T9 (côté Jonction) – Trafic horaire aux périodes critiques – Horizon 2035 avec secteur III*

[15] Jonction autoroutière de Riddes, Étapes possibles de mise en œuvre du PQ Les Morands, juillet 2020, Citec Ingénieurs-Conseils SA

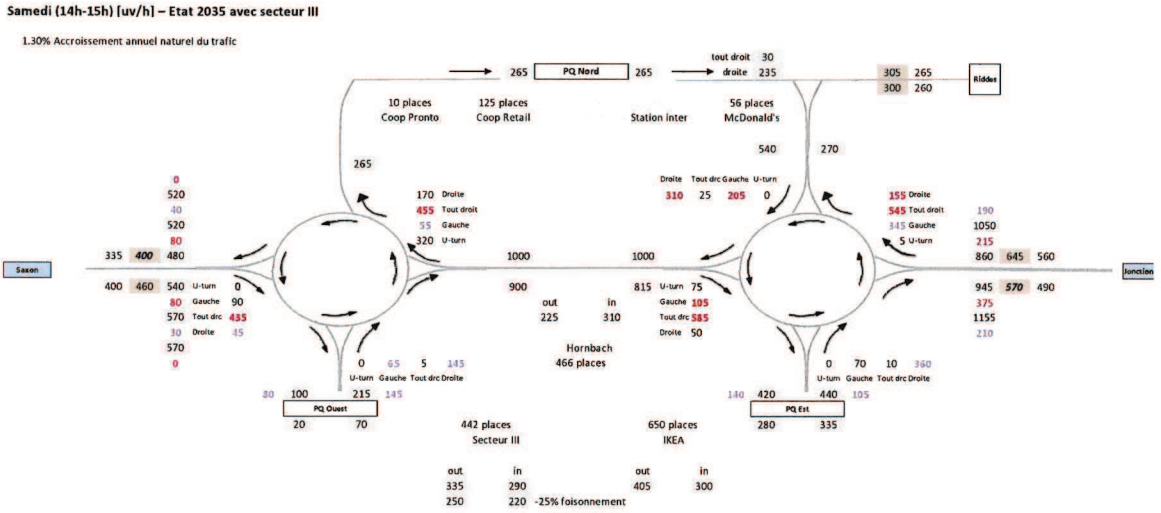
Analyse des giratoires de l'axe cantonal T9

Le détail des mouvements et charges retenues pour les heures de pointe du vendredi et du samedi est décrit dans les figures ci-dessous.



xxx Trafic horaire (comptages Transportplan) - Vendredi de pointe - Etat 2018 (considéré constant)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Vendredi de pointe - Etat 2024 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Vendredi de pointe - Etat 2035 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire (comptages Swisstrafic) - Vendredi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel)
230 Trafic supplémentaire généré par le PQ partiel (secteur II et IV)
Trafic horaire estimé - Vendredi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel) + secteur 3
285 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le secteur 3

Figure 19: *Trafic horaire de pointe – Vendredi 17h-18h – Etat 2035 avec secteur III*



xxx Trafic horaire (comptages Transportplan) - Samedi de pointe - Etat 2018 (considéré constant)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Samedi de pointe - Etat 2024 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Samedi de pointe - Etat 2035 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire (comptages Swisstrafic) - Samedi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel)
605 Trafic supplémentaire généré par le PQ partiel (secteur II et IV)
Trafic horaire estimé - Samedi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel) + secteur 3
470 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le secteur 3

Figure 20: *Trafic horaire de pointe – Samedi 14h-15h – Etat 2035 avec secteur III*

La capacité des **deux giratoires de la route cantonale T9** a été analysée pour l'horizon 2035 avec le secteur III (voir annexes 3A et 3B pour le vendredi et 4A et 4B pour le samedi), des congestions ponctuelles peuvent apparaître aux heures de pointe, mais **l'écoulement du trafic est de satisfaisant à bon et les remontées de file n'auront pas d'impact** :

Vendredi 17h-18h :

- **Turbogiratoire est** (côté Jonction) : Écoulement du trafic : Satisfaisant :
  - Niveau de service C et capacité utilisée = 80 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis Jonction) ;
  - File d'attente : moyenne = 42 m et maximale (95%) = 108 m.
- **Giratoire ouest** (côté Saxon) : Écoulement du trafic : Satisfaisant :
  - Niveau de service C et capacité utilisée = 85 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis zone commerciale) ;
  - File d'attente : moyenne = 36 m et maximale (95%) = 96 m.

Samedi 14h-15h :

- **Turbogiratoire est** (côté Jonction) : Écoulement du trafic : Bon :
  - Niveau de service B et capacité utilisée = 80 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis Jonction) ;
  - File d'attente : moyenne = 24 m et maximale (95%) = 66 m.
- **Giratoire ouest** (côté Saxon) : Écoulement du trafic : Bon :
  - Niveau de service B et capacité utilisée = 85 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis zone commerciale) ;
  - File d'attente : moyenne = 24 m et maximale (95%) = 66 m.

4.1.6. Synthèse

Le développement du secteur III comprend un projet de centre commercial offrant un total de surfaces de vente de l'ordre de 19'000 m^2.

Le stationnement prévu dans le cadre du projet (442 cases) est cohérent avec le dimensionnement issu des normes en vigueur et de l'approche de maîtrise de stationnement dans les PQ « Les Morands ».

Le trafic journalier moyen en lien avec le projet est estimé à 2'400 vhc/j. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire** par rapport à l'état actuel (2024) **généré par le projet sur l'axe cantonal T9 est estimé à 1'800 vhc/j**.

Pour les périodes critiques du vendredi et du samedi, le trafic sur les axes et au niveau des enseignes de la zone commerciale est estimé à court terme à :

	Vendredi	**Samedi**
- **Axe T9 – Est** (côté Jonction) :	1'925 vhc/h	2'040 vhc/h
- **Axe T9 – Ouest** (côté Saxon) :	1'255 vhc/h	965 vhc/h
- **Trafic supplémentaire T9 avec le projet** :	+285 vhc/h	+470 vhc/h
- **Trafic horaire secteur III** :	385 vhc/h	625 vhc/h

L'analyse de l'impact du projet et la capacité du réseau à accueillir le trafic induit a également été évalué à moyen terme. L'**horizon 2035** a été retenu, car il **correspond à l'horizon de modification de la jonction autoroutière n° 24 de Riddes.**

Les analyses du chapitre précédent ont mis en évidence que **la jonction autoroutière dans sa configuration actuelle est donc apte à supporter le trafic supplémentaire lié au développement du secteur III.**

Enfin, la capacité des **deux giratoires de la route cantonale T9** a été analysée pour l'horizon 2035 avec le secteur III et bien que des congestions puissent apparaître aux heures de pointe, **l'écoulement du trafic est de satisfaisant à bon et les remontées de file n'auront pas d'impact**.

Ainsi, le développement du secteur III est compatible avec les aménagements du réseau routier tant à court qu'à moyen terme.

4.2. SECTEUR IV

4.2.1. Description des projets

Le **secteur IV a déjà été en grande partie développé en 2024**, seule la zone entre Coop Retail et McDonald's n'est pas encore bâtie.

Cette zone est réservée pour accueillir la station intermédiaire du téléphérique reliant Riddes à La Tzoumaz.

Dans l'état actuel des réflexions, la **station intermédiaire serait combinée avec des surfaces commerciales** (commerces spécialisés), mais tant les affectations précises que la taille des surfaces commerciales restent à définir[16].

4.2.2. Offre de stationnement

Suite aux problèmes structurels du viaduc de Riddes identifiés en 2020 et à la modification de la jonction autoroutière, l'**offre de stationnement maximale autorisée pour le secteur IV** du PQ « Les Morands » a été révisée et limitée à **310 cases**.

Les commerces et enseignes déjà présents dans le secteur IV offrent un total de 190 cases de stationnement.

L'étude d'impact sur l'environnement de la liaison câblée Riddes – La Tzoumaz[17] précise qu'une offre de stationnement de l'ordre de **110 cases pour les besoins de la station intermédiaire** et située **aux abords des anciennes bretelles et du viaduc de Riddes** serait opportune. Cette offre étant située en dehors du secteur IV, elle ne doit donc pas être intégrée au calcul total des 310 cases.

Ainsi, la parcelle non encore bâtie entre McDonald's et Coop Retail pourrait donc offrir jusqu'à 120 cases de stationnement pour les surfaces commerciales.

4.2.3. Estimation du trafic journalier moyen généré par les projets

Le trafic journalier moyen (TJM) des 110 cases de stationnement en lien avec la liaison câblée peut être estimé à 200 vhc/j.

Le trafic journalier moyen (TJM) généré par les 120 cases en lien avec les surfaces commerciales combinées à la station intermédiaire a été estimé sur la base de l'offre de stationnement, des taux de rotation usuels et des conditions locales.

TRAFIC JOURNALIER DE DIMENSIONNEMENT

PQ "Les Morands" – Secteur IV - Commerces spécialis		LUNDI - JEUDI		VENDREDI		SAMEDI		DIMANCHE		
AFFECTATION TYPE	CASES OFFRE	Taux de rotation	TJ LU - JE	Taux de rotation	TJ VE	Taux de rotation	TJ SA	Taux de rotation	TJ DI	TJM DETERMINANT
			[dépl. v/j]		[dépl. v/j]		[dépl. v/j]		[dépl. v/j]	[dépl. v/j]
Commerces										
Commerces spécialisés - Employés	35	1.5	105	1.5	105	1.5	105	0.25	18	93
Commerces spécialisés - Visiteurs	85	3	510	4.5	765	6	1 020	0	0	546
TOTAL	120		615		870		1 125		18	639

Figure 21: *Secteur IV – Trafic journalier moyen (TJM) généré par les surfaces commerciales envisagées*

Sur cette base, **le trafic journalier moyen en lien avec les projets est estimé à 850 vhc/j**. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire généré par les projets sur l'axe cantonal T9 est**

16 Il est à noter que le projet de station de lavage à quant à lui été abandonné.

17 Riddes, Etudes d'impact sur l'environnement, Phase 1 : Rapport d'enquête préliminaire, Liaison câblée Riddes – La Tzoumaz, Mai 2024, Silva Plus SA

estimé à 700 vhc/j (soit -25% de trafic correspondant au facteur de foisonnement retenu dans les différentes études antérieures pour les surfaces commerciales, mais pas pour le trafic en lien avec le parking de la station intermédiaire).

Ainsi, le trafic journalier moyen (TJM) à l'état 2024 avec le développement complet du PQ « Les Morands » a pu être estimé et **le trafic supplémentaire total généré sur l'axe cantonal T9 serait de l'ordre de 6'200 vhc/j** :

- Axe T9 – Est (côté Jonction) : 17'050 vhc/j, soit **+2'200 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Axe T9 – Ouest (côté Saxon) : 11'150 vhc/j, soit **+300 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Axe T9501 (vers Riddes et La Tzoumaz) : 6'400 vhc/j ;
- Axe Babioux-sud – Est : 3'500 vhc/j, soit **+1'350 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Axe Babioux-sud – Ouest : 1'500 vhc/j, soit **+1'050 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Axe Babioux-nord : 2'250 vhc/j, soit **+250 vhc/j** par rapport à aujourd'hui ;
- Trafic IKEA : 2'600 vhc/j.

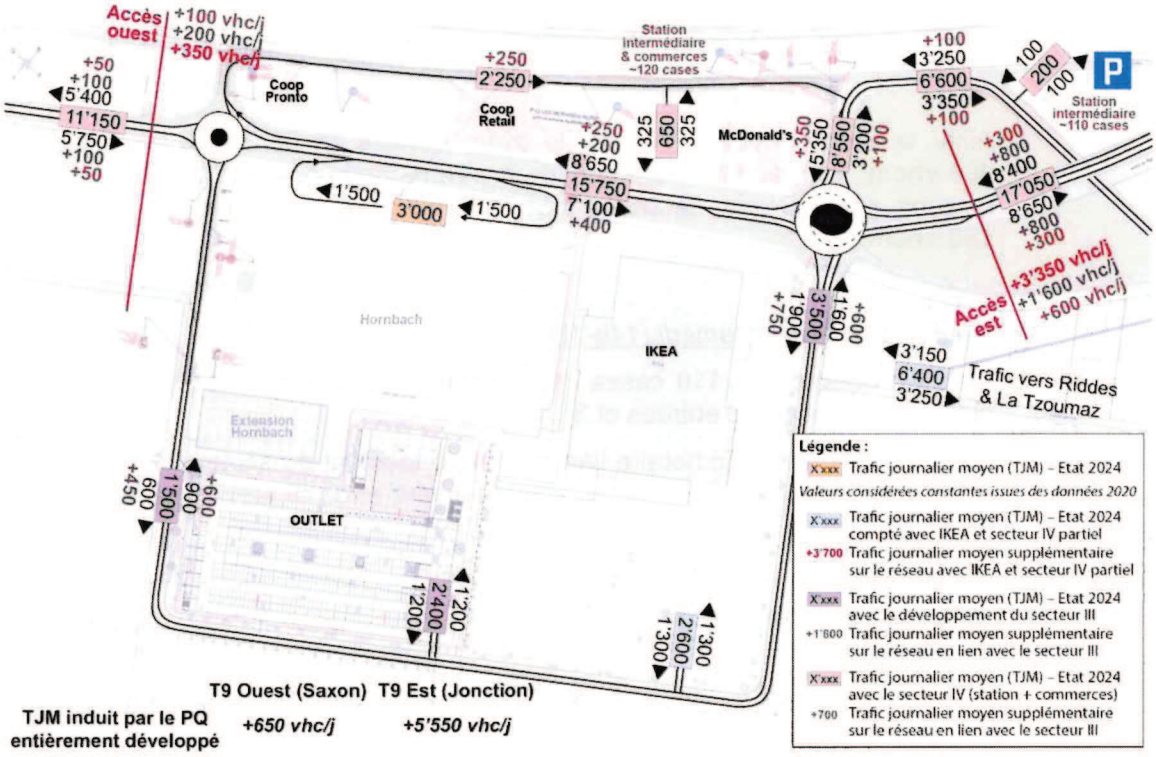


Figure 22: *Trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2024 avec PQ « Les Morands » complets*

4.2.4. Estimation du trafic horaire généré par les projets

Heure de pointe du vendredi (17h-18h) :

Le trafic horaire des 110 cases de stationnement en lien avec la liaison câblée peut être estimé à 100 vhc/h (15 entrées et 85 sorties).

La génération de trafic horaire liée au développement des surfaces commerciales de la station intermédiaire est estimée sur la base du taux de rotation des cases de stationnement et de la part de trafic journalier intervenant durant l'heure de pointe du vendredi (17h-18h).

TRAFIC HORAIRE DE DIMENSIONNEMENT

PQ "Les Morands" – Secteur IV - Commerces	VENDREDI					
AFFECTATION TYPE	TRAFIC JOURNALIER VENDREDI	PART DU TJ ENTRE 17-18H		TRAFIC HORAIRE		
		ENTRANT	SORTANT	ENTRANT	SORTANT	CUMUL
	[dépl. v/j]			[dépl. v/h]	[dépl. v/h]	[dépl. v/h]
Commerces						
Commerces spécialisés - Employés	105	5.0%	10.0%	2.6	5.3	8
Commerces spécialisés - Visiteurs	765	12.5%	12.5%	47.8	47.8	96
TOTAL	870			50	53	104

Figure 23: *Secteur IV – Vendredi 17h-18h – Trafic horaire généré par les surfaces commerciales envisagées*

Ainsi, le vendredi entre 17h-18h, **le trafic horaire en lien avec les projets est estimé à 205 vhc/h**. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire généré par les projets est estimé à 180 vhc/h.**

Heure de pointe du samedi (14h-15h) :

Le trafic horaire des 110 cases de stationnement en lien avec la liaison câblée peut être estimé à 50 vhc/h (15 entrées et 35 sorties).

La génération de trafic horaire liée au développement du secteur III est estimée sur la base du taux de rotation des cases de stationnement et de la part de trafic journalier intervenant durant l'heure de pointe du samedi (14h-15h).

TRAFIC HORAIRE DE DIMENSIONNEMENT

PQ "Les Morands" – Secteur IV - Commerces spéc	SAMEDI					
AFFECTATION TYPE	TRAFIC JOURNALIER SAMEDI	PART DU TJ ENTRE 14-15H		TRAFIC HORAIRE		
		ENTRANT	SORTANT	ENTRANT	SORTANT	CUMUL
	[dépl. v/j]			[dépl. v/h]	[dépl. v/h]	[dépl. v/h]
Commerces						
Commerces spécialisés - Employés	105	5.0%	5.0%	2.6	2.6	5
Commerces spécialisés - Visiteurs	1020	15.0%	17.5%	76.5	89.3	166
TOTAL	1 125			79	92	171

Figure 24: *Secteur III – Samedi 14h-15h – Trafic horaire généré par les surfaces commerciales envisagées*

Ainsi, le samedi entre 14h-15h, **le trafic horaire en lien avec le projet est estimé à 220 vhc/h**. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire généré par le projet est estimé à 180 vhc/h.**

4.2.5. Contrôle de l'impact du PQ complet à moyen terme (horizon 2035)

Analyse de la jonction autoroutière :

Pour rappel, **la borne supérieure de trafic supportable par la jonction autoroutière peut être estimée à 2'300-2'400 vhc/h pour l'axe cantonal T9** (côté Jonction).

Or, avec le développement complet du PQ « Les Morands » et l'accroissement naturel du trafic, le **trafic horaire** maximal sur l'axe cantonal T9 sera de l'ordre de **2'350 vhc/h à l'horizon 2035** et s'approche du trafic supportable de la jonction autoroutière.

La jonction autoroutière dans sa configuration actuelle serait proche de la limite de capacité estimée avec le plein développement du PQ « Les Morands ».

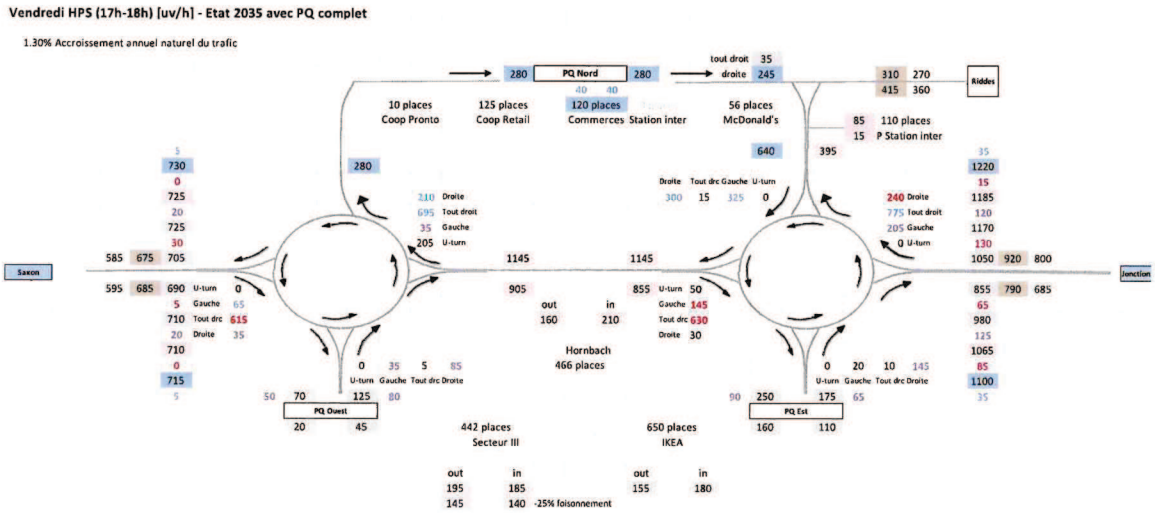
T9 – Jonction [vhc/h]	Situation actuelle Etat 2024 (PQ partiel)	Etat 2035 avec secteur III et le parking de la station intermédiaire	Etat 2035 avec le PQ complet	Réserve de capacité théorique	Compatibilité avec la jonction autoroutière actuelle
Vendredi 17h-18h	1'680	~2'250	~2'300	<100	**A analyser**
Samedi 11h-12h	1'550	~2'200	~2'300	<50	**A analyser**
Samedi 14h-15h	1'640	~2'250	~2'350	<100	**A analyser**

Figure 25: *T9 (côté Jonction) – Trafic horaire aux périodes critiques – Horizon 2035 avec PQ complet*

Ainsi, **lorsque le projet de développement** de la station intermédiaire et des surfaces commerciales **aura été affiné**, le trafic induit par les projets pourra être affiné et **une analyse spécifique de la capacité de la jonction autoroutière devra être établie**.

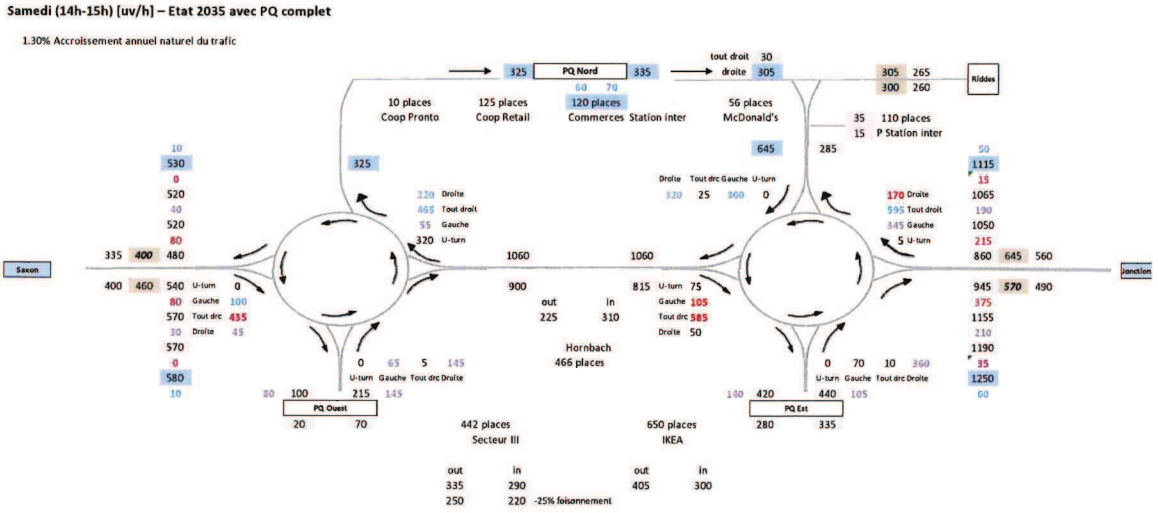
Analyse des giratoires de l'axe cantonal T9

Le détail des mouvements et charges retenues pour les heures de pointe du vendredi et du samedi est décrit dans les figures ci-dessous.



xxx Trafic horaire (comptages Transportplan) - Vendredi de pointe - Etat 2018 (considéré constant)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Vendredi de pointe - Etat 2024 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Vendredi de pointe - Etat 2035 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire (comptages Swisstrafic) - Vendredi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel)
230 Trafic supplémentaire généré par le PQ partiel (secteur II et IV)
xxx Trafic horaire estimé - Vendredi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel) + secteur 3
285 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le secteur 3
xxx Trafic horaire estimé - Vendredi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel) + secteur 3 + station intermédiaire
100 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le parking de la station intermédiaire
xxx Trafic horaire estimé - Vendredi de pointe - Etat 2035 (PQ 100% développé)
80 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le parking de la dernière parcelle commerciale au Nord

Figure 26: *Trafic horaire de pointe – Vendredi 17h-18h – Etat 2035 avec PQ complet*



xxx Trafic horaire (comptages Transportplan) - Samedi de pointe - Etat 2018 (considéré constant)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Samedi de pointe - Etat 2024 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire théorique (+1.3%/an) - Samedi de pointe - Etat 2035 (avec uniquement Hornbach)
xxx Trafic horaire (comptages Swisstrafic) - Samedi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel)
605 Trafic supplémentaire généré par le PQ partiel (secteur II et IV)
Trafic horaire estimé - Samedi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel) + secteur 3
470 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le secteur 3
Trafic horaire estimé - Samedi de pointe - Etat 2035 (PQ partiel) + secteur 3 + station intermédiaire
50 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le parking de la station intermédiaire
Trafic horaire estimé - Samedi de pointe - Etat 2035 (PQ 100% développé)
130 Trafic horaire supplémentaire sur le réseau généré par le parking de la dernière parcelle commerciale au Nord

Figure 27: *Trafic horaire de pointe – Samedi 14h-15h – Etat 2035 avec PQ complet*

La capacité des **deux giratoires de la route cantonale T9** a été analysée pour l'horizon 2035 avec le PQ « Les Morands » entièrement développé (voir annexes 5A et 5B pour le vendredi et 6A et 6B pour le samedi), des congestions ponctuelles peuvent apparaître aux heures de pointe, mais **l'écoulement du trafic est de satisfaisant à bon et les remontées de file n'auront pas d'impact** :

Vendredi 17h-18h :

- **Turbogiratoire est** (côté Jonction) : Écoulement du trafic : Satisfaisant :
  - Niveau de service C et capacité utilisée = 85 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis Jonction) ;
  - File d'attente : moyenne = 60 m et maximale (95%) = 138 m.
- **Giratoire ouest** (côté Saxon) : Écoulement du trafic : Satisfaisant :
  - Niveau de service C et capacité utilisée = 85-90 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis zone commerciale) ;
  - File d'attente : moyenne = 36 m et maximale (95%) = 96 m.

Samedi 14h-15h :

- **Turbogiratoire est** (côté Jonction) : Écoulement du trafic : Bon :
  - Niveau de service B et capacité utilisée = 85 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis Jonction) ;
  - File d'attente : moyenne = 36 m et maximale (95%) = 90 m.
- **Giratoire ouest** (côté Saxon) : Écoulement du trafic : Bon :
  - Niveau de service B et capacité utilisée = 85-90 % ;
  - Branche déterminante : T9 – Est (depuis zone commerciale) ;
  - File d'attente : moyenne = 24 m et maximale (95%) = 72 m.

4.2.6. Synthèse

Le **secteur IV a déjà été en grande partie développé en 2024**, seule la zone entre Coop Retail et McDonald's n'est pas encore bâtie. Dans l'état actuel des réflexions, la **station intermédiaire serait combinée avec des surfaces commerciales** (commerces spécialisés), mais tant les affectations précises que la taille des surfaces commerciales restent à définir.

Le stationnement intégré dans les analyses comprend les 110 cases projetées aux abords des anciennes bretelles et du viaduc de Riddes pour la station intermédiaire de la liaison câblée et les 120 cases maximum sur la parcelle non encore bâtie entre McDonald's et Coop Retail afin de respecter l'**offre de stationnement maximale révisée pour le secteur IV** du PQ « Les Morands » avec **310 cases**.

Le **trafic journalier moyen en lien avec les projets est estimé à 850 vhc/j**. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire généré par les projets est estimé à 700 vhc/j**

Ainsi, le trafic journalier moyen (TJM) avec le développement complet du PQ « Les Morands » a pu être estimé et **le trafic supplémentaire total généré sur l'axe cantonal T9 serait de l'ordre de 6'200 vhc/j**

Pour les périodes critiques du vendredi et du samedi, le trafic sur les axes et au niveau des enseignes de la zone commerciale avec le développement complet du PQ « Les Morands » est estimé à l'horizon 2035 à :

	Vendredi	Samedi
- **Axe T9 – Est** (côté Jonction) :	~2'300 vhc/h	~2'350 vhc/h
- **Axe T9 – Ouest** (côté Saxon) :	~1'450 vhc/h	~1'100 vhc/h
- **Trafic supplémentaire T9 lié aux projets (IV)** :	**+180 vhc/h**	**+180 vhc/h**

Le trafic horaire supplémentaire sur l'axe cantonal T9 aux heures de pointe du vendredi et du samedi avec le développement du PQ « Les Morands » a pu être estimé et se décompose de la manière suivante :

	Vendredi	Samedi
- **Trafic lié au secteur au PQ partiel 2024 (II et IV)** :	+330 vhc/h	+605 vhc/h
- **Trafic supplémentaire lié au secteur III** :	+285 vhc/h	+470 vhc/h
- **Trafic supplémentaire lié aux projets (IV)** :	**+180 vhc/h**	**+180 vhc/h**

Ainsi, **le trafic total généré sur l'axe cantonal T9 par l'ensemble du PQ « Les Morands »** (hors Hornbach) **serait de l'ordre d'environ 700 vhc/h à l'heure de pointe du vendredi (17h-18h) et d'environ 1'250 vhc/h à l'heure de pointe du samedi (14h-15h)**

Avec le développement complet du PQ « Les Morands » et l'accroissement naturel du trafic, le **trafic horaire** maximal sur l'axe cantonal T9 sera de l'ordre de **2'350 vhc/h à l'horizon 2035** et s'approche du trafic supportable de la jonction autoroutière. **La jonction autoroutière dans sa configuration actuelle serait proche de la limite de capacité estimée avec le plein développement du PQ « Les Morands ».**

Ainsi, **lorsque le projet de développement** de la station intermédiaire et des surfaces commerciales **aura été affiné**, le trafic induit par les projets pourra être affiné et **une analyse spécifique de la capacité de la jonction autoroutière devra être établie**.

Enfin, la capacité des **deux giratoires de la route cantonale T9** a été analysée pour l'horizon 2035 avec l'ensemble du PQ « Les Morands » et bien que des congestions puissent apparaître aux heures de pointe, **l'écoulement du trafic est de satisfaisant à bon et les remontées de file n'auront pas d'impact**.

Ainsi, le développement complet du PQ « Les Morands » est envisageable avec les aménagements du réseau routier tant à court qu'à moyen termes.

5. ABAISSEMENT DES VITESSES – ANALYSE TRAFIC ET VITESSE

5.1. CONTEXTE

Dans le cadre de l'approbation du projet routier par le Conseil d'Etat, les limitations de vitesse mentionnées pour l'axe cantonal T9 et le viaduc étaient de 60 km/h et de 30 km/h pour les axes de desserte du plan de quartier.

Pour autant, deux expertises[18] réalisées en juin 2023 ont mis en évidence qu'un abaissement de vitesse à 30 km/h sur les axes Babioux-nord et Babioux-sud n'étaient pas opportuns, car un tel abaissement nécessiterait la mise en œuvre de mesures de modération physiques afin de garantir le respect de la vitesse légale. Or, la mise en en œuvre de mesures de modération physiques entraverait la progression des véhicules ce qui n'est pas souhaité/souhaitable dans la zone commerciale au risque d'impacter l'écoulement du trafic sur l'axe cantonal T9.

Ainsi, les deux expertises recommandaient la mise en œuvre d'une limitation de vitesse à 50 km/h sur les axes de desserte de la zone commerciale.

Une entrée en matière quant à la réévaluation de certaines vitesses légales approuvées dans le cadre du projet routier est possible par l'Etat du Valais sur la base de la présentation d'une expertise bruit, trafic et vitesse justifiant de la faisabilité d'une telle modification. La présente analyse ci-dessous doit permettre de justifier un tel abaissement du point de vue du trafic et des vitesses. Les aspects bruits sont quant à eux évalués par le bureau d'étude Impact SA sur la base des relevés de trafic de la présente étude.

5.2. ETAT ACTUEL (2024) – VITESSES PRATIQUEES

Actuellement, aucune signalisation verticale n'est posée sur les axes Babioux-nord et Babioux-sud. Ces deux axes étant hors localité, la vitesse légale théorique actuelle est de 80 km/h. Pour autant, l'espace à disposition, les débouchés des différentes enseignes et la géométrie de la chaussée en courbe ne permet pas à la majorité des véhicules de circuler à la vitesse maximale théorique autorisée.

Dans ce contexte, des relevés de vitesses et comptages en section sur les axes de desserte Babioux-nord et Babioux-sud ont été effectués par Transportplan Sion SA du jeudi 13 juin au lundi 24 juin 2024.



Figure 28: *Position des radars – Babioux-sud (à gauche) & Babioux-nord (à droite)*

[18] Riddes, PQ Les Morands desserte sud et PQ Les Morands desserte nord, Expertise abaissement de vitesse, juin 2023, Citec Ingénieurs-Conseils SA

Le tableau ci-dessous synthétise les principaux résultats des mesures de vitesse :

Période	Lieu	V_{50} [km/h]	V_{85} [km/h]	V Max [km/h]
13.06.24 au 24.06.24	Babioux-sud	40	48	95
13.06.24 au 24.06.24	Babioux-nord	39	48	88

Ainsi, les relevés de vitesse montrent que :

- Les vitesses pratiquées sont similaires sur les routes de desserte nord et sud ;
- Malgré l'absence de signalisation, la vitesse de 50 km/h n'est pas dépassée par la majorité des automobilistes, avec des V_{50} de 39 et 40 km/h et des V_{85} de 48 km/h ;
- Les vitesses maximales enregistrées ne sont pas adaptées à la zone et à la configuration des axes, ce qui engendre des déficits en termes de sécurité ;
- Les vitesses actuellement pratiquées ne sont pas compatibles avec un abaissement de la vitesse à 30 km/h et des mesures de modération seraient nécessaires pour faire respecter une telle limitation de vitesse avec les problématiques que cela pourrait engendrer (voir ci-avant et les expertises[19] de juin 2023).

Sur la base des vitesses pratiquées, il apparaît que **du point de vue mobilité**, **la mise en œuvre d'une vitesse légale de 50 km/h** sur les axes de desserte de la zone commerciale Babioux-nord et Babioux-sud **apparaît comme une mesure nécessaire, proportionnée et opportune**.

5.3. HORIZON 2040 – TRAFIC

Pour le projet routier du réaménagement des carrefours de l'axe cantonal T9 ayant fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'Etat, une NIE[20] avait été établie en mars 2021.

Or, comme le démontre le présent rapport, les valeurs retenues dans les différentes études de trafic avaient tendance à surestimer le trafic en lien avec IKEA et le PQ « Les Morands ».

Ainsi, les charges de trafic pour l'horizon 2040 sans et avec le développement du PQ « Les Morands » sont actualisées ci-dessous afin de permettre la mise à jour des impacts (notamment en termes de bruit) et la réévaluation de certaines vitesses légales approuvées dans le cadre du projet routier étant donné la baisse de trafic par rapport aux valeurs considérées en 2021.

---

[19] Riddes, PQ Les Morands desserte sud et PQ Les Morands desserte nord, Expertise abaissement de vitesse, juin 2023, Citec Ingénieurs-Conseils SA

[20] Riddes – Nouveaux carrefours T9, NIE – Chapitres trafic, mars 2021, version 2, Citec Ingénieurs-Conseils SA

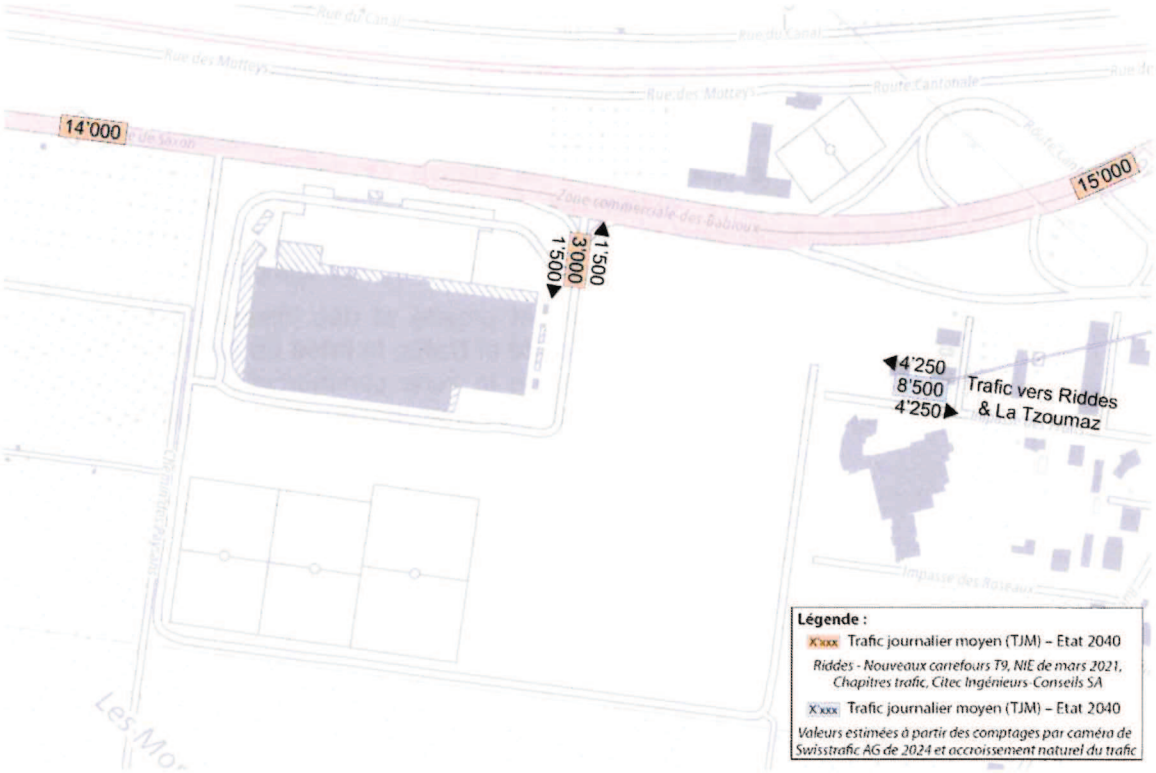


Figure 29: *Trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2040 sans PQ « Les Morands » (uniquement Hornbach)*

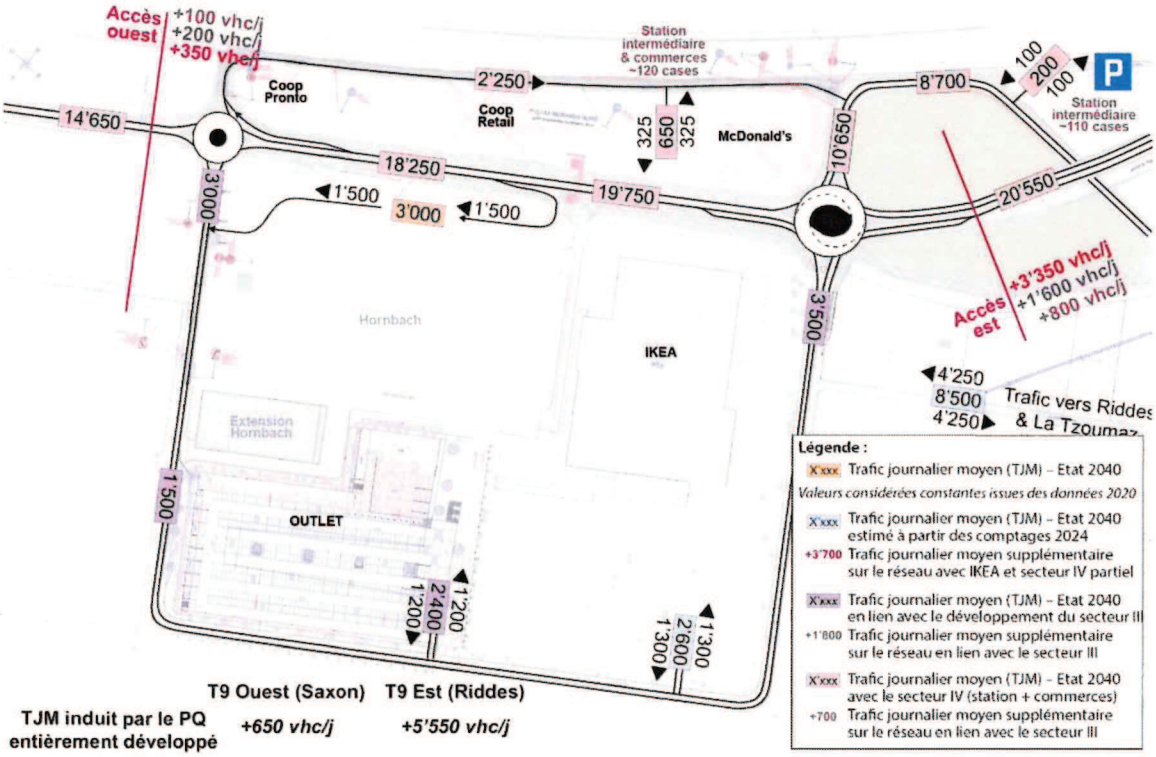


Figure 30: *Trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2040 avec PQ « Les Morands » complet*

5.4. SYNTHESE

Les relevés de vitesses de juin 2024 ont permis de mettre en évidence que les vitesses actuellement pratiquées ne sont pas compatibles avec un abaissement de la vitesse à 30 km/h, car des mesures de modération physique des vitesses seraient nécessaires pour faire respecter une telle limitation de vitesse. Or, la mise en en œuvre de mesures de modération physiques entraverait la progression des véhicules ce qui n'est pas souhaité/souhaitable dans la zone commerciale et risquerait de créer des remontées de files qui pourraient impacter l'écoulement du trafic sur l'axe cantonal T9.

Ainsi, sur la base du trafic actuel et projeté et des vitesses actuellement pratiquées, il apparaît que **du point de vue mobilité et trafic**, **la mise en œuvre d'une vitesse légale de 50 km/h** sur les axes de desserte de la zone commerciale Babioux-nord et Babioux-sud **apparaît comme une mesure nécessaire, proportionnée et opportune**.

6. SYNTHESE ET CONCLUSION

L'analyse de l'état actuel (2024) et les campagnes de comptages de trafic ont permis de mettre en évidence que **le trafic journalier moyen (TJM) en lien avec IKEA** est de l'ordre de **2'600 vhc/j** aux niveaux des entrées/sorties du parking.

Les comptages de trafic ont également permis de confirmer qu'une part de trafic en lien avec les commerces et enseignes était déjà présente sur le réseau et est uniquement déviée. En effet, même avec un TJM de l'ordre de 2'600 vhc/j en lien avec IKEA et de 2'000 vhc/j sur le tronçon Babioux-nord desservant le secteur IV, **le développement partiel du PQ « Les Morands »** tel que décrit au chapitre 3.2 **a induit un TJM supplémentaire sur l'axe cantonal T9 de l'ordre de 3'700 vhc/j** (+3'350 vhc/j côté Jonction et +350 vhc/j côté Saxon).

Pour les deux périodes critiques identifiées (vendredi 17h-18h et samedi 14h-15h), le **trafic horaire de pointe (2024)** sur les axes et au niveau des enseignes de la zone commerciale est de :

	Vendredi	**Samedi**
- **Axe T9 – Est** (côté Jonction) :	1'680 vhc/h	1'640 vhc/h
- **Axe T9 – Ouest** (côté Saxon) :	1'215 vhc/h	895 vhc/h
- **Trafic supplémentaire sur la T9 induit par le PQ** :	+230 vhc/h	+605 vhc/h
- **Axe Babioux-nord** :	240 vhc/h	265 vhc/h
- **Trafic horaire IKEA** :	335 vhc/h	705 vhc/h

Ainsi, **les valeurs retenues jusqu'à présent dans les différentes études de trafic avaient donc tendance à surestimer le trafic** en lien avec IKEA en considérant un trafic journalier moyen induit par IKEA oscillant entre 4'500 et 5'000 vhc/j[21] et en considérant un trafic horaire le samedi induit par IKEA oscillant entre 1'000 et 1'200 vhc/h[22].

Partant de ce constat, **le développement du plan de quartier « Les Morands » peut être étudié afin** d'analyser l'impact du développement des parcelles non encore bâties et **d'évaluer si le trafic actuel additionné du trafic généré par ces nouveaux développements peut se faire sans pour autant atteindre ou dépasser les valeurs retenues jusqu'à présent dans les études de trafic** de la jonction autoroutière et des carrefours de l'axe cantonal T9.

L'analyse de l'impact des développements du PQ « Les Morands » et la capacité du réseau à accueillir le trafic induit a été évalué à l'**horizon 2035**, car il **correspond à l'horizon de modification de la jonction autoroutière n° 24 de Riddes.**

Le **développement du secteur III** comprend un projet de centre commercial offrant un total de surfaces de vente de l'ordre de 19'000 m^2 et **442 cases** de stationnement

Le trafic journalier moyen en lien avec le secteur III est estimé à 2'400 vhc/j. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire** par rapport à l'état actuel (2024) **généré par le projet sur l'axe cantonal T9 est estimé à 1'800 vhc/j**.

Les **analyses à l'horizon 2035 avec le développement du secteur III** ont mis en évidence que **tant la jonction autoroutière** dans sa configuration actuelle **que les deux giratoires de la route cantonale T9 sont aptes à supporter le trafic supplémentaire lié au développement du secteur III.**

---

[21] Riddes PQ Les Morands – Actualisation des études trafic et impacts sur la jonction, octobre 2023, Citec Ingénieurs-Conseils SA

[22] Riddes – Plan de quartier des Morands, Expertise mobilité – Zoom sur la T9, novembre 2020, Citec Ingénieurs-Conseils SA

Ainsi, **le développement du secteur III est compatible avec les aménagements actuels du réseau routier** tant à court qu'à moyen termes.

Le **secteur IV a déjà été en grande partie développé en 2024**, seule la zone entre Coop Retail et McDonald's n'est pas encore bâtie. Dans l'état actuel des réflexions, la **station intermédiaire du téléphérique Riddes – La Tzoumaz serait combinée avec des surfaces commerciales** (commerces spécialisés), mais tant les affectations précises que la taille des surfaces commerciales restent à définir.

Le stationnement intégré dans les analyses comprend les 110 cases projetées aux abords des anciennes bretelles et du viaduc de Riddes pour la station intermédiaire de la liaison câblée et les 120 cases maximum sur la parcelle non encore bâtie entre McDonald's et Coop Retail afin de respecter l'**offre de stationnement maximale révisée pour le secteur IV** du PQ « Les Morands » avec **310 cases**.

Le **trafic journalier moyen en lien avec les projets du secteur IV est estimé à 850 vhc/j**. Pour autant, étant donnée la part de trafic dévié et de clients déjà présents dans la zone commerciale, **le trafic supplémentaire généré par ces projets est estimé à 700 vhc/j**

Ainsi, le trafic journalier moyen (TJM) avec le développement complet du PQ « Les Morands » a pu être estimé et **le trafic supplémentaire total généré sur l'axe cantonal T9 serait de l'ordre de 6'200 vhc/j.**

Pour les périodes critiques du vendredi et du samedi, **le trafic horaire de pointe sur l'axe cantonal T9 avec le développement complet du PQ « Les Morands »** est estimé à l'**horizon 2035** à :

	Vendredi	**Samedi**
- **Axe T9 – Est** (côté Jonction) :	~2'300 vhc/h	~2'350 vhc/h
- **Axe T9 – Ouest** (côté Saxon) :	~1'450 vhc/h	~1'100 vhc/h

Ainsi, **le trafic total généré sur l'axe cantonal T9 par l'ensemble du PQ « Les Morands »** (hors Hornbach) **serait de l'ordre d'environ 700 vhc/h à l'heure de pointe du vendredi (17h-18h) et d'environ 1'250 vhc/h à l'heure de pointe du samedi (14h-15h)**

Avec le développement complet du PQ « Les Morands » et l'accroissement naturel du trafic, le **trafic horaire** maximal sur l'axe cantonal T9 sera de l'ordre de **2'350 vhc/h à l'horizon 2035** et **s'approche du trafic de dimensionnement de la jonction autoroutière.**

La capacité des **deux giratoires de la route cantonale T9** a été analysée pour l'horizon 2035 avec l'ensemble du PQ « Les Morands » et bien que des congestions puissent apparaître aux heures de pointe, **l'écoulement du trafic reste de satisfaisant à bon et les remontées de file n'auront pas d'impact**.

Ainsi, **le développement du secteur III est compatible avec les aménagements actuels du réseau routier** tant à court qu'à moyen termes. **Le développement complet du PQ « Les Morands » est envisageable, mais nécessite** à ce stade **d'affiner le projet de développement** de la station intermédiaire et des surfaces commerciales **afin de pouvoir préciser le trafic induit par ces projets** et **valider par une analyse spécifique la capacité de la jonction autoroutière et son fonctionnement**.

Sion, Novembre 2024

Bureau d'ingénieurs

TRANSPORTPLAN SION SA

Lucas Rossini

7. ANNEXES

Annexe 1A : Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat actuel (2024) – Vendredi 17h-18h

Annexe 1B : Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat actuel (2024) – Vendredi 17h-18h

Annexe 2A : Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat actuel (2024) – Samedi 14h-15h

Annexe 2B : Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat actuel (2024) – Samedi 14h-15h

Annexe 3A : Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat 2035 avec secteur III – Vendredi 17h-18h

Annexe 3B : Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat 2035 avec secteur III – Vendredi 17h-18h

Annexe 4A : Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat 2035 avec secteur III – Samedi 14h-15h

Annexe 4B : Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat 2035 avec secteur III – Samedi 14h-15h

Annexe 5A : Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat 2035 avec PQ complet – Vendredi 17h-18h

Annexe 5B : Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat 2035 avec PQ complet – Vendredi 17h-18h

Annexe 6A : Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat 2035 avec PQ complet – Samedi 14h-15h

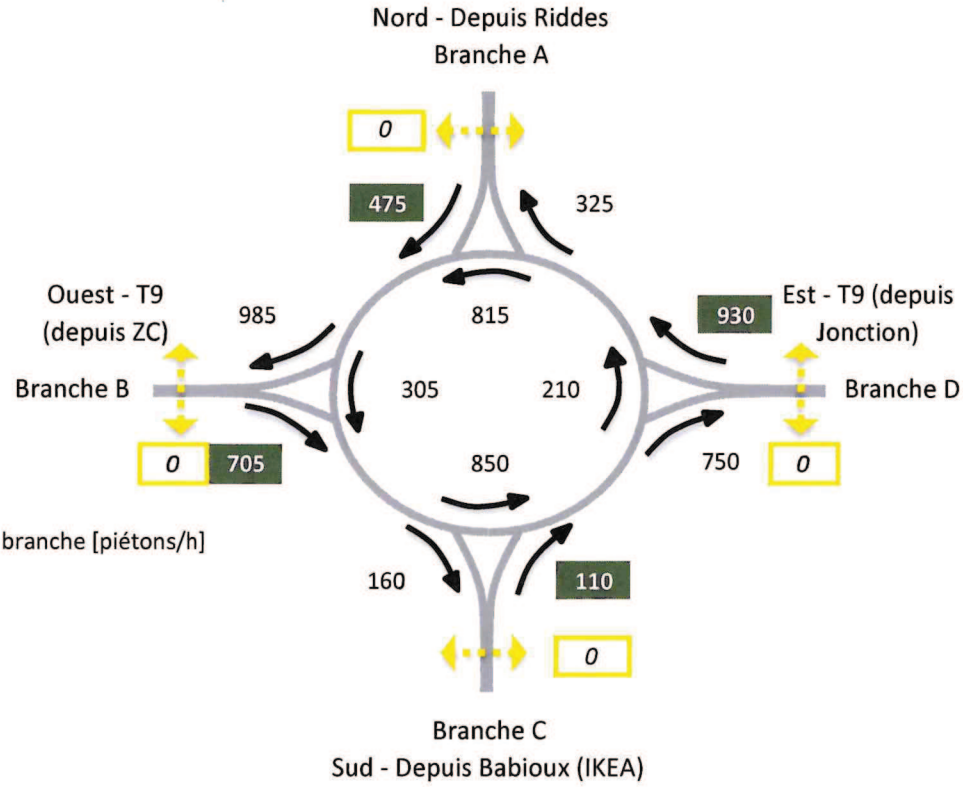
Annexe 6B : Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat 2035 avec PQ complet – Samedi 14h-15h

Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat actuel (2024) – Vendredi 17h-18h *Annexe n° 1A*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	A
Temps d'attente moyen [s]	7	6
Temps d'attente 95% [s]	13	13
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	12
Longueur file d'attente 95% [m]	18	24
Degré d'utilisation de la sortie [%]	23%	70%

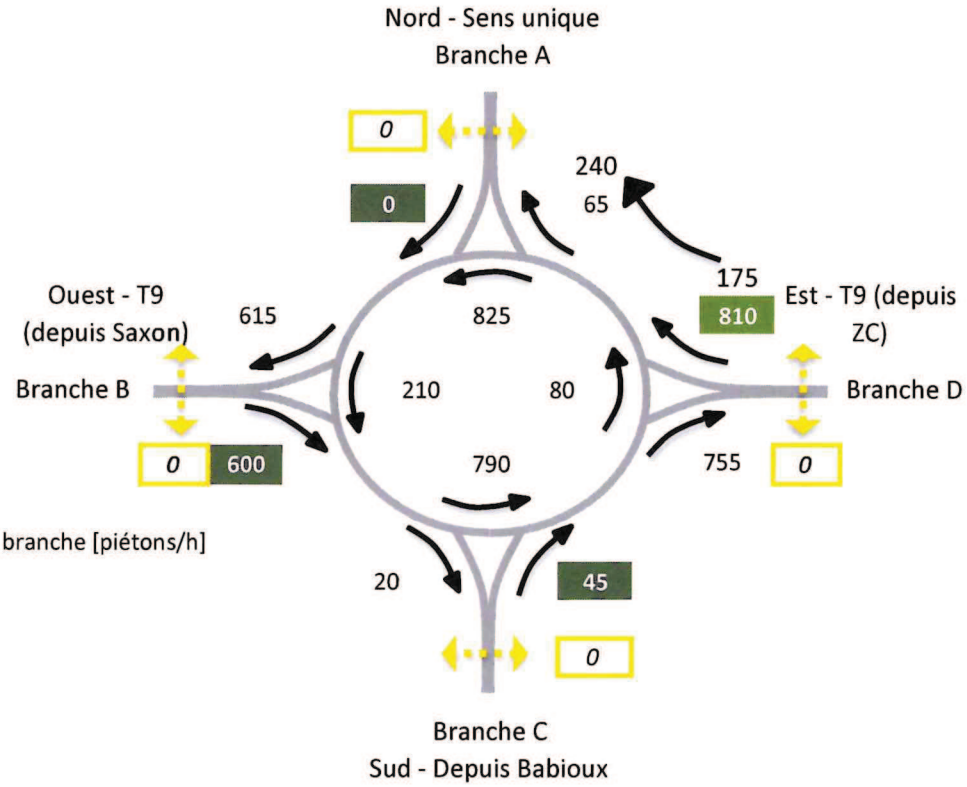
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	A
Temps d'attente moyen [s]	4	9
Temps d'attente 95% [s]	5	20
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	18
File d'attente 95% [m]	6	42
Degré d'utilisation de la sortie [%]	11%	54%

Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat actuel (2024) – Vendredi 17h-18h *Annexe n° 1B*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	A
Temps d'attente moyen [s]	5	9
Temps d'attente 95% [s]	5	18
Longueur file d'attente moyenne [m]	0	12
Longueur file d'attente 95% [m]	0	30
Degré d'utilisation de la sortie [%]	5%	44%

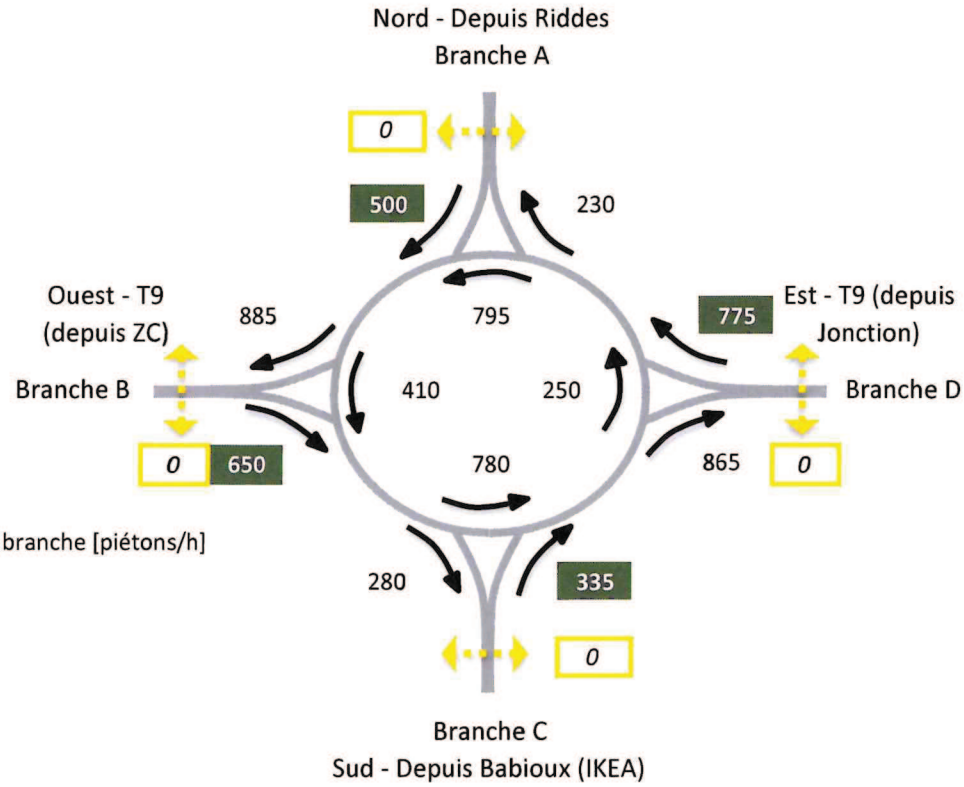
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	6	12
Temps d'attente 95% [s]	6	30
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	18
File d'attente 95% [m]	6	54
Degré d'utilisation de la sortie [%]	1%	54%

Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat actuel (2024) – Samedi 14h-15h *Annexe n° 2A*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	A
Temps d'attente moyen [s]	7	6
Temps d'attente 95% [s]	13	13
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	12
Longueur file d'attente 95% [m]	18	24
Degré d'utilisation de la sortie [%]	16%	63%

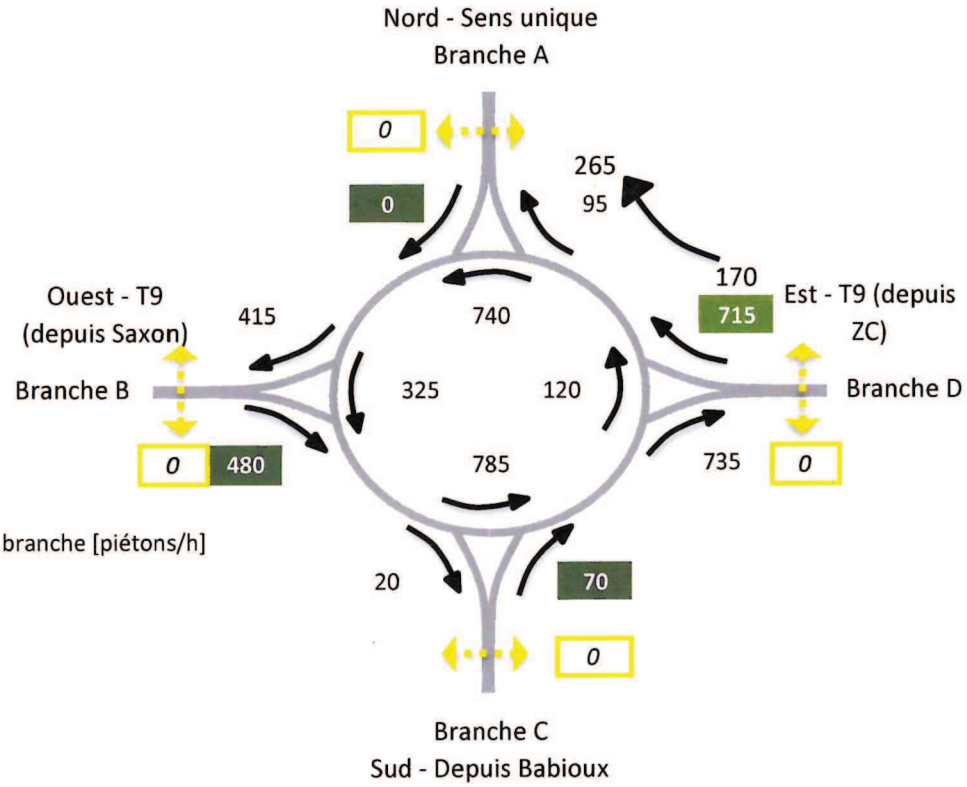
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	A
Temps d'attente moyen [s]	5	7
Temps d'attente 95% [s]	8	14
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	12
File d'attente 95% [m]	12	30
Degré d'utilisation de la sortie [%]	20%	62%

Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat actuel (2024) – Samedi 14h-15h *Annexe n° 2B*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	A
Temps d'attente moyen [s]	5	8
Temps d'attente 95% [s]	5	15
Longueur file d'attente moyenne [m]	0	12
Longueur file d'attente 95% [m]	0	24
Degré d'utilisation de la sortie [%]	7%	30%

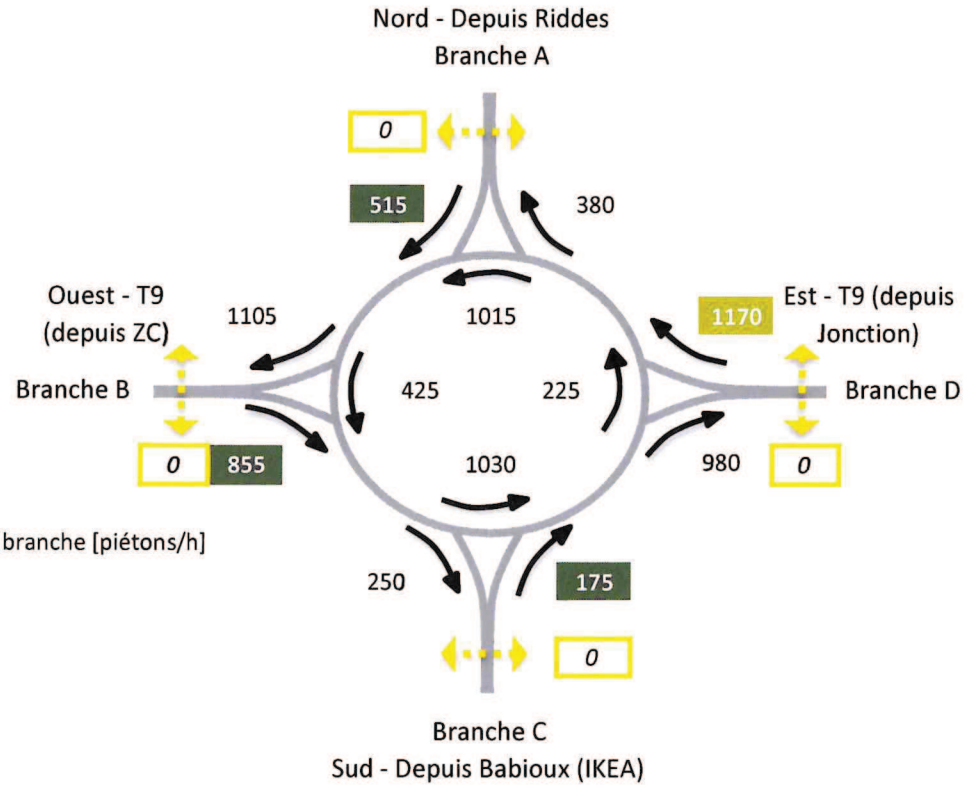
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	6	10
Temps d'attente 95% [s]	7	23
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	12
File d'attente 95% [m]	6	36
Degré d'utilisation de la sortie [%]	1%	53%

Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat 2035 avec secteur III – Vendredi 17h-18h *Annexe n° 3A*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	A
Temps d'attente moyen [s]	9	10
Temps d'attente 95% [s]	19	23
Longueur file d'attente moyenne [m]	12	18
Longueur file d'attente 95% [m]	24	42
Degré d'utilisation de la sortie [%]	27%	79%

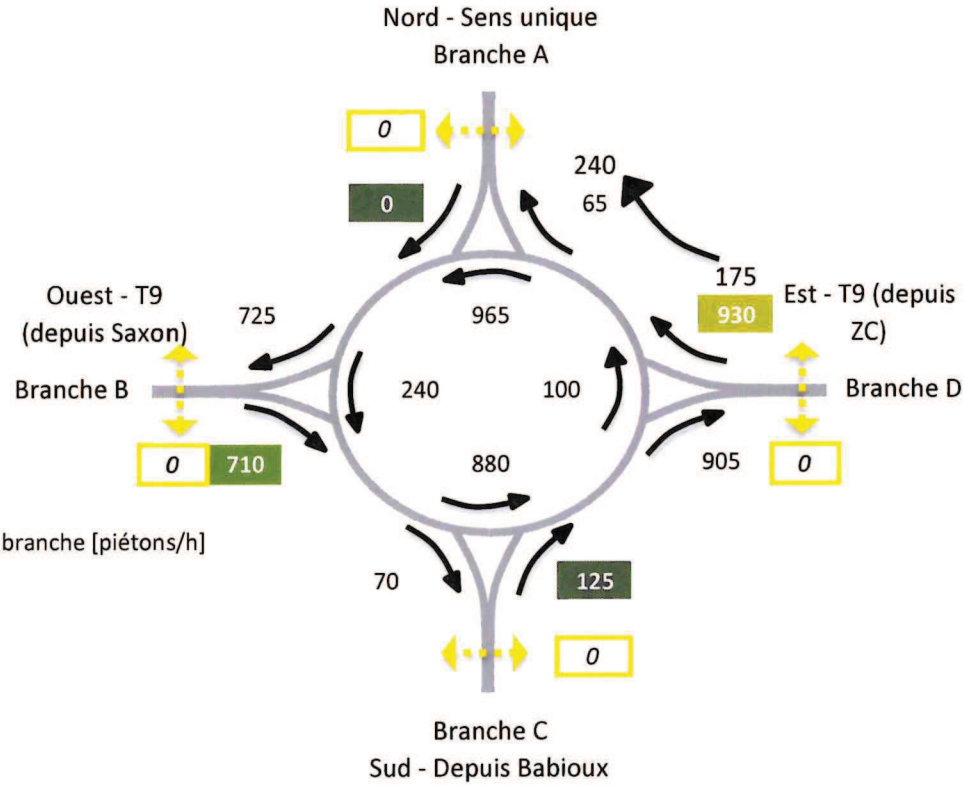
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	C
Temps d'attente moyen [s]	5	20
Temps d'attente 95% [s]	7	50
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	42
File d'attente 95% [m]	6	108
Degré d'utilisation de la sortie [%]	18%	70%

Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat 2035 avec secteur III – Vendredi 17h-18h *Annexe n° 3B*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	6	12
Temps d'attente 95% [s]	6	29
Longueur file d'attente moyenne [m]	0	18
Longueur file d'attente 95% [m]	0	42
Degré d'utilisation de la sortie [%]	5%	52%

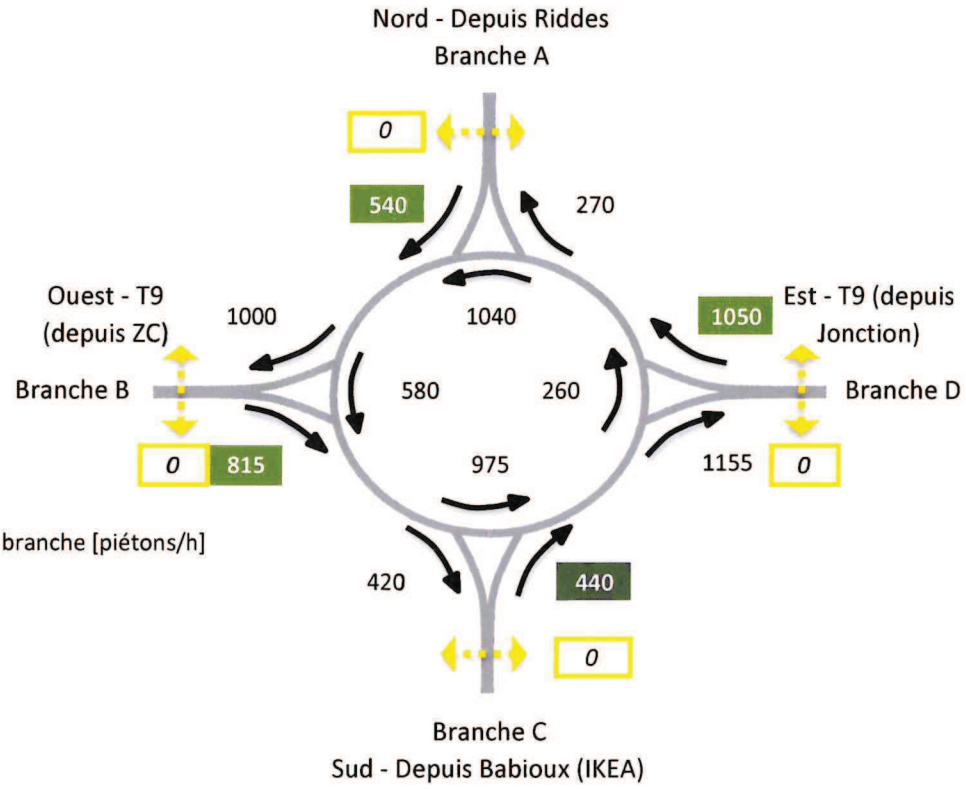
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	C
Temps d'attente moyen [s]	7	22
Temps d'attente 95% [s]	10	54
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	36
File d'attente 95% [m]	6	96
Degré d'utilisation de la sortie [%]	5%	65%

Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat 2035 avec secteur III – Samedi 14h-15h *Annexe n° 4A*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	B	B
Temps d'attente moyen [s]	10	11
Temps d'attente 95% [s]	22	26
Longueur file d'attente moyenne [m]	12	18
Longueur file d'attente 95% [m]	30	48
Degré d'utilisation de la sortie [%]	19%	71%

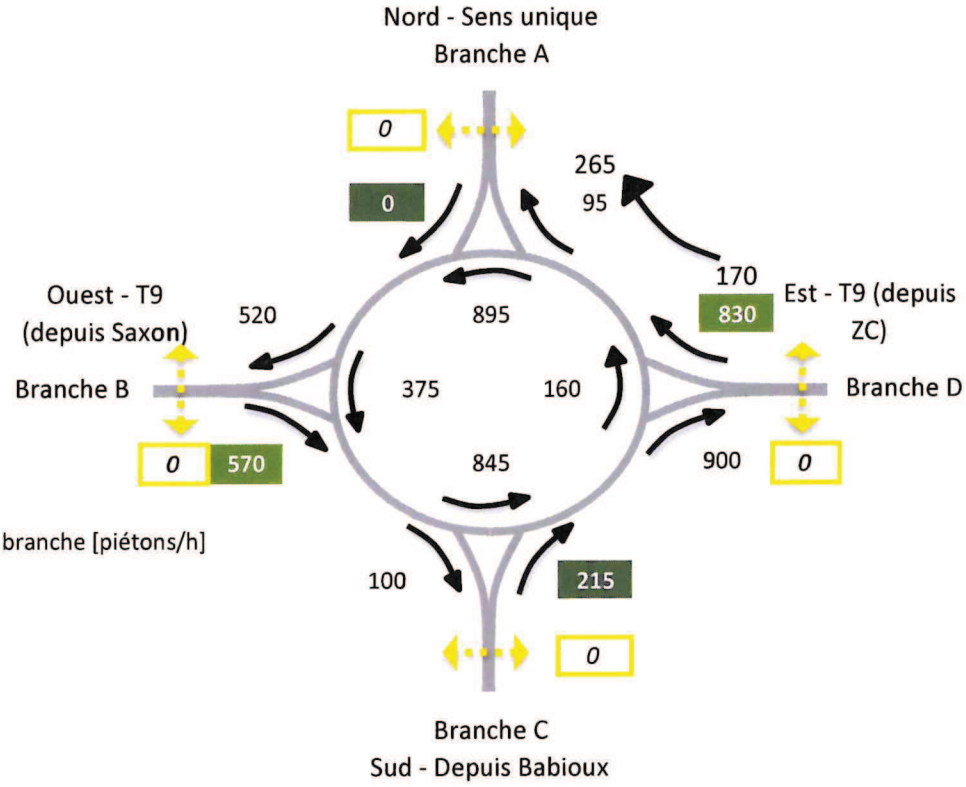
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	7	13
Temps d'attente 95% [s]	14	33
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	24
File d'attente 95% [m]	18	66
Degré d'utilisation de la sortie [%]	30%	83%

Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat 2035 avec secteur III – Samedi 14h-15h *Annexe n° 4B*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	6	10
Temps d'attente 95% [s]	6	22
Longueur file d'attente moyenne [m]	-6	12
Longueur file d'attente 95% [m]	-6	30
Degré d'utilisation de la sortie [%]	7%	37%

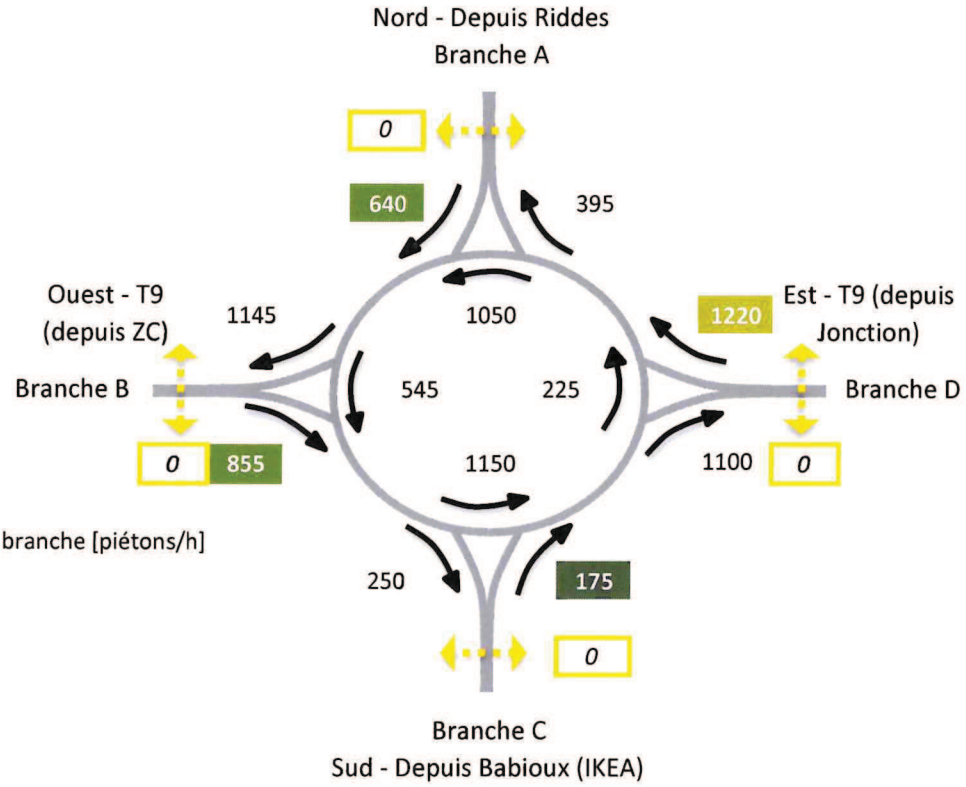
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	8	16
Temps d'attente 95% [s]	14	39
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	24
File d'attente 95% [m]	12	66
Degré d'utilisation de la sortie [%]	7%	64%

Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat 2035 avec PQ complet – Vendredi 17h-18h *Annexe n° 5A*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	B	B
Temps d'attente moyen [s]	14	12
Temps d'attente 95% [s]	33	28
Longueur file d'attente moyenne [m]	18	18
Longueur file d'attente 95% [m]	48	48
Degré d'utilisation de la sortie [%]	28%	82%

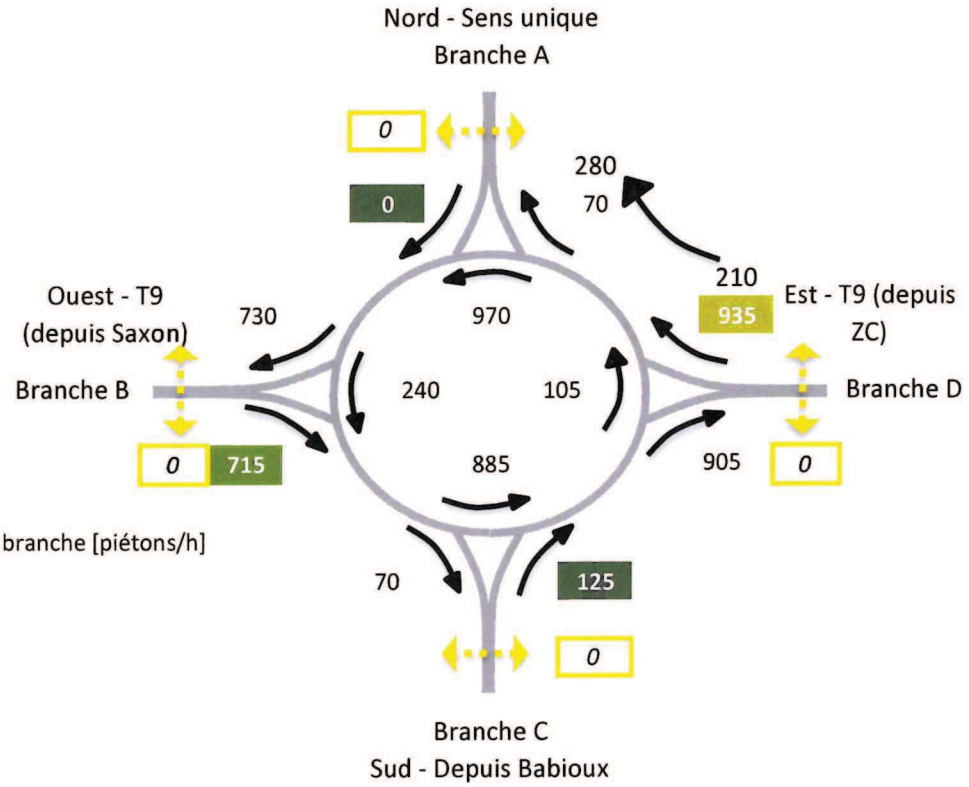
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	C
Temps d'attente moyen [s]	5	28
Temps d'attente 95% [s]	8	65
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	60
File d'attente 95% [m]	6	138
Degré d'utilisation de la sortie [%]	18%	79%

Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat 2035 avec PQ complet – Vendredi 17h-18h *Annexe n° 5B*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	6	12
Temps d'attente 95% [s]	6	29
Longueur file d'attente moyenne [m]	0	18
Longueur file d'attente 95% [m]	0	48
Degré d'utilisation de la sortie [%]	5%	52%

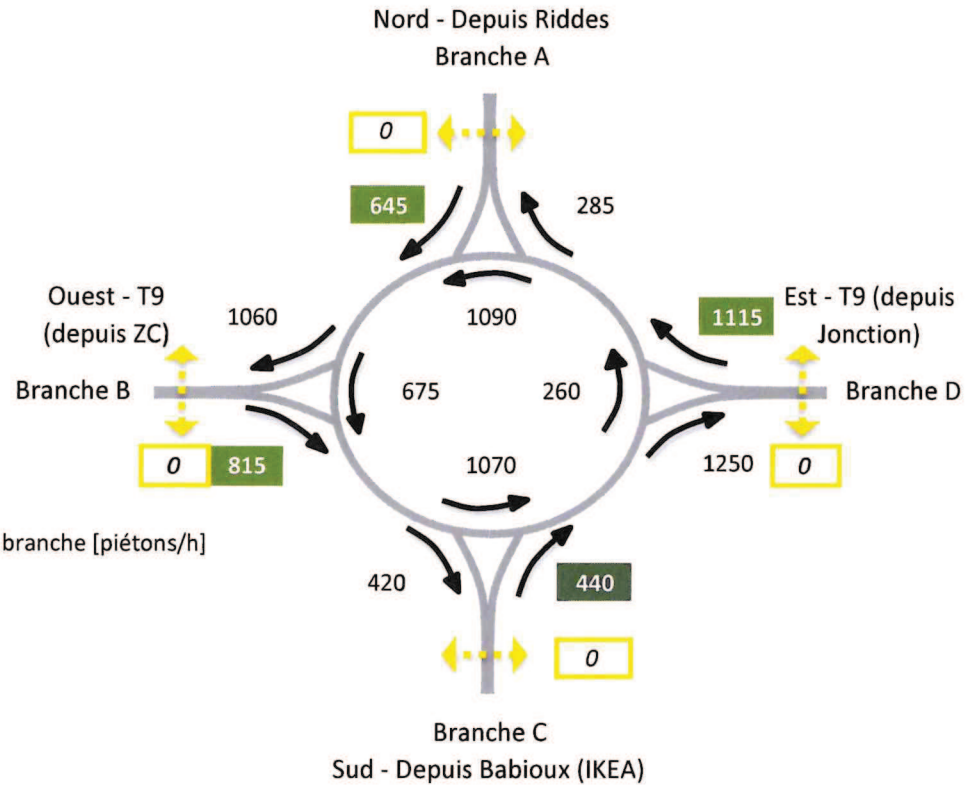
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	C
Temps d'attente moyen [s]	7	23
Temps d'attente 95% [s]	10	56
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	36
File d'attente 95% [m]	6	96
Degré d'utilisation de la sortie [%]	5%	65%

Giratoire T9 (côté Jonction) – Etat 2035 avec PQ complet – Samedi 14h-15h *Annexe n° 6A*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	B	B
Temps d'attente moyen [s]	16	13
Temps d'attente 95% [s]	38	31
Longueur file d'attente moyenne [m]	18	18
Longueur file d'attente 95% [m]	54	54
Degré d'utilisation de la sortie [%]	20%	76%

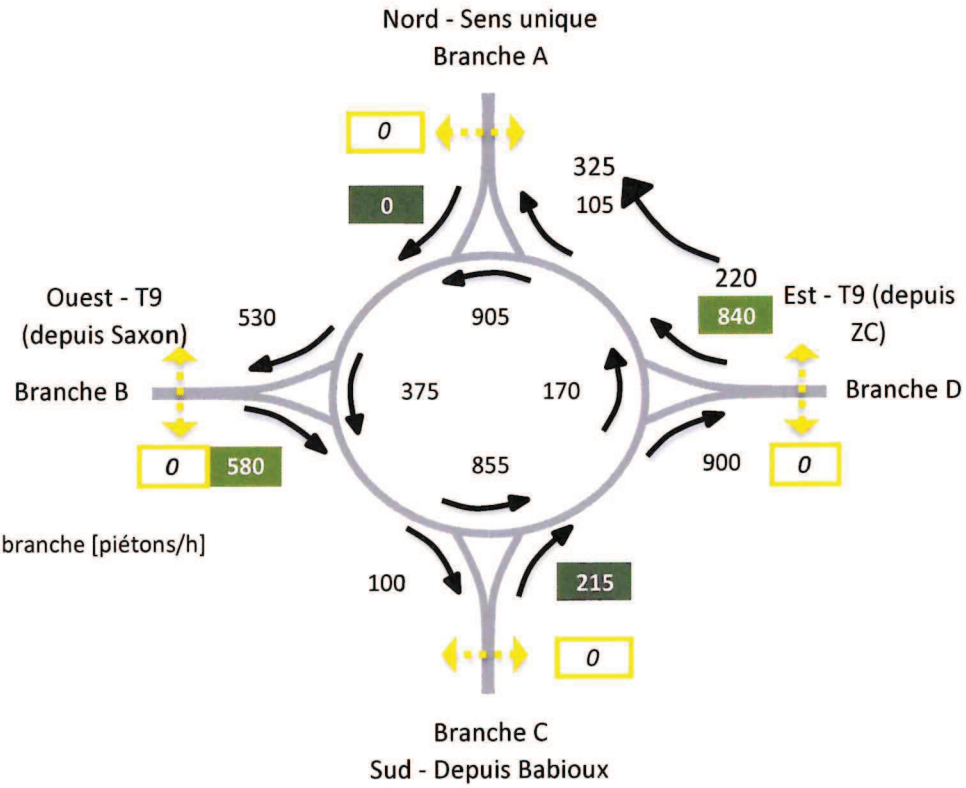
	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	2	2
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1+	1+
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	8	17
Temps d'attente 95% [s]	16	43
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	36
File d'attente 95% [m]	18	90
Degré d'utilisation de la sortie [%]	30%	89%

Giratoire T9 (côté Saxon) – Etat 2035 avec PQ complet – Samedi 14h-15h *Annexe n° 6B*

Légende :

Niveau de service	Attente moyenne [s]	
A	0 à 10 s	Très bon
B	10 à 20 s	Bon
C	20 à 30 s	Satisfaisant
D	30 à 45 s	Suffisant
E	> 45 s	Insuffisant
F	Saturation	Critique

100 Débit piétons traversant la branche [piétons/h]



	Branche A	Branche B
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	6	10
Temps d'attente 95% [s]	6	23
Longueur file d'attente moyenne [m]	0	12
Longueur file d'attente 95% [m]	0	30
Degré d'utilisation de la sortie [%]	8%	38%

	Branche C	Branche D
Nombre de voie(s) d'entrée	1	1
Nombre de voie(s) de sortie	1	1
Nombre de voie(s) de circulation	1	1
Niveau de service de l'entrée	A	B
Temps d'attente moyen [s]	8	17
Temps d'attente 95% [s]	14	42
Longueur file d'attente moyenne [m]	6	24
File d'attente 95% [m]	12	72
Degré d'utilisation de la sortie [%]	7%	64%

COMMUNE DE RIDDES

COMMUNE DE RIDDES
Canton du Valais

ROUTES DE DESSERTES SUD ET NORD DU PQ « LES MORANDS », RIDDES

RAPPORT BRUIT



Bureau d'études Impact SA
Rue du Rhône 10
1950 Sion (VS)
027 323 50 04

Bureau d'études IMPACT
www.impactsa.ch
info@impactsa.ch

Réf. 7407 | 20 novembre 2024

Réf. dossier	7407
Date, version	20 novembre 2024, version 1.0
Auteur(s) du rapport	Marguerite Cerruti

TABLE DES MATIERES

1 INTRODUCTION 1

2 BASES LEGALES 1

3 DONNÉES DE BASE 2

4 VÉRIFICATION DU RESPECT DE L' ART. 7 OPB 3

5 CONCLUSION 5

6 ANNEXE 5

1 INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'homologation du projet du PQ « Les Morands », la vitesse sur les axes de dessertes Sud et Nord a été limitée à 30 km/h. En 2023, la Commune de Riddes a déposé le projet de signalisation proposant une augmentation de la vitesse légale à 50 km/h sur ces routes.

Selon le préavis de la Section mobilité et dangers naturels du 7 décembre 2023, une expertise de bruit doit être réalisée en tenant compte de nouvelles évaluations de trafic et du développement complet du quartier des Morands.

La Commune de Riddes a mandaté le Bureau d'études Impact SA pour établir une analyse de bruit afin de vérifier que les nuisances sonores dues au trafic avec une vitesse de 50 km/h sur les routes de dessertes respectent les exigences légales par rapport aux locaux à usage sensible au bruit et les parcelles non bâties voisines.

2 BASES LEGALES

Dans le cadre de la réalisation du plan de quartier PQ « Les Morands », deux routes ont été aménagées depuis la route cantonale RC T9: l'une pour desservir la partie Sud et l'autre pour la partie Nord du PQ.

Il s'agit des nouvelles installations fixes au sens de l'article 2, alinéa 1 de l'Ordonnance de protection contre le bruit (OPB)

Pour mémoire, les articles légaux concernés sont rappelés ci-après :

Article 11 LPE Émissions – Principe

> *1 Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions).*
>
> *2 Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable.*
>
> *3 Les émissions seront limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes.*

Article 7 OPB Limitation des émissions de nouvelles installations fixes

> *Les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution :*
>
> *a. Dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable, et*
>
> *b. De telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification.*

Les **valeurs limites d'exposition** aux divers types de bruits sont fixées dans l'OPB. Dans le cas présent, l'analyse se réfère à l'annexe 3 OPB, «bruit du trafic routier», pour les nuisances induites par le trafic sur les routes de dessertes.

Les valeurs limites à prendre en compte sont déterminées en fonction du **degré de sensibilité au bruit** (DS) des zones concernées (cf. Tableau 2.1).

Degré de sensibilité (article 43 OPB)	Valeur de planification Lr en dB(A)		Valeur limite d'immission Lr en dB(A)		Valeur d'alarme Lr en dB(A)	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70

Tableau 2.1 : Valeurs limites d'exposition au bruit routier en fonction des DS.

Selon le plan d'affectation des Zones (PAZ) et le Règlement Communal des Constructions et des zones (RCCZ) en vigueur de la Commune de Riddes, les parcelles avoisinantes les routes concernées se trouvent dans :

- la zone mixte d'activités commerciales, artisanales, de service, sportives, récréatives et touristiques avec un DS III, dans la partie Nord et Sud du PQ;
- la zone mixte artisanale avec habitat avec un DS III, à l'Est de la desserte Sud ;
- la zone agricole avec un DS III, au Sud-Est, au Sud et à l'Ouest;
- les voies de la ligne CFF du Simplon, au Nord.

3 DONNÉES DE BASE

Le projet prévoit la mise en place d'une limitation de vitesse à 50 km/h. Dans le cadre de procédure d'homologation du projet du PQ « Les Morands », la vitesse sur ces axes a été limitée à 30 km/h.

La présente analyse se base sur :

- Le plan « Accès PQ Les « – Signalisation & marquage – État futur », élaboré par le bureau Moret & Associées SA et daté du 31.06.2023 ;
- Le plan « 9910.01 – Riddes - PQ Les Morands – Relevé après exécution - Mur en gabions », élaboré par le bureau Moret & Associées SA et daté du 24.06.2024 ;
- Le rapport technique « Plan de quartier « Les Morands » - Analyse du trafic effectif et des développements », élaboré par le bureau d'ingénieurs TRANSPORTPLAN SA, daté de novembre 2024.

Le rapport technique du bureau TRANSPORTPLAN SA présente les plans des charges à différents états (état initial 2024, états 2024 et 2040 avec le PQ « Les Morands » entièrement réalisé). Il démontre que les valeurs retenues dans le cadre du projet de réaménagement des carrefours sur la route cantonale T9 (Riddes – Nouveaux carrefours T9, NIE – Chapitres trafic, mars 2021, version 2, Citec Ingénieurs-Conseils SA) avaient tendance à surestimer le trafic induit par l'exploitation d'IKEA.

La présente analyse de bruit se base sur le trafic journalier moyen 2040 (TJM 2040) avec le quartier des Morands entièrement réalisé. Les charges de trafic admises sont les suivantes :

- 3'500 vhc/j sur la partie Est de la desserte Sud (trafic principalement lié à l'exploitation d'IKEA);
- 1'500 vhc/j sur la partie Ouest de la desserte Sud (trafic principalement lié au développement du secteur III);
- 2'250 vhc/j sur la partie à sens unique de la desserte Nord;
- 10'650 vhc/j sur la partie à double sens de la desserte Nord (6400 vhc/j vers le Sud et 4'250 vhc/j vers le Nord).

L'estimation des niveaux sonores dus au trafic sur les routes de dessertes se base sur les données résumées dans le Tableau 3.1. Les émissions ont été calculées selon le modèle sonROAD18 intégré au programme Immi23 (les détails par tronçon sont présentés en annexe A).

Tronçon	Desserte Sud Partie Est	Desserte Sud Partie Ouest	Desserte Nord sens unique	Desserte Nord direction Sud	Desserte Nord direction Sud
TJM 2040	3500	1500	2250	6400	4250
Vitesse	50	50	50	50	50
Revêtement	Kb50_-1dB	Kb50_-1dB	Kb50_-1dB	Kb50_-1dB	Kb50_-1dB
Type de répartition	RD 50 km/h	RD 50 km/h	RD 50 km/h	RL 50 km/h	RL 50 km/h
LwA par sens Jour			73.2 dB(A)	77.3 dB(A)	75.5 dB(A)
LwA par sens Nuit			58.6 dB(A)	67.7 dB(A)	65.9 dB(A)
LwA section Jour	75.1 dB(A)	70.9 dB(A)			
LwA section Nuit	60.5 dB(A)	56.8 dB(A)			

Tableau 3.1 : Hypothèses de trafic routier à l'horizon 2040 avec le quartier des Morands entièrement réalisé.

4 VÉRIFICATION DU RESPECT DE L' ART. 7 OPB

Conformément à l'article 7 OPB, les émissions sonores induites par le trafic sur les routes de dessertes seules ne doivent pas entraîner d'immissions dépassant les **valeurs de planification (VP)** des DS respectifs.

Les résultats des calculs le long de ces axes à l'horizon 2040 avec le quartier des Morands entièrement réalisé sont résumés dans le Tableau 4.1 et la position des récepteurs les plus proches est présentée à la Figure 4.1.

Récepteur	H réc.	DS	Valeur de planification		Niveaux d'évaluation	
			Jour	Nuit	Jour	Nuit
	[m]		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
R 5916A_0	1.5	III	60	50	48.6	35.0
R 5916A_1	4.3	III	60	50	56.6	42.5
R 5916A_2	7.1	III	60	50	59.5	45.3
R 5916A_3	9.9	III	60	50	58.6	44.6
R 5916A_4	12.7	III	60	50	58.0	44.0
R 5916B_0	1.5	III	60	50	48.6	34.9
R 5916B_1	4.3	III	60	50	53.0	38.8
R 5916B_2	7.1	III	60	50	57.3	42.9
R 5916B_3	9.9	III	60	50	57.7	43.5
R 5916B_4	12.7	III	60	50	58.1	43.8
R 5915A_0	1.5	III	60	50	47.0	34.2
R 5915A_1	4.3	III	60	50	48.8	35.9
R 5915A_2	7.1	III	60	50	51.0	38.3
R 5915A_3	9.9	III	60	50	53.0	40.1
R 5915A_4	12.7	III	60	50	54.6	41.2
R 5915B_0	1.5	III	60	50	46.8	33.4
R 5915B_1	4.3	III	60	50	47.9	34.5
R 5915B_2	7.1	III	60	50	49.3	35.9
R 5915B_3	9.9	III	60	50	50.9	37.6
R 5915B_4	12.7	III	60	50	53.1	39.5
R 9292_0	1.5	III	60	50	45.2	32.0
R 9292_1	4.3	III	60	50	46.2	33.3
R 9292_2	7.1	III	60	50	47.6	35.2
R 9292_3	9.9	III	60	50	48.8	36.4
R 9292_4	12.7	III	60	50	50.2	38.0
R1_1	4.3	III	60	50	46.6	33.2
R1_4	12.5	III	60	50	50.5	36.8
R2_1	4.3	III	60	50	47.5	33.8
R2_2	7	III	60	50	48.5	34.8
R2_3	9.7	III	60	50	50.6	36.7
R2_4	12.5	III	60	50	52.4	38.3
R3_1	4.3	III	60	50	47.7	34.0
R3_2	7	III	60	50	48.7	34.9
R3_3	9.7	III	60	50	50.8	36.7
R3_4	12.5	III	60	50	52.7	38.6
R4_1	4.3	III	60	50	46.8	32.3
R4_4	12.5	III	60	50	51.8	37.2
R5_1	4.3	III	60	50	47.5	33.0
R5_4	12.5	III	60	50	52.2	37.8
R6_1	4.3	III	60	50	46.5	32.1
R6_2	7	III	60	50	47.2	32.7
R6_3	9.7	III	60	50	48.6	34.1
R6_4	12.5	III	60	50	50.6	36.1
R7_1	4.3	III	60	50	45.4	30.8
R7_4	12.5	III	60	50	48.4	33.8
R8_1	4.3	III	60	50	43.6	29.7
R8_4	12.5	III	60	50	45.1	31.1
IKEA 1	1.5	III*	65	55	51.6	37.0
IKEA 2	7	III*	65	55	45.1	30.5
IKEA 3	7	III*	65	55	43.8	29.4
H_1	4.5	III*	65	55	45.1	30.8
McDo_1	5.5	III*	65	55	57.9	47.5
R Sud_0	6.5	III	65	55	56.9	42.7
R Sud_1	11.5	III	65	55	54.8	40.6

*Locaux d'exploitation (+5 dB(A) selon l'article 42 OPB)

Tableau 4.1 : Horizon 2040 - Niveaux d'évaluation Lr au droit des récepteurs les plus proches.



Figure 4.1 : État 2040 avec quartier des Morands entièrement réalisé - Emplacement des sources de bruit (en bleu) et des récepteurs les plus proches (en rouge).

5 CONCLUSION

La présente analyse de bruit concerne le projet de signalisation prévoyant une augmentation de la vitesse de circulation à 50 km/h sur les routes de dessertes Sud et Nord du quartier des Morands sur le territoire de la Commune de Riddes.

Selon les prévisions de trafic à l'horizon 2040 avec ce quartier entièrement réalisé, les valeurs de planification du DS III seront partout respecter le long des routes de dessertes avec une vitesse de circulation limitée à 50 km/h. A noter qu'au droit des bâtiments existants, même les VP du DS II seront respectées.

La proposition d'augmenter la vitesse légale à 50 km/h sur les routes de dessertes respecte les exigences de l'article 7 OPB. De plus, selon l'analyse du trafic actuel, les utilisateurs circulent déjà à une vitesse effective de l'ordre de 50 km/h.

Bureau d'études IMPACT SA

Sion, le 20 novembre 2024



Marguerite Cybulska Cerruti

6 ANNEXE

ANNEXE A **ÉMISSIONS SUR LES ROUTES DE DESSERTES MODÉLISÉES DANS IMMI2023 SELON SONROAD18**

ETAT 2040 - CARACTERISTIQUES DE TRAFIC

Tronçon	TJM	Type	Kb revêt.	Vitesse	C1_J	C1_N	C2_J	C2_N	C3_J	C3_N	C4_J	C4_N	C5_J	C5_N	C6_J	C6_N	C7_J	C7_N	C8_J	C8_N	C9_J	C9_N	C10_J	C10_N	THJ	%Nt2	THN	%Nn2	Lw,A J	Lw,A N
sud 1	3500	RC 50 km/h	KB50_-1dB	50	1.85	0.15	5.43	1.15	179.58	19.92	0	0	9.01	0.81	0	0	0	0	5.92	0.45	4.35	0.59	0	0	206	8.5%	23	10.1%	75.1	60.5
sud 2	1500	RC 50 km/h	KB50_-1dB	50	0.79	0.07	2.33	0.49	76.96	8.54	0	0	3.86	0.35	0	0	0	0	2.54	0.19	1.86	0.25	0	0	88	8.5%	10	10.1%	70.9	56.8
Nord 1	2250	RC 50 km/h	KB50_-1dB	50	1.19	0.1	3.49	0.74	115.44	12.81	0	0	5.79	0.52	0	0	0	0	3.8	0.29	2.79	0.38	0	0	133	8.5%	15	10.2%	73.2	58.6
nord 2 E	4250	RL 50 km/h	KB50_-1dB	50	1.65	0.24	7.27	1.08	217.31	29.92	1.33	0.08	14.25	1.44	0.93	0.06	0.37	0.03	4.22	0.35	1.19	0.27	1.06	0.11	250	6.2%	34	6.1%	75.5	65.9
nord 2 W	6400	RL 50 km/h	KB50_-1dB	50	2.49	0.37	10.95	1.63	327.24	45.06	2	0.11	21.47	2.17	1.41	0.08	0.56	0.05	6.35	0.52	1.79	0.41	1.59	0.17	376	6.2%	51	6.1%	77.3	67.7