

<p align="center">Numéro URB.5.STR</p>	<p align="center">Secteurs stratégiques</p>		
<p align="center">Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA2: U2 PA3: U2 Code ARE : 6266.3.261</p>	<p align="center">Coût : Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Communes Territoire(s) concerné(s) : Voir détail par fiches</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
<p>La clé du développement se situe dans la mobilisation des secteurs stratégiques et dans le choix d'une densité résolutement urbaine et mixte, correspondant à des secteurs à la fois centraux et bien desservis en transport public. C'est un levier majeur permettant la valorisation des centralités et le développement urbain vers l'intérieur à court terme.</p> <p>La mise en œuvre des secteurs mentionnés se fait au travers des planifications communales (PAZ/RCCZ et plans d'affectation spéciaux). Il revient aux communes de déterminer les meilleurs outils à appliquer et à expliquer les démarches, pesées des intérêts et décisions relatives dans le rapport explicatif selon l'art. 47 OAT.</p> <p>Dans toutes les situations, la valorisation des volumes existants prévaut et est indispensable. La densification n'est cependant pas automatique, elle doit se faire uniquement si la qualité urbanistique et architecturale est assurée et doit être évaluée selon le contexte (patrimoine bâti et naturel, dangers naturels, nuisance (bruit, air, etc.).</p> <p>Les secteurs stratégiques se répartissent sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et s'inscrivent dans une vision de développement à long terme. Ces secteurs doivent être développés en priorité et dans les proportions nécessaires pour les 15 à 20 prochaines années, car il s'agit de secteurs préférentiels pour l'accueil de nouveaux habitants et emplois. Ils sont</p>			

retenus pour leur bonne desserte TP, la disponibilité des infrastructures publiques, leur caractère central. Ils concordent aux principes de la vision : multipolarité et hiérarchisation urbaine, renforcement de la proximité.

La densification ne peut être assurée que si les réserves sont effectivement mobilisées. Plusieurs voies sont possibles et peuvent être combinées afin d'assurer la mobilisation des réserves :

- > Sensibiliser les propriétaires en les réunissant par secteurs pour les renseigner et les inciter à valoriser leur bien. Cela permet également de stimuler la mise en commun des infrastructures (accès, stationnement, chauffage) et les étapes de réalisation.
- > Lancer un concours ou un mandat d'étude parallèle (SIA 142, 143) avec les propriétaires.
- > Définir des périmètres de développement (art. 12a LcAT) et ainsi conclure des contrats avec les propriétaires concernés ou utiliser le droit d'expropriation des communes.
- > Fixer un délai de construction (art. 16b LcAT) aux propriétaires.
- > User du droit d'emption (art. 16c LcAT) des communes.
- > Mettre en place un remembrement parcellaire ou une rectification de limites (art. 17 et 18 LcAT) afin de disposer d'un secteur au foncier moins complexe.
- > Exiger des plans d'affectation spéciaux (art. 12 LcAT) peut également être approprié, bien qu'ajouter une planification supplémentaire ne soit pas de nature à accélérer le processus. C'est toutefois un outil de qualité et un levier pour une bonne mise en œuvre.
- > Octroyer aux propriétaires des majorations d'utilisation du sol (art. 14 OC).
- > La taxe sur la plus-value est un instrument majeur pouvant permettre de mettre en œuvre la densification, mais soutenant surtout une densification de qualité, en disposant ainsi d'un fonds finançant des mesures infrastructurelles de qualité.

Le nombre de secteurs stratégiques et leur périmètre a été affiné depuis le PA3. Ils sont déterminés en fonction de leur capacité à absorber la croissance en habitants et en emplois pour les 15 à 20 prochaines années et en fonction de la qualité de desserte future (2040). De ce fait, il y a peu de sites stratégiques dans les secteurs de coteaux et dans certains secteurs de plaine moins bien desservis par les réseaux de transports publics. Les sites non retenus restent d'une importance capitale pour le développement vers l'intérieur. Ils ne sont pas prioritaires mais leur urbanisation doit être réfléchie pour ne pas pénaliser les développements à plus long terme.

Mesure(s) du PA5 en relation

Mesure(s) du PA5 en relation : URB.5.STR.1 à URB.5.STR15

Type d'affectation

L'affectation visée pour les sites stratégiques est de la zone centre, mixte ou similaire.

Coordination transports et urbanisation

La stratégie SU2.3 du PA fait état de la nécessité de valoriser les réserves dans le tissu bâti à des fins de densification de qualité et bien située. Ainsi, la densification doit optimiser l'existant et être réalisée là où elle est opportune (bonne desserte TP/MD, proximité des services).

Opportunité et utilité

- > BA2 : Réduire la pression de l'urbanisation et du tourisme sur les ressources naturelles
- > BA5 : Améliorer la qualité de l'urbanisation dans les processus de densification
- > BA6 : Équilibrer et renforcer la multifonctionnalité des sites urbains
- > BA7 : Renforcer la connexion entre les localités de plaine et de la montagne
- > BA9 : Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

Tâches du canton

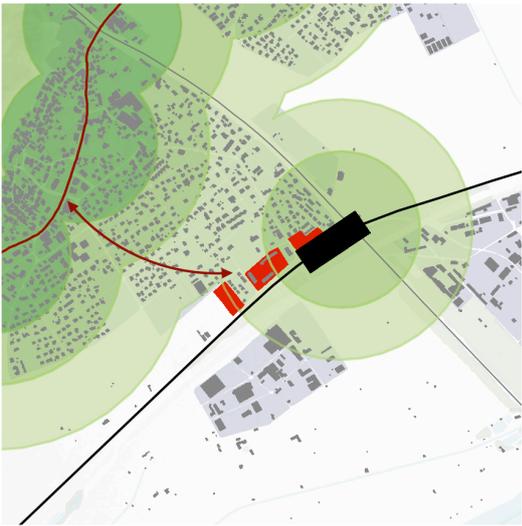
- > Les services cantonaux examinent la conformité des PAZ / RCCZ et plans spéciaux et soutiennent les communes dans leurs tâches.
- > Le Conseil d'État homologue les PAZ / RCCZ et plans spéciaux.

Tâches de l'agglomération

- > L'agglomération assure la coordination avec les différentes générations de projet d'agglomération et soutient les communes dans leurs tâches ayant des implications intercommunales. En particulier, elle assure la cohérence des développements avec les mesures infrastructurelles de mobilité.

Tâches des communes

- > Les communes mettent tout en œuvre pour réaliser les sites stratégiques. Elles peuvent s'appuyer en particulier sur une politique foncière active et les outils offerts par les articles 12a, 16, 16b et 16c LcAT afin d'en garantir la réalisation.

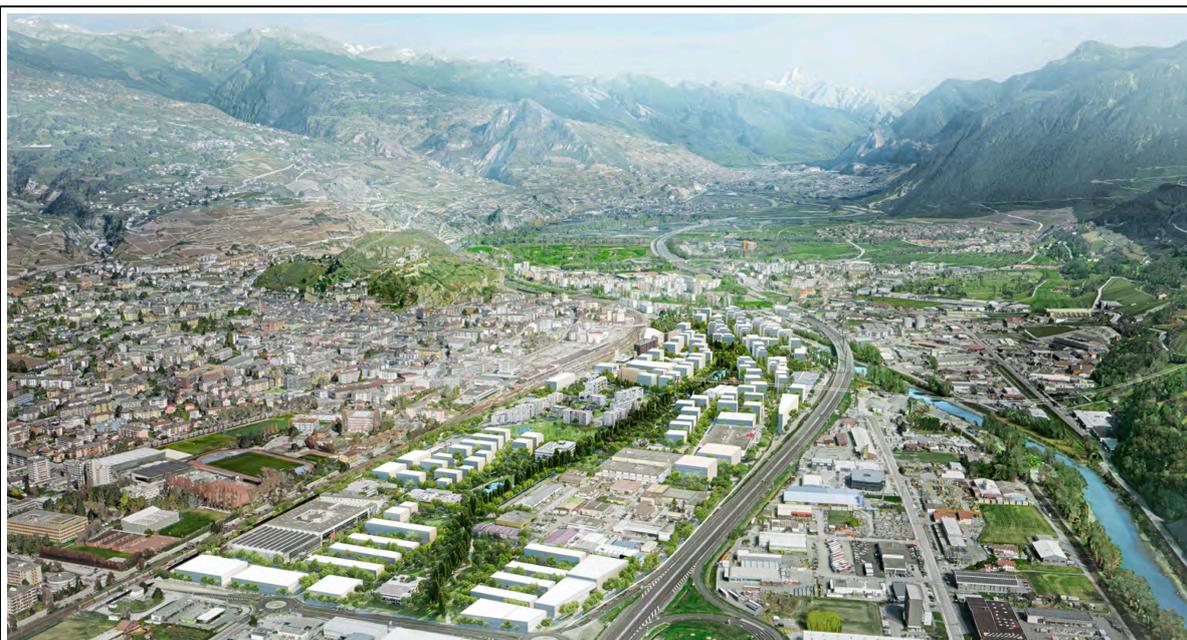
<p align="center">Numéro URB.5.STR.1</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Ardon gare »</p>		
<p align="center">Priorité A <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA2 : U2 PA3 : U2.2 Code ARE : 6266.3.261</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Ardon</p>	
<p align="center">DESCRIPTION</p>			
<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1; padding-left: 10px;"> <p>Surfaces Surface totale : 2,4 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : C au niveau de la gare et D autour. Future (2040) : C au niveau de la gare et D autour.</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : env. 400 habitants et 90 emplois IBUS min. recommandé : 1,20</p> </div> </div>			
<p>Description de la mesure Ce secteur stratégique est situé au niveau de la gare d'Ardon et bénéficie de surfaces libres de constructions et d'un potentiel de reconversion et développement important. Le PA2 et le PA3 identifiaient déjà ce secteur clé. Il a été partiellement réalisé, avec l'implantation de petits immeubles. Néanmoins, il reste des potentiels importants identifiés par le projet de PAZ/RCCZ. Le site stratégique renforce l'attractivité de la gare, soutient les zones d'activités économiques régionales au sud des voies.</p>			
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) infrastructuruelles de mobilité du PA5 en relation : <i>A compléter</i></p>			
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>			
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 			

Étapes de mise en œuvre indicatives		Durée indicative	Horizon	État tâches
1.	Garantie de la planification (secteur à aménager dans le nouveau PAZ/RCCZ,)		2025	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2026	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2028	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2029	à faire
5.	Réalisation		2030-2040	à faire

<p align="center">Numéro URB.5.STR.2</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Conthey gare »</p>		
<p align="center">Priorité A <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA2 : U3 PA3 : U2.5 Code ARE : 6266.3.261</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Conthey</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
		<p>Surfaces Surface totale : 26,8 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : C au niveau de la gare de Châteauneuf-Conthey, ainsi qu'au niveau de la route cantonale (bus). Classe D dans le reste du périmètre. Classe future : : B au niveau de la gare de Châteauneuf-Conthey, C dans le reste du périmètre à l'horizon 2035 (ligne TP structurante)</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 4'000 habitants et 1'000 emplois IBUS min. recommandé : 1,20</p>	
<p>Description de la mesure La mesure du PA3 n'a pas encore été mise en œuvre. Les études de détail en cours portant sur la révision du PAZ/RCCZ et les nouvelles planifications supérieures (PDc et PDi) n'ont pas permis la réalisation de ce secteur. Le secteur est situé à proximité de la gare régionale de Châteauneuf-Conthey et dispose de nombreux commerces, services et équipements. Des surfaces libres de construction (env. 3 ha) présentent également un potentiel de densification au sein de la zone à bâtir. En particulier, il s'agit de restructurer et densifier l'axe entre la gare et le centre. Ce secteur stratégique doit accompagner le renouvellement urbain le long de la RC et offrir une centralité complémentaire au vieux village. Il est prévu de réaliser une liaison câblée entre la gare de Conthey et Nendaz à l'horizon A.</p>			
<p>Lien avec d'autres mesures <i>Mesure(s) infrastructurales de mobilité du PA5 en relation : A compléter</i></p>			
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>			
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 			

Étapes de mise en œuvre indicatives		<i>Durée indicative</i>	<i>Horizon</i>	<i>État tâches</i>
1.	Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2025	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2025	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2028	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2029	à faire
5.	Réalisation		2030-2040	à faire

<p>Numéro URB.5.STR.3</p>	<p>Secteur stratégique « Ronquoz 21 »</p>		
<p>Priorité A/B HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA2 : U7 PA3 : U2.10 Code ARE : 6266.3.259</p>	<p>Coût : Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Commune de Sion</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
		<p>Surfaces Surface totale : 43,9 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : Classe A, B et C, en fonction de la distance à la gare de Sion. Future (2040) : Globalement les qualités de desserte sont maintenues, l'effort porte principalement sur l'attractivité des modes doux.</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Estimation de l'existant : 900 habitants et 4200 emplois Estimation du potentiel total : 5000 habitants et 7000 emplois IBUS min. recommandé : 1,60</p>	
<p>Situé à proximité de la gare et du centre-ville de Sion, le secteur stratégique « Ronquoz 21 » jouit d'une localisation idéale pour y développer un quartier mixte, comprenant du logement, des bureaux, des activités et des équipements publics. Face au défi de l'augmentation démographique, la Ville de Sion a ainsi identifié les terrains en zone industrielle situés au Sud des voies CFF comme le territoire phare pour la création de la Ville du XXI^e siècle. En outre, depuis plusieurs années, une mutation progressive est déjà en cours avec l'arrivée d'activités tertiaires, de formation, de recherche et de logements, ainsi que le départ de certaines industries.</p> <p>Afin d'accompagner et d'orienter cette mutation de façon cohérente et qualitative, la Ville de Sion a développé un projet fort et ambitieux pour donner une nouvelle identité au futur quartier Ronquoz 21. La mutation de ce quartier, prévu sur environ 30 années, est régie par des principes urbanistiques développés suite au concours d'urbanisme organisé par la Ville de Sion en 2019.</p>			



Vue d'ensemble (Plan guide, 2024)

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation :

Liaison câblée (PA3), Pont sur le Rhône (PA5), Gare Sud (PA5), Nouveau PI (PA5), Chaîne des parcs (PA5), passerelle Ste-marguerite (PA5) *A compléter*

Coordination transports et urbanisation

La mobilité de Ronquoz 21 participe à la qualité de vie envisagée pour le quartier. Cela se traduit par une attention particulière portée aux besoins spécifiques des différents usagers et à la synergie entre les multiples solutions de mobilité. Dans l'objectif de faire de Ronquoz 21 un quartier apaisé et sûr, où il est agréable de se déplacer, l'usage de la voiture doit être fortement découragé par la combinaison de différentes approches :

- > Viser un objectif de répartition des parts modales de 40% TIM / 35% TC / 25 % MD1 ;
- > Rendre les MD et les TC compétitifs en les diversifiant et en les intégrant ;
- > Limiter le stationnement de voiture et introduire une politique de foisonnement des besoins de stationnement ;
- > Réduire la place accordée aux voitures sur l'espace public en rééquilibrant les modes de transports collectifs et individuels ;
- > Apaiser les rues en réduisant la vitesse de circulation et en introduisant des zones de rencontre ;
- > Assurer, pour tout immeuble, une distance effective aux arrêts TC les plus proches de maximum 300m ;

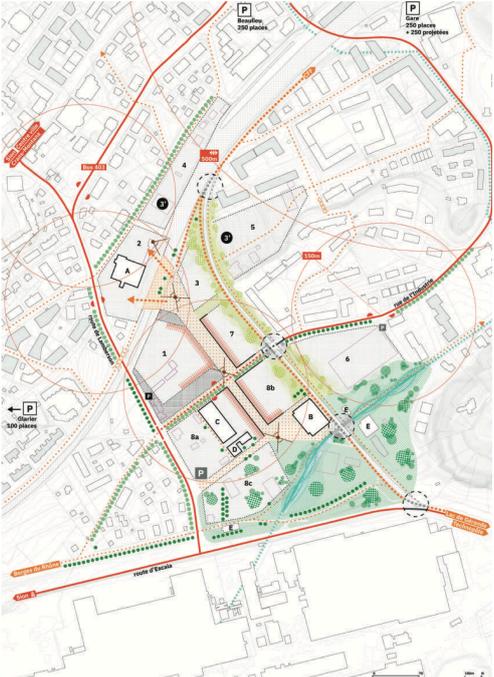
Impact sur l'environnement

A compléter

- OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Zone de protection de la nature
- Emprise zone agricole
- Emprise SDA

Étapes de mise en œuvre indicatives

	Durée indicative	Horizon	État tâches
1. MEP Ronquoz 21		2019	réalisé
2. Réalisation du plan guide	3 ans	2023	réalisé
3. Révision des outils de planification	3 ans	2026	en cours
4. Élaboration progressive des plans de quartier et ratification de conventions avec les propriétaires	2 ans par PQ	2024-2050	en cours
5. Réalisation des pièces urbaines par étapes		2028 - 2050	à venir

<p>Numéro URB.5.STR.4</p>	<p>Secteur stratégique « Condémine »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3 : U2.18 Code ARE : 6266.3.262</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Sierre Autre(s) instance(s) concernée(s) : Investisseurs privés</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
	<p>Surfaces Surface totale : 8,4 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : D L'infrastructure sportive bénéficie de la proximité de la gare et d'une ligne TP structurante. Le solde du quartier se développera en coordination avec la ligne TP structurante de qualité C à l'horizon 2030.</p> <p>Affectation prévue zone mixte avec habitat et zone d'intérêt général A (Edhea) et B (Théâtre et Patinoire).</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Estimation de l'actuel : 115 habitants et 60 emplois Estimation du potentiel total : 1200 habitants et 580 emplois, sans compter les emplois dans les secteurs en zone d'intérêt général IBUS min. recommandé : 1,60 (1,33 au sud du périmètre, 2,5 max. au nord du périmètre)</p>	
<p>Description de la mesure</p>		
<p>Le périmètre du secteur a été revu par rapport au secteur stratégique du PA3. Ce secteur bénéficie d'une proximité au centre-ville de Sierre et d'une bonne accessibilité en transport public et en mobilité douce. Le déplacement programmé d'activités sportives et les surfaces libres de constructions en font un secteur de choix pour le développement d'un quartier dense, mixte et durable. La valorisation et la reconversion de friches industrielles ainsi que d'espaces libres permettront de créer un environnement attractif. Le projet prévoit d'accueillir la nouvelle Patinoire Valais Arena, en remplacement de l'actuelle patinoire de Graben deux centres sportifs pour des sports en intérieur, et l'Ecoquartier VIVA qui comprendra des habitats, commerces et services, bureaux administratifs, un pôle santé, ainsi que des espaces dédiés à la culture, à la détente et aux rencontres.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Des points de vue paysagers prioritaires seront préservés et la structuration des éléments de liaison sera assurée par des alignements d'arbres. > Valorisation et reconversion de friches industrielles et d'espaces libre. > Une préservation de points de vue prioritaires > Une structuration des éléments de liaison par des alignements d'arbres > Une valorisation écologique du Bras-Noir 		

- > Une Passeggiata animée au fur et à mesure par des programmes pionniers et transitoires
- > Patinoire Valais Arena + deux centres sportif (sports indoor)
- > Ecoquartier VIVA habitat, commerces et services, bureaux administratif, pôle santé, espaces dédiés à la culture, à la détente et aux rencontres.

Développement depuis la dernière génération

La mesure était présentée en priorité C dans le PA3. Afin de consolider le dossier des études ont dues être réalisées en amont pour s'assurer de la faisabilité du projet (aspect géologique, nappe phréatique, eaux usées).

Une démarche a été réalisée dans le but de définir une image directrice pour le site.

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : *A compléter*

Coordination transports et urbanisation

- > Proximité directe avec la gare CFF.
- > Une accessibilité aisée en transport public et à pied depuis le centre-ville ou depuis des parkings publics situés à proximité (sous-gare, Beaulieu, Glarier)

A compléter

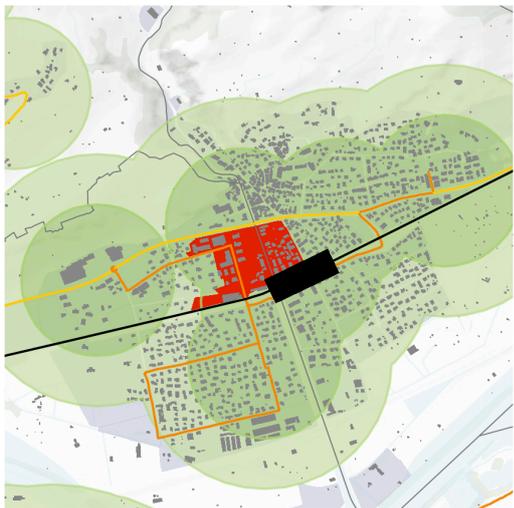
Impact sur l'environnement

A compléter

- OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Zone de protection de la nature
- Emprise zone agricole
- Emprise SDA

Étapes de mise en œuvre indicatives

	Durée indicative	Horizon	État tâches
1. Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2026	en cours
2. Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme		2024-2025	en cours
3. Réalisation		2028-2040	

<p align="center">Numéro URB.5.STR.5</p>	<p>Secteur stratégique « Uvrier / Saint-Léonard »</p>	
<p align="center">Priorité A <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA2 : U10 PA3 : U2.13 Code ARE : 6266.3.261</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Commune Territoire(s) concerné(s) : Saint-Léonard, Sion</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
	<p>Surfaces Surface totale : 8,6 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Desserte actuelle : Classe C au niveau de la gare et D à l'ouest du périmètre. Desserte future : Classe C, ligne TP complémentaire à l'horizon 2030</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 1273 habitants et 318 emplois IBUS min. recommandé : 1,20</p>	
<p>Ces villages sont localisés en limite communale avec des urbanisations à cheval sur deux communes. Ils sont aujourd'hui les lieux privilégiés de l'habitat individuel, avec des services plus ou moins nombreux selon les cas et des dessertes en transports publics qui incitent peu à abandonner la voiture et des continuités de pistes cyclables encore déficitaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Densifier ces différentes localités, en visant en particulier le développement d'un habitat pour les familles, mais en le diversifiant grâce à l'apport et l'incitation à de nouvelles formes de logements. Il s'agit notamment d'encourager la densification de parcelles, y compris celles déjà construites (densification vers l'intérieur, disponibilité du foncier) ; > Qualifier les espaces publics de ces secteurs pour inciter le développement de la mobilité douce en donnant envie aux habitants de rejoindre les centralités locales à pied ou à vélo ; > Inciter le développement de services regroupés, de manière à structurer des centralités de quartier, étoffer l'offre des commerces au centre des villages en gérant le stationnement de manière appropriée > Favoriser les initiatives allant dans le sens du développement durable (eau, énergie, etc.) ; > Apporter un soin particulier aux aménagements extérieurs dans un contexte de changement climatique ; <p>Une première démarche d'étude a été lancée sur Uvrier afin de servir de test pour la faisabilité de quartiers offrant d'autres formes d'habitat, et pour la mutation lente des quartiers de villas déjà construits. Les idées et propositions ressorties de cette démarche sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> > <i>Élaborer</i> les plans et mettre en place des modes de coopération diversifiés avec les acteurs du logement (coopératives, promoteurs, ...) pour chercher à favoriser la réalisation d'un habitat diversifié et de qualité, restant dans des dimensions compatibles avec le voisinage déjà construit, et intégrant des prolongements extérieurs des logements privés et publics ; > Mettre à la disposition des particuliers un guide de recommandations portant sur les mesures possibles à réaliser sur les aménagements extérieurs dans un contexte de changement climatique ; 		

- > Développer l'offre en transports publics urbains (optimisation de la cadence et des itinéraires) : structurer l'accessibilité TP et MD de ces localités et aménager des accès directs et conviviaux aux commerces et services et à la gare pour piétons et vélos depuis les différents quartiers de logements,
- > Localiser dans la mesure du possible des parkings mutualisés en périphérie de quartier de manière à inciter « naturellement » à la mobilité douce ;
- > Étoffer l'offre de services de centralité (par ex. Uvrier Centre / services de villages) en veillant à maintenir les proportions entre la taille du bassin de clientèle et la quantité de services, ce qui peut conduire à changer d'échelle, afin de disposer d'une masse de clientèle suffisante (pour les services et les transports) ;

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : **A compléter**

Coordination transports et urbanisation

A compléter

Impact sur l'environnement

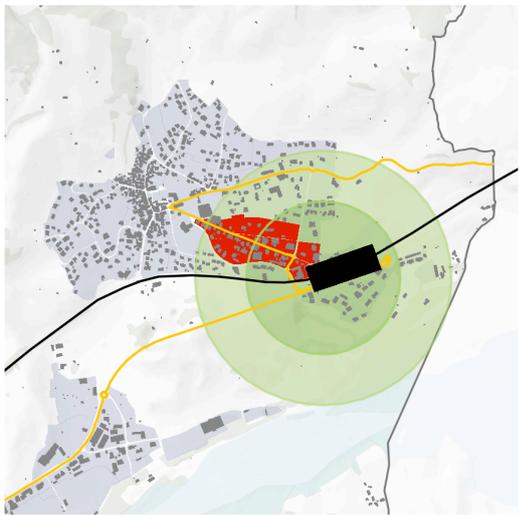
A compléter

- OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Zone de protection de la nature
- Emprise zone agricole
- Emprise SDA

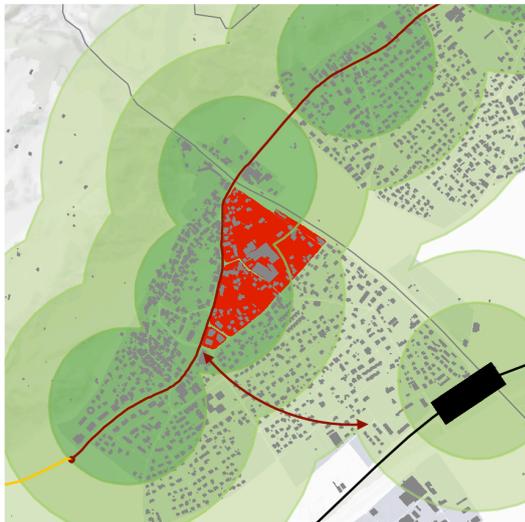
Étapes de mise en œuvre indicative

	Durée indicative	Horizon	État tâches
1. Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2025	en cours
2. Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2026	à faire
3. MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2028	à faire
4. Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2029	à faire
5. Réalisation		2030-2040	à faire

Planification impérative : PQ Pierrefleur (parcelle n° 1609) approuvée par le conseil municipal en date du 3.08.2023, en attente du dossier d'autorisation de construire.

<p align="center">Numéro URB.5.STR.6</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Salquenen »</p>		
<p align="center">Priorité B <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA3 : U2.20 Code ARE : 6266.3.259</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Salquenen</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
		<p>Surfaces Surface totale : 6,5 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : Classe C au niveau de la gare et D en allant vers l'ouest du secteur. Future (2040) : Classe C et D</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 965 habitants et 241 emplois IBUS min. recommandé : 1,20</p>	
<p>Axe urbain structurant entre la gare et le centre de la localité, cet espace offre des potentiels élevés dans un cadre passager d'exception. Il s'agit de densifier cet axe en tenant compte des vues et d'un grand soin porté aux aménagements extérieurs ainsi qu'au rapport qu'entretiennent les rez-de-chaussée à l'espace public.</p>			
<p>Lien avec d'autres mesures <i>Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : A compléter</i></p>			
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>			
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 			

Étapes de mise en œuvre indicatives		Durée indicative	Horizon	État tâches
1.	Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2028	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2029	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2031	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2032	à faire
5.	Réalisation		2033-2040	à faire

<p align="center">Numéro URB.5.STR.7</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Ardon centre »</p>	
<p align="center">Priorité A <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA3 : U2.1 Code ARE : 6266.3.261</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Ardon</p>	
<p align="center">DESCRIPTION</p>		
	<p>Surfaces Surface totale : 13,7 ha</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : D Future : Classe B et C (ligne TP structurante à l'horizon 2035)</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : env. 2'000 habitants et 500 emplois IBUS min. recommandé : 1,20</p>	
<p>Description de la mesure</p> <p>Ce secteur bénéficie de nombreuses surfaces libres avec un potentiel de développement, ainsi que de nombreuses constructions appelant soit une rénovation avec possibilité d'agrandissement, soit une démolition-reconstruction, notamment avec le site industriel de la Fonderie. Il permet d'agrandir le centre de la localité au cœur du périmètre d'urbanisation.</p> <p>Ardon centre est un secteur stratégique déjà identifié dans le PA3. La révision des PAZ/RCCZ et des outils de planification supérieurs ont rallongé les procédures raisons pour laquelle la mesure n'a pas évolué depuis la dernière génération.</p>		
<p>Mesure(s) du PA5 en relation <i>A compléter</i></p> <p>P.MD.5.XX / Liaison MD en rabattement sur la gare d'Ardon P.MD.5.XX / Liaison MD rives de la Lizerne</p> <p>Les infrastructures de transports publics existantes suffisent pour répondre au besoin du site stratégique.</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation</p> <p>Situé à proximité du centre historique d'Ardon, le site bénéficie de la présence de commerces, services et équipement. La ligne régionale assure une liaison efficace en transports publics entre Ardon à Sion, avec une cadence au quart d'heure en heure de pointe. A terme, s'agissant d'un axe structurant dans la stratégie de transports publics, une cadence à 10-15 minutes sera mise en place. De plus, la gare d'Ardon, directement accessible en mobilité douce (15min à pied et 10min à vélo) offre des connexions pour Sion et Martigny toutes les demi-heures. Des aménagements mobilité douce sont prévus afin d'améliorer les connexions entre ce secteur stratégique et la gare d'Ardon afin d'assurer un report modal.</p> <p>Le réaménagement de la route cantonale vise également à améliorer la sécurité et qualité de l'espace urbain, tandis que la requalification de la route communale des Biais permettra de limiter le trafic de transit dans le quartier. Une attention particulière aux aménagements extérieurs sera exigée afin d'assurer un cadre de vie naturel et environnemental de qualité pour les habitants.</p>		

Opportunité et utilité *A compléter*

- > BA5 : Équilibrer et renforcer la multipolarité
- > BA6 : Renforcer la mise en réseau des polarités
- > BA7 : Construire vers l'intérieur : densité et mixité fonctionnelle
- > BA8 : Renforcer la place de la mobilité douce
- > BA9 : Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

Impact sur l'environnement *A compléter*

- OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Zone de protection de la nature
- Emprise zone agricole :
- Emprise SDA :

Étapes de mise en œuvre indicatives

	Durée indicative	Horizon	État tâches
1. Garantie de la planification (secteur à aménager dans le nouveau PAZ/RCCZ)		2025	en cours
2. Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2026	en cours
3. MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2028	à faire
4. Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2029	à faire
5. Réalisation		2030-2040	à faire

<p align="center">Numéro URB.STR.8</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Vétroz »</p>		
<p align="center">Priorité A <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA3 : U2.3 Code ARE : 6266.3.261</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Vétroz</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
		<p>Surfaces Surface totale : 3,7 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : C Future : Classe B (ligne TP structurante à l'horizon 2035)</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 464 habitants et 116 emplois IBUS min. recommandé : 1,20</p>	
<p>La mesure du PA3 n'a pas encore été mise en œuvre. Les études de détail en cours portant sur la révision du PAZ/RCCZ et les nouvelles planifications supérieures (PDC et PDi) n'ont pas permis la réalisation rapide de ce secteur. Avec près d'un tiers de surfaces libres de constructions, ces deux secteurs sont situés au centre de Vétroz, à proximité des commerces, services et équipements. Ils permettent de soutenir le développement du centre et doivent soutenir la vie locale, de manière complémentaire à la valorisation du centre de la localité.</p>			
<p>Lien avec d'autres mesures <i>Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : A compléter</i></p>			
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>			
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 			

Étapes de mise en œuvre indicatives		Durée indicative	Horizon	État tâches
1.	Garantie de la planification (Secteur à aménager inscrit dans le nouveau PAZ/RCCZ,)		2025	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2026	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2028	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2029	à faire
5.	Réalisation		2030-2040	à faire

<p>Numéro URB.5.STR.9</p>	<p>Secteur stratégique « Les Rottes »</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Conthey</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
	<p>Surfaces Surface totale : 13,7 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : Classe C (deux sites) au niveau de la route cantonale et au sud, gare de Châteauneuf-Conthey à proximité. Le reste est en classe D. Future : Classe entre B et C (ligne TP structurante 2035)</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 2'033 habitants et 508 emplois. IBUS min. recommandé : 1,20</p>		
<p>Description de la mesure Ce secteur d'activités en reconversion dispose de nombreuses surfaces libres de construction, ainsi que d'une bonne desserte en transports publics (bus et proximité de la gare régionale Châteauneuf-Conthey). Il doit requalifier et densifier la RC en offrant des rez-de-chaussée actifs, faciliter une urbanisation dense et complémentaire vers la gare, revaloriser l'espace public le long de La Morge.</p>			
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : <i>A compléter</i></p>			
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>			
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 			

Étapes de mise en œuvre indicatives		Durée indicative	Horizon	État tâches
1.	Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2025	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2026	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2028	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2029	à faire
5.	Réalisation		2030-2040	à faire

<p align="center">Numéro URB.5.STR.10</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Potences (Châteauneuf) »</p>	
<p align="center">Priorité A <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA2: U13 PA3: U2.8 Code ARE : 6266.3.261</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Sion</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
	<p>Surfaces Surface totale : 9,7 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : Classe D Future : Ligne TP structurante 2025, qualité de desserte C</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 1'916 habitants et 479 emplois IBUS min. recommandé : 1,60</p>	
<p>Description de la mesure</p> <p>Le quartier bénéficie de structures paysagères de valeur : colline et canal des Potences, crête des Maladaires, vue sur le coteau viticole de Montorge, de même, à certains endroits, la mobilité reste problématique, tant pour les piétons (manque de trottoirs) que pour les véhicules (parking sauvage). Le quartier souffre toutefois aujourd'hui de sa situation périphérique par rapport au centre-ville. Au regard du nombre d'habitants/emplois et de la taille du quartier, les attracteurs du quartier de Châteauneuf/Potences, qu'il s'agisse d'espaces / équipements publics, ou de commerces et services, sont très peu nombreux. La typologie des constructions (bâtiments au centre de la parcelle) et l'ampleur des surfaces de stationnement ne concourent pas à créer de l'urbanité. Au nord de l'aéroport, les quartiers d'habitation subissent les nuisances sonores de l'aéroport et du train.</p> <p>Ce secteur constitue l'une des entrées de ville et mériterait un aménagement de meilleure qualité. Châteauneuf a connu un important développement dans la dernière décennie pourtant le quartier bénéficie encore d'importantes surfaces libres de construction (dents creuses). Environ 5,5 hectares libres de constructions sont identifiés, ainsi qu'un potentiel de réaffectation de certains bâtiments. Enfin, il manque un véritable cœur de quartier, capable d'activer son développement socio-économique.</p> <p>Les objectifs visés</p> <ul style="list-style-type: none"> > Créer des conditions cadres pour un développement mixte sur la frange protectrice des nuisances sonores des voies de communications (trains, aéroport); > Accompagner le développement du secteur par la réalisation d'espaces publics de qualité ; > Diversifier l'offre en logements et en services ; > Requalifier l'entrée de ville, améliorer l'image du quartier grâce à des projets exemplaires ; > Consolider la césure verte entre l'aéroport et Conthey ; > Connecter le quartier au centre-ville et aux quartiers voisins grâce à des axes de mobilité douce conviviaux et sécurisés ; > Améliorer l'accessibilité du quartier par transport public (bus). 		

La ville de Sion souhaite poursuivre le processus de planification pour l'élaboration d'un quartier durable sur le site des Potences, en main publique. L'étude des contraintes permettront ensuite d'élaborer un cahier des charges pour le lancement d'un MEP pour un concours d'urbanisme et éventuellement la mise en place d'un plan d'affectation spécial (PAS).

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : **A compléter**
 P.MD.5.A.12 / Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet ouest

Coordination transports et urbanisation

A compléter

Prolongement de la ligne urbaine 11 avec une cadence au 10 minutes selon la stratégie des transports publics de l'agglomération. Création de liaisons cyclables sécurisées (av. Maurice Troillet)

Impact sur l'environnement

A compléter

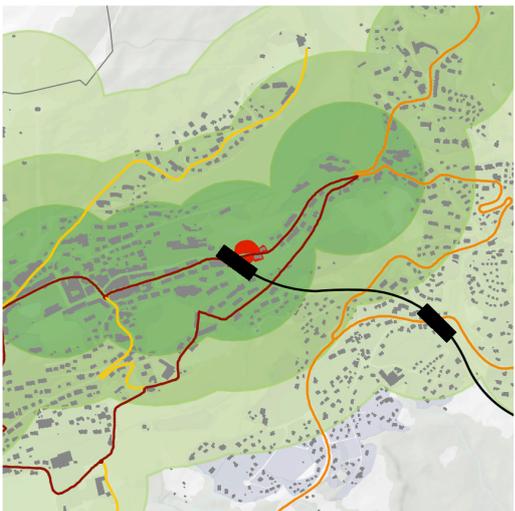
- OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites
- OEaux / OSol / OFo / OPN
- Dangers naturels
- Zone de protection de la nature
- Emprise zone agricole
- Emprise SDA

Étapes de mise en œuvre indicatives

	Durée indicative	Horizon	État tâches
1. Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2025	en cours
2. Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2026	à faire
3. MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2027-2030	à faire
4. Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2028-2031	à faire
5. Réalisation		2032-2040	à faire

<p align="center">Numéro URB.5.STR.11</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Haute-Nendaz »</p>		
<p align="center">Priorité B</p> <p align="center"><small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Nendaz</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
		<p>Surfaces Surface totale : 4,1 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : Classe D Future : Liaison câblée à l'horizon A, qualité de desserte B</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 608 habitants et 152 emplois IBUS min. recommandé : 1,20</p>	
<p>Ce secteur est situé dans un site dynamique à proximité de la station de télécabines (4 vallées). Il présente de grands potentiels de réaménagements urbains, lié à l'interface de mobilité. Il combine un haut potentiel de densification en faveur d'une offre résidentielle et touristique (lits hôteliers, services de proximité). Il est prévu de réaliser une liaison câblée entre la gare de Conthey et Nendaz à l'horizon A.</p>			
<p>Lien avec d'autres mesures <i>Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : A compléter</i></p>			
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>			
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 			

Étapes de mise en œuvre indicatives		Durée indicative	Horizon	État tâches
1.	Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2028	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2029	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2031	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2032	à faire
5.	Réalisation		2033-2040	à faire

<p>Numéro URB.5.STR.12</p>	<p>Secteur stratégique « Colline des écureuils (Montana gare) »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Crans-Montana</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
	<p>Surfaces Surface totale : 1 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : Classe B sur l'ensemble du périmètre. Future (2040) : Classe B</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 149 habitants et 37 emplois IBUS min. recommandé : 1,20</p>	
<p>Le secteur est situé à proximité directe de la gare de Montana et présente un potentiel d'aménagement important. En particulier, il offre un potentiel élevé en termes d'accueil touristique, de lit hôtelier complémentaire, et de services de proximité soutenant l'interface et l'espace public.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures <i>Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : A compléter</i></p>		
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>		
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 		

Étapes de mise en œuvre indicatives		Durée indicative	Horizon	État tâches
1.	Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2025	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2026	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2028	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2029	à faire
5.	Réalisation		2030-2040	à faire

<p align="center">Numéro URB.5.STR.13</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Sous-Géronde »</p>	
<p align="center">Priorité B <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA3 : U2.17 Code ARE : 6266.3.259</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Sierre</p>	
<p>DESCRIPTION</p>		
	<p>Surfaces Surface totale : 12 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : Classe C sur l'ensemble du périmètre. Future : Classe B (ligne TP structurante à l'horizon 2030)</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 1800 habitants et 450 emplois IBUS min. recommandé : 1,60</p>	
<p>Secteur à forts potentiels de développement par densification dans les espaces libres, démolition-reconstruction et/ou agrandissements. Une prise en compte particulièrement soignée des enjeux patrimoniaux (ISOS) et paysagers (différents inventaires cantonaux) est indispensable. Le site doit tirer parti de sa proximité aux espaces paysagers, de son identité spécifique, de ses espaces extérieurs de qualité (jardins potagers), tout en se densifiant le long des axes structurants de transport public et de mobilité douce.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures <i>A compléter</i> IM.5. B.04 / horizon A</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> > Centre-ville de Sierre accessible en mobilité douce > Desserte par les transports publics sierrois et le futur réseau d'agglomération 		
<p>Impact sur l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 		

Étapes de mise en œuvre indicatives		Durée indicative	Horizon	État tâches
1.	Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2028	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2029	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2031	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2032	à faire
5.	Réalisation		2033-2040	à faire

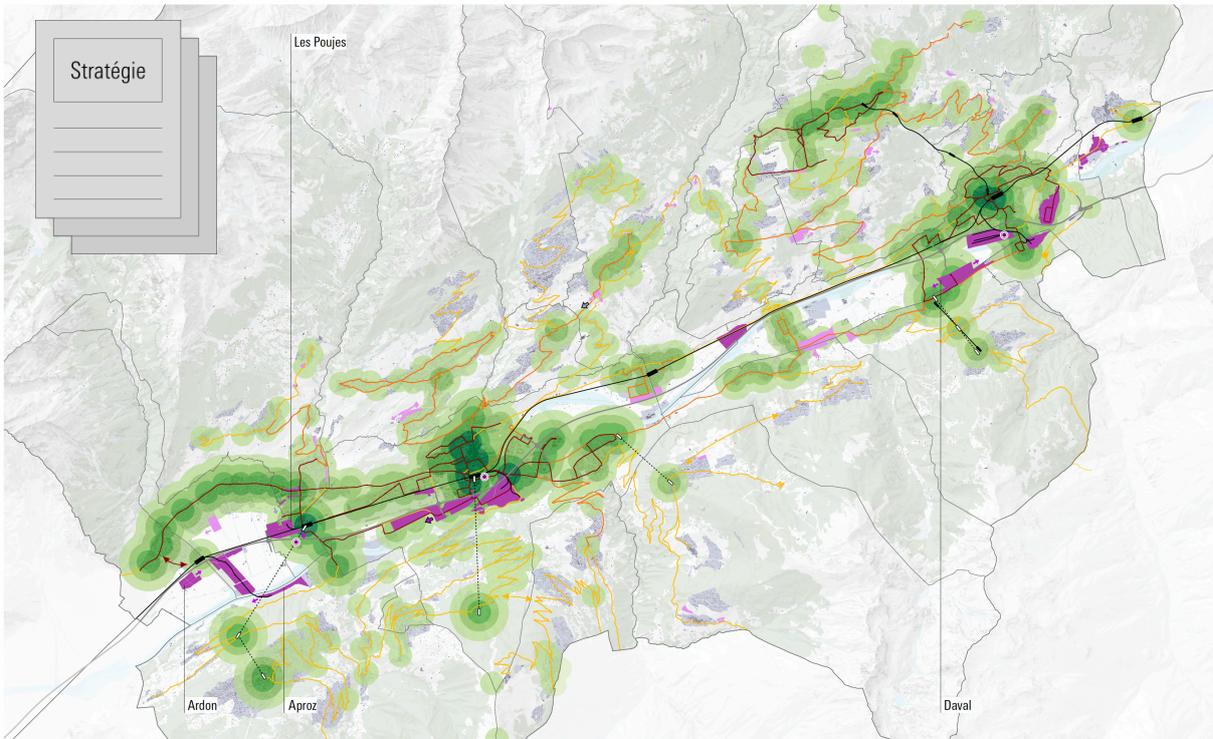
<p align="center">Numéro URB.5.STR.14</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Chippis »</p>		
<p align="center">Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3 : U2.16 Code ARE : 6266.3.261</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Chippis</p>	
<p align="center">DESCRIPTION</p>			
		<p>Surfaces Surface totale : 2,7 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Actuelle : D sur l'ensemble du périmètre. Future : Classe B (ligne TP structurante à l'horizon 2030)</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 406 habitants et 101 emplois IBUS min. : 1,20</p>	
<p>Nombreuses surfaces libres de constructions et bonne localisation du site. Il doit offrir un quartier mixte entre un axe attractif qu'il s'agit de maintenir et renforcer (Grande Avenue) et un espace plus calme et naturel le long de la Navizence.</p>			
<p>Lien avec d'autres mesures Mesures du PA5 en lien : <i>A compléter</i></p>			
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>			
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 			

Étapes de mise en œuvre indicatives		Durée indicative	Horizon	État tâches
1.	Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)		2025	en cours
2.	Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme	6 mois	2026	à faire
3.	MEP ou processus d'étude orienté qualité	12 mois	2028	à faire
4.	Inscription dans une planification détaillée	12 mois	2029	à faire
5.	Réalisation		2030-2040	à faire

<p align="center">Numéro URB.5.STR.15</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Chalais »</p>		
<p align="center">Priorité A <small>HORIZON DE PLANIFICATION</small></p>	<p>Historique PA3 : U2.15 Code ARE : 6266.3.262</p>	<p align="center">Coût à charge de la commune et des propriétaires Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Chalais</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
		<p>Surfaces Surface totale : 4,7 ha</p> <p>Classe de desserte en TP Desserte actuelle : Classe C (au niveau de l'arrêt de bus Chalais, téléphérique). Desserte future : Classe B (ligne de TP structurante à l'horizon 2030)</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total : 690 habitants et 173 emplois IBUS min. : 1,20</p>	
<p>Ce secteur est situé au niveau d'une interface de transports (bus urbain / téléphérique vers Vercorin). Il dispose de surfaces libres de constructions et de constructions au fort potentiel d'agrandissement ou démolition-reconstruction. Le site doit être densifié en prolongement du centre de la localité et profiter de la proximité avec les centres de sport et loisirs, ainsi que les pôles d'activités. Il peut constituer un appont aux besoins en lits touristiques et contribuer à la vitalité du centre historique.</p>			
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation : <i>A compléter</i></p>			
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>			
<p>Impact sur l'environnement <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature <input type="checkbox"/> Emprise zone agricole <input type="checkbox"/> Emprise SDA 			

Étapes de mise en œuvre indicatives

- | | |
|---|------|
| 1. Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active) | 2025 |
| 2. Études préliminaires : calendrier, enjeux et programme | 2026 |
| 3. MEP ou processus d'étude orienté qualité | 2028 |
| 4. Inscription dans une planification détaillée | 2028 |

<p>Numéro URB.5.ZAE</p>	<p>Stratégie régionale de gestion des zones d'activités économiques</p>										
<p>Priorité A HORIZON DE REALISATION</p>	<p>Historique PA3 : U4.1 Code ARE : 6266.3.251</p>	<p>Coût à la charge de l'agglomération : 150'000 CHF (HT)</p>									
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Agglo Valais central Territoire(s) concerné(s) : Toutes les communes</p>									
<p>DESCRIPTION</p>											
 <p>Légende</p> <table border="0"> <tr> <td>Fond de plan</td> <td>Voies ferrées - Ligne / Gare</td> <td>Mobilité (horizon 2040)</td> <td>Mesures</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> □ Périmètre PA5 ■ Zone à bâtir 15 LAT ■ Bâtiment ■ Cours d'eau / plan d'eau ■ Surface boisée ◆ Autoroute </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> — Voies ferrées - Ligne / Gare — Liaison station - Ligne / Gare --- Liaison cablée projetée - Ligne / Gare </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> — TP structurant, cadence 10-15 minutes — TP structurant, cadence 20-30 minutes — TP structurant, cadence 30-60 minutes </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● Qualité de desserte A: très bonne ● Qualité de desserte B: bonne ● Qualité de desserte C: moyenne ● Qualité de desserte D: faible ● Zone d'activités d'importance cantonale (The Ark) ● Zone d'activités d'importance régionale / locale Extension de la zone d'activités : <ul style="list-style-type: none"> → non régie (régionale) / non régie (locale) → régie (régionale) </td> </tr> </table>				Fond de plan	Voies ferrées - Ligne / Gare	Mobilité (horizon 2040)	Mesures	<ul style="list-style-type: none"> □ Périmètre PA5 ■ Zone à bâtir 15 LAT ■ Bâtiment ■ Cours d'eau / plan d'eau ■ Surface boisée ◆ Autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> — Voies ferrées - Ligne / Gare — Liaison station - Ligne / Gare --- Liaison cablée projetée - Ligne / Gare 	<ul style="list-style-type: none"> — TP structurant, cadence 10-15 minutes — TP structurant, cadence 20-30 minutes — TP structurant, cadence 30-60 minutes 	<ul style="list-style-type: none"> ● Qualité de desserte A: très bonne ● Qualité de desserte B: bonne ● Qualité de desserte C: moyenne ● Qualité de desserte D: faible ● Zone d'activités d'importance cantonale (The Ark) ● Zone d'activités d'importance régionale / locale Extension de la zone d'activités : <ul style="list-style-type: none"> → non régie (régionale) / non régie (locale) → régie (régionale)
Fond de plan	Voies ferrées - Ligne / Gare	Mobilité (horizon 2040)	Mesures								
<ul style="list-style-type: none"> □ Périmètre PA5 ■ Zone à bâtir 15 LAT ■ Bâtiment ■ Cours d'eau / plan d'eau ■ Surface boisée ◆ Autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> — Voies ferrées - Ligne / Gare — Liaison station - Ligne / Gare --- Liaison cablée projetée - Ligne / Gare 	<ul style="list-style-type: none"> — TP structurant, cadence 10-15 minutes — TP structurant, cadence 20-30 minutes — TP structurant, cadence 30-60 minutes 	<ul style="list-style-type: none"> ● Qualité de desserte A: très bonne ● Qualité de desserte B: bonne ● Qualité de desserte C: moyenne ● Qualité de desserte D: faible ● Zone d'activités d'importance cantonale (The Ark) ● Zone d'activités d'importance régionale / locale Extension de la zone d'activités : <ul style="list-style-type: none"> → non régie (régionale) / non régie (locale) → régie (régionale) 								
<p>Cette mesure vise à réaliser une stratégie régionale de gestion des zones d'activités. Celle-ci est basée sur la stratégie cantonale des zones d'activités dont la publication est prévue en 2024 et a pour objectif de coordonner le développement des zones d'activités régionales, afin de répondre aux besoins des entreprises existantes et aux besoins d'implantation de nouvelles entreprises industrielles.</p> <p>La réalisation d'une stratégie à l'échelle régionale permettra d'optimiser les réserves foncières existantes et d'évaluer plus en détail les besoins futurs de l'agglomération. Cela permettra, en outre, de garantir la diversité des activités économique et la création d'emplois dans le secteur secondaire.</p> <p>L'objectif est de veiller à une localisation judicieuse des entreprises dans les zones d'activités régionales. Une collaboration étroite avec le canton et les communes permettra de définir le type d'activité à accueillir en fonction du lieu, identifier les possibilités de densification (en clarifiant les conditions nécessaires à la mobilisation des terrains, notamment des réserves d'entreprises) et les synergies, ou encore d'aider à améliorer l'aménagement des espaces extérieurs. Enfin, elle permettra de veiller à créer suffisamment d'emplois dans le secteur pour répondre aux besoins de la croissance démographique et économique.</p>											

Aucune nouvelle zone d'activité économique ne sera envisageable tant que le système de gestion cantonale et régionale des ZAE n'aura pas été mis en place, à l'exception de l'extension réglée des Îles.

La stratégie devra clarifier pour chaque secteur les éléments suivants :

- Une description de la situation actuelle (profil d'entreprises, emplois, réserves)
- Mesures de planification à mener (besoin de reconversion ou dézonage, restructuration ou densification)
- Principes d'affectation et d'aménagement (potentiel de requalification, de restructuration ou de densification, etc.)
- Orientation future (vocation et potentiel d'emplois, voir des recommandations en matière de coordination urbanisation-transport-environnement). La vocation de chaque zone ainsi que le potentiel d'accueil pourront par la suite être précisées, cependant les données actuelles permettent déjà de donner des orientations qui seront utiles aux communes dans le cadre de leur RG PAZ/RCCZ.

Mesure(s) du PA5 en relation

Mesure(s) du PA5 en lien : **A compléter**

Suite au PA3, plusieurs communes ont effectué un diagnostic ou une stratégie :

- > Rapport de gestion des zones d'activités (2021)
- > Stratégie intercommunale des zones d'activités économiques et artisanales sur les communes de l'Adret (Arbaz, Ayent, Grimisuat, Savièse, 2023).
- > Le Plan Directeur intercommunal Valais central traite également de ce thème. Il s'appuie notamment sur l'étude des zones d'activités du Valais (EZA), dressant un portrait des zones d'activités économiques (iConsulting, 2018).
- > L'attente de la stratégie cantonale (fiche C.4 du Plan Directeur cantonal) implique néanmoins de nouveaux besoins au niveau régional et un affinage des connaissances.

Classe de desserte en TP

Actuelle : les zones d'activités sont généralement faiblement desservies (classe D) et parfois même pas du tout.

Future (2040) : les classes de desserte ainsi que les développements futurs prévus pour les transports publics seront pris en considération lors de l'élaboration de la stratégie des zones d'activités à l'échelle de l'agglomération.

Affectation prévue

Zone d'activités économique (industries/artisanat).

Nombre d'emplois

Potentiel 2040 estimé : +3'500 emplois

Coordination transports et urbanisation

A compléter

Opportunité et utilité **A compléter**

- > BA3 : Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- > BA5 : Améliorer la qualité de l'urbanisation dans les processus de densification
- > BA6 : Équilibrer et renforcer la multifonctionnalité des sites urbains

Étapes de mise en œuvre

Tâches du canton

- > Finaliser la stratégie cantonale de gestion des zones d'activités.
- > Accompagner les communes et l'agglomération dans la mise en place d'une stratégie régionale.

Tâches de l'agglomération

- > Élaborer un cahier des charges et lancer un appel d'offres
- > Lancer l'étude pour établir une stratégie régionale des zones d'activité.

Tâches des communes

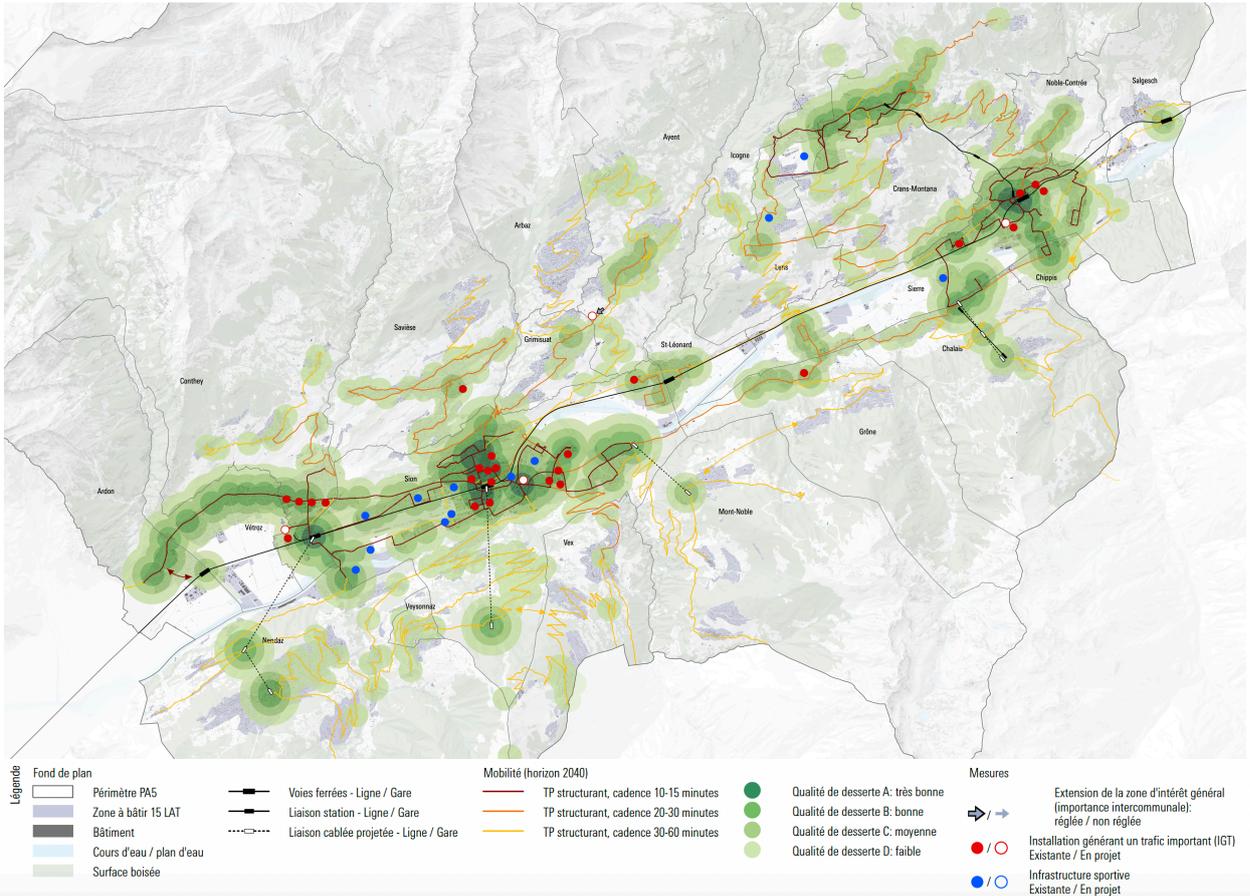
- > Tenir à jour ses données relatives aux zones d'activités (Raum+)

Légalisation sur la protection de l'environnement

Après une première analyse, parmi les sites retenus à ce stade, aucun n'est en conflit avec une zone protégée. Un des sites est en cours de sécurisation vis-à-vis des dangers naturels et plusieurs sont en conflit avec des SDA. Ces éléments seront approfondis dans le cadre de la stratégie régionale.

Mesures qui relèvent du plan directeur

Fiche C.4 Zones d'activités économiques du PDC

<p align="center">Numéro URB.5.ZAB</p>	<p align="center">Méthode pour l'implantation d'installations générant du trafic important (IGT) et d'installations d'intérêt public régionales</p>		
<p align="center">Priorité A HORIZON DE REALISATION</p>	<p>Historique PA3 : U4.2 Code ARE : 6266.3.252</p>	<p align="center">Coût à la charge de l'agglomération : mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Agglo Valais central Territoire(s) concerné(s) : Toutes les communes</p>	
<p>DESCRIPTION</p>			
			
<p>L'installation de nouvelles IGT est complexe et doit être étroitement coordonnée avec un système de transport efficace. La disponibilité d'infrastructures de transport attractive est déterminante afin de maximiser l'utilité des installations et limiter leurs nuisances.</p> <p>Les installations générant un trafic important et les installations d'intérêt public (utilité publique ou parapublique, intérêt général) doivent être planifiées au cas par cas et avec soin à l'échelle régionale. De manière générale, le choix d'une installation doit faire l'objet d'une pesée d'intérêts multiples et d'une recherche de site. Le rôle de l'agglomération est d'assurer cette coordination interrégionale et avec les communes déterminer et justifier les besoins ainsi que la localisation choisie, notamment vis-à-vis des plans d'affectations des zones et de la desserte en transport publics.</p> <p>Afin de mettre en œuvre la fiche C7 du Plan Directeur cantonal (PDCn), les IGT sont soumises aux principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Les potentialités d'utilisateurs multifonctionnels de l'IGT et de ses infrastructures doivent être examinés ; > Les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire doivent être identifiés et le projet ne doit pas entraîner de conflit majeur. > En principe, les installations projetées doivent faire l'objet d'un plan de mobilité. 			

<ul style="list-style-type: none"> > L'accessibilité en mobilité douce aux installations doit être favorisée : sécurité des cheminements, stationnement vélo abrité à proximité des entrées, recharge possible des vélos électriques. <p>Une extension fait figure d'exception et se fait un travers des planifications communales (PAZ/RCCZ et plans d'affectation spéciaux. Elles doivent être évaluées avec une grande attention afin de répondre à un besoin manifeste d'une part, et garantir que l'investissement consenti atteindra le but visé d'autre part. Pour cela, une méthodologie solide et partagée à l'échelon intercommunal assurera leur mise en œuvre adéquate.</p> <p>Une analyse du besoin et de la localisation pour le site sportif des Grandzettes à Conthey est en cours d'élaboration, en coordination avec le SDT. Sur ce même modèle, d'autres projets d'implantation doivent être accompagnés par l'agglomération.</p>								
<p>Mesure(s) du PA5 en relation <i>A compléter</i></p>								
<p>Coordination transports et urbanisation <i>A compléter</i></p>								
<p>Opportunité et utilité <i>A compléter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> > BA3 : Réduire la pollution de l'air et les nuisances > BA5 : Améliorer la qualité de l'urbanisation dans les processus de densification > BA6 : Équilibrer et renforcer la multifonctionnalité des sites urbains 								
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Tâches du canton</p> <ul style="list-style-type: none"> > propose, notamment par la méthode de la planification positive, les secteurs où les IGT sont admises, en tenant compte du besoin et en prenant en considération le développement spatial souhaité ainsi que la capacité du réseau routier ; > élabore et adopte un concept des infrastructures et installations sportives d'importance nationale ou cantonale, répartissant les disciplines sportives sur l'ensemble du territoire cantonal, tenant compte des spécificités sportives des régions et de la stratégie cantonale en matière de grands événements sportifs, et intégrant les installations de la CISIN ; > promeut et soutient la construction d'infrastructures sportives d'importance nationale ou cantonale, et coordonne et soutient celles d'importance régionale de portée cantonale remplissant tous les critères fixés par la législation cantonale sur le sport ; > remplit les tâches de planification, d'information et de conseil liées à la problématique des IGT qui relèvent de sa compétence ; <p>Tâches de l'agglomération</p> <ul style="list-style-type: none"> > appuie et soutient les communes dans leur démarche intercommunale. <p>Tâches des communes</p> <ul style="list-style-type: none"> > coordonnent la planification des IGT avec les communes voisines et examinent l'opportunité dans le cadre de leur plan directeur intercommunal. > délimitent, dans le plan d'affectation des zones, des zones d'affectation adéquates permettant l'implantation des IGT, et fixent ou adaptent les prescriptions correspondantes dans le règlement communal des constructions et des zones, en prenant en compte les objectifs fixés par le canton ou dans les instruments fédéraux de planification (p.ex. CISIN) ; > remplissent les tâches de planification liées aux IGT qui relèvent de leur compétence, en particulier l'élaboration d'un PQ pour tout projet entrant dans le cadre du principe 12 ; 								
<p>Mesures qui relèvent du plan directeur, surface utilisée et légalisation sur la protection de l'environnement Fiche C.7 Installations générant un trafic important du PDc. Fiche C.8 Installations d'intérêt public du PDc.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Installations d'intérêt public selon la fiche C.7</th> <th>Etat de la coordination</th> <th>Enjeux environnementaux</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Patinoire à Sierre</td> <td>Information préalable</td> <td>OPB, OPAir</td> </tr> </tbody> </table>			Installations d'intérêt public selon la fiche C.7	Etat de la coordination	Enjeux environnementaux	Patinoire à Sierre	Information préalable	OPB, OPAir
Installations d'intérêt public selon la fiche C.7	Etat de la coordination	Enjeux environnementaux						
Patinoire à Sierre	Information préalable	OPB, OPAir						