

PROJET D'AGGLOMERATION SEDUNOIS

SION
ARDON
VETROZ
CONTHEY
SAVIESE
GRIMISUAT
ARBAZ
AYENT
SAINT-LEONARD
VEX
LES AGETTES
SALINS
NENDAZ

RAPPORT FINAL

DECEMBRE 2011



PREFACE

En 2007 (le 16 octobre à Vétroz), l'Assemblée générale extraordinaire de l'Association des communes de la région de Sion (ARS) prenait la décision de principe de s'engager résolument dans un projet d'agglomération de la région sédunoise et mettait sur pied un groupe de pilotage ad hoc.

La tâche ne fut pas facile d'emblée ! Les Valaisans sont de nature jaloux de leurs traditions, de leurs prérogatives, de leur autonomie communale et ne voyaient pas forcément d'un bon œil la Confédération et le Canton se mêler de régler des problèmes d'urbanisation, de transports et de sauvegarde du paysage dans leur ville, dans leur jardin ou dans leur vignoble. Et pourtant, grâce à cet esprit d'ouverture qui caractérise aussi nos autorités communales et régionales, ils ont accepté de jouer le jeu, de tenter l'exercice et de parier sur l'avenir.

Non seulement pour la perspective d'entrevoir de substantielles participations du fonds fédéral d'infrastructures, mais surtout par souci de mettre en commun les préoccupations des autorités communales, de réfléchir ensemble à un développement harmonieux et cohérent de notre territoire afin d'offrir aux générations futures les meilleures conditions possibles de développement et de bien-être.

Aujourd'hui le processus a abouti. La population a pu se faire une large idée du projet d'agglomération par le biais :

- > des présentations publiques,
- > de la consultation du site internet aggloSion.ch.

Après l'examen du projet par les autorités communales, les services cantonaux et fédéraux ainsi que par les associations, nous franchissons l'ultime étape : le dépôt du dossier définitif.

Remerciements

A l'aboutissement de cette étape importante, qu'il me soit permis de remercier ici les acteurs et les auteurs de ce travail immense, mené dans le respect des délais prescrits. Je voudrais adresser un merci tout particulier :

- > aux collaborateurs des Offices fédéraux (ARE, OFROU, OFT) pour leurs conseils avisés,
- > aux collaborateurs des services cantonaux (SDT, SDE, ST, SRCE) pour leur appui et leurs précieuses contributions,
- > à mes collègues du Comité de pilotage, qui n'ont pas hésité à prendre leurs responsabilités et à jouer le rôle de locomotives dans ce dossier,
- > aux membres du groupe technique, qui se sont attelés, sans rechigner, à fournir le maximum d'éléments et les données nécessaires à l'élaboration du rapport,
- > au groupe des mandataires, les bureaux team + par M. Conforti, nomad architectes, par M. Barras, et Hintermann & Weber, par M. Stuber, ainsi qu'à leurs collaborateurs,
- > aux délégués des communes, des services et des organisations, qui ont contribué largement au succès des ateliers du 14 décembre 2010 à Savièse et du 29 mars 2011 à Sion,
- > à toutes les communes de l'ARS, qui ont compris l'importance de l'enjeu et donné l'impulsion nécessaire,
- > à la Ville de Sion et à ses services, sans qui le projet n'aurait certainement pas eu sa raison d'être,
- > au secrétariat de l'ARS, par M. Mathis, pour le management et le suivi logistique des opérations,
- > et à tous ceux qui, de près ou de loin, ont permis d'en arriver là où nous sommes aujourd'hui. Merci pour leur participation active, critique et constructive !

Je souhaite que cet immense travail aura pu démontrer la capacité de notre région du Valais central à faire preuve de solidarité et de responsabilité face à son avenir, et que chacun des partenaires de ce beau projet, grands ou petits, actuels ou futurs, y trouvera son compte pour le plus grand bien de notre population et de notre "agglomération" !



Evelyne Crettex Reber
Préfet de Sion
Présidente du Comité de pilotage

TABLE DES MATIERES

1	CADRAGE	13
1.1	Les projets d'agglomération	13
1.2	Périmètre de l'agglomération	18
1.3	Organisation de l'étude	20
1.4	Déroulement de l'étude	22
1.5	Gouvernance	23
1.6	Bases légales et instruments d'aménagement du territoire	25
1.7	Approbation du projet d'agglomération	26
2	DIAGNOSTIC	29
2.1	L'agglomération sédunoise	29
2.2	Périmètre d'étude	31
2.3	Habitat et emplois	33
2.4	Paysage et espaces naturels	45
2.5	Environnement	61
2.6	Urbanisation, équipements, installations à forte fréquentation	65
2.7	Structure des déplacements, répartition modale	98
2.8	Réseau routier et trafic individuel motorisé	107
2.9	Transports publics	119
2.10	Mobilités douces	129
2.11	Multimodalité	133
2.12	Accès aux stations touristiques	136
2.13	Synthèse, forces et faiblesses	137
3	HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT	141
3.1	Habitat	141
3.2	Emplois	142
4	OBJECTIFS	143
4.1	Objectif général	143
4.2	Objectifs sectoriels	143
5	CONCEPT GENERAL	145
5.1	Concept général	145
5.2	Territoire, paysage, environnement	147
5.3	Urbanisation	148
5.4	Transports individuels	149
5.5	Transports publics	150
5.6	Mobilité douce	151
6	LE PROJET D'AGGLOMERATION	153
6.1	Paysage	155
6.2	Urbanisation	163
6.3	Réseau routier et trafic individuel motorisé	171
6.4	Transports publics	177
6.5	Mobilité douce	181
6.6	Cartes de synthèse	185
7	MESURES	195
7.1	Définition et organisation des mesures	195
7.2	Principe d'indissociabilité des mesures	197
7.3	Degré de priorité	197
7.4	Liste des mesures	198
7.5	Coûts des mesures	201
7.6	Tableau de synthèse	202
8	FICHES DE MESURES	205
8.1	Mesures "Paysage et nature"	207
8.2	Mesures "Urbanisation"	221
8.3	Mesures infrastructurelles "Mobilité"	265

CARTES

1 CARTES THEMATIQUES

- 1.1 Projet d'agglomération, volet paysage
- 1.2 Projet d'agglomération, volet urbanisation
- 1.3 Projet d'agglomération, volet réseau routier
- 1.4 Projet d'agglomération, volet transports publics
- 1.5 Projet d'agglomération, volet mobilité douce

2 CARTES DE LOCALISATION DES MESURES

- 2.1 Localisation des mesures de paysage
- 2.2 Localisation des mesures d'urbanisation
- 2.3 Localisation des mesures infrastructurelles de mobilité

3 CARTES DE SYNTHESE

- 3.1 Paysage et urbanisation
- 3.2 Urbanisation et transports publics
- 3.3 Urbanisation et infrastructures de transport
- 3.4 Le projet d'agglomération aggloSion

4 CARTES D'INVENTAIRES¹

- 4.1 Périmètre d'étude
- 4.2 Habitants par communes et par villages
- 4.3 Densité d'habitants
- 4.4 Emplois par communes et par villages
- 4.5 Densité d'emplois
- 4.6 Densité d'emplois primaires
- 4.7 Densité d'emplois secondaires
- 4.8 Densité d'emplois tertiaires
- 4.9 Topographie
- 4.10 Carte hydrographique
- 4.11 Nuisances paysagères et environnementales
- 4.12 Inventaires naturels et paysagers
- 4.13 Zones inconstructibles
- 4.14 Evolution de l'urbanisation au XXème siècle
- 4.15 Bâti
- 4.16 Limites de l'urbanisation
- 4.17 Plan des zones
- 4.18 Zones d'habitat / densité
- 4.19 Réserve en zones à bâtir / densité
- 4.20 Réserve en zones à bâtir / commune
- 4.21 Parcelles bâties / commune
- 4.22 Zones d'activités
- 4.23 Zones d'activités / réserves
- 4.24 Rayonnement des installations
- 4.25 Installations à forte fréquentation
- 4.26 Trafic journalier moyen 2009
- 4.27 Trafic journalier moyen 2025
- 4.28 Evolution du TJM entre 1991 et 2009
- 4.29 Saturation du réseau routier
- 4.30 Offre en stationnement
- 4.31 Qualité de l'offre en transports publics
- 4.32 Transports publics : plan de charge 2005
- 4.33 Classe de desserte des arrêts de transports publics (VSS)
- 4.34 Qualité de la desserte en transports publics (échelle fine)
- 4.35 Itinéraires de cyclotourisme
- 4.36 Aménagements cyclables existants
- 4.37 Temps de déplacements entre les communes
- 4.38 Isochrones 10' de la gare de Sion
- 4.39 Isochrones 20' de la gare de Sion

¹ Les cartes d'inventaires ne figurent que dans la version numérique du document.

BIBLIOGRAPHIE

Documents de référence (ARE)

- > Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération, DETEC-ARE, 14 décembre 2010
- > Concept pour un développement urbain vers l'intérieur. Aide de travail pour l'élaboration des projets d'agglomération transport et urbanisation. Décembre 2009.
- > Rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001 concernant la "Politique des agglomérations de la Confédération".

Documents législatifs

- > Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LINfr); RS 725.13
- > Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) ; RS 725.116.2
- > Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (Loi sur la protection de l'environnement); RS 814.01
- > Loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.
- > Loi sur la protection de l'environnement (LcPE) du 18 novembre 2010
- > Loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux; RS814.20
- > Loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage; RS 451
- > Loi cantonale sur la protection de la nature, du paysage et des sites du 13 novembre 1998
- > Ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux; RS 814.201
- > Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (Ordonnance sur les accidents majeurs, OPAM)
- > Ordonnance du 9 septembre 1981 concernant l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (OISOS); RS 451.12
- > Ordonnance du 14 avril 2010 concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS); RS 451.13
- > Ordonnance du 16 janvier 1991 sur la protection de la nature et du paysage; RS 451.1
- > Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit; RS 814.41
- > Ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air; RS 814.318.142.1
- > Ordonnance du 10 août 1977 concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (OIFP); RS 451.11
- > Ordonnance du 13 janvier 2010 sur la protection des prairies et pâturages secs d'importance nationale (Ordonnance sur les prairies sèches, OPPS); RS 451.37
- > Ordonnance du 7 septembre 1994 sur la protection des bas-marais d'importance nationale (Ordonnance sur les bas-marais); RS 451.33
- > Ordonnance du 15 juin 2001 sur la protection des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (Ordonnance sur les batraciens, OBat); RS 451.34
- > Ordonnance du 30 septembre 1991 concernant les districts francs fédéraux (ODF); RS 922.31
- > Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale.
- > Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse.

Documents techniques

- > Plan directeur cantonal, Etat du Valais, 1998.
- > 3^{ème} correction du Rhône, concept de développement de la plaine, B+C Ingénieurs SA & SEREC, 2007
- > Etude d'opportunité agricole en lien avec la 3^{ème} correction du Rhône, B+C Ingénieurs SA & EMAC Ingénieurs Sàrl, 2009
- > Lignes directrices paysagères pour le Rhône et pour la plaine, L. Veuve, P. Feddersen et Paysagession, 2008
- > Réseau écologique pour la plaine du Rhône, concept directeur, 2005.
- > Projet de parc naturel régional, Val d'Hérens, 2011 (en cours).
- > Projets d'écologie industrielle, ECHO-Valais, ECHO-Sierre.
- > Qualité de l'air en Valais Resival, Rapport 2008, Service de la protection de l'environnement
- > Etat du Valais, SRCE - Communes de Conthey et Vétroz - Schéma directeur des déplacements - Transitec SA (2004).
- > Modification du PAZ et RCCZ, commune de Conthey, 2010-2011 (en cours).
- > Etude "équipement des zones à bâtir", commune de Conthey, 2010-2011 (en cours).
- > Etude circulation de Plan-Conthey, commune de Conthey.
- > Modification du plan de circulation, commune de Vétroz, 2010-2011 (en cours).
- > Modification partielle du RCCZ et PAZ, commune d'Ardon, juin 2010
- > Etude European 9, Sion, Boardwalking v2.1, Eli Grønn & Ivar Lyngner, janvier 2009.
- > Plan de quartier Cour de Gare, Ville de Sion, 2011 (en cours).
- > Etude test du quartier Sous-Gare, Ville de Sion, 2011 (en cours).
- > Ville de Sion, Etude pour l'implantation d'un campus, 2011 (en cours).
- > Révision partielle du PAZ et RCCZ, Ville de Sion, 2010.
- > Ville de Sion, Plan directeur, 2011.
- > Ville de Sion, Projet Cour de Gare, Déplacement de la gare au sud des voies CFF, Etude de faisabilité, team+, octobre 2009.
- > Ville de Sion, Projet Cour de Gare, Concept d'accessibilité et de fonctionnement, team+, octobre 2009.
- > Etude pour le déplacement de la gare Cargo, Ville de Sion, CFF et Etat du Valais, 2011 (en cours).
- > Etude test des quartiers de "Champsec-Vissigen", Ville de Sion, 2010.
- > Etude test d'Uvrier et Saint-Léonard, Ville de Sion, 2010.
- > Equipement de la zone à bâtir, commune de Grimisuat, 2011 (en cours).
- > Plan détaillé de la zone "Brunières", commune de Saint-Léonard, 2011 (en cours).
- > Projet d'une route de contournement horizon 2020, commune de Savièse, 2011.
- > Projet de création d'un parking au centre du village, commune de Vex, 2011 (en cours).
- > Place à la nature en ville! Publication OFEV, 2000.

GLOSSAIRE

Agglomération	Ensemble de communes adjacentes réunissant au moins 20'000 habitants. Pour la délimitation exacte d'une agglomération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) recourt à des critères de population, emploi, continuité de la zone bâtie, densité habitants/emplois par hectare, croissance démographique, flux de pendulaires, proportion de personnes résidentes travaillant dans le secteur primaire, etc.
ARE	Office fédéral du développement territorial
ARS	Association régionale de Sion
CE	Critères d'efficacité, au nombre de 4, utilisés par la Confédération autant pour juger de l'efficacité d'un projet d'agglomération (taux de cofinancement) que pour l'évaluation de chacune des mesures individuelles (priorisation des mesures).
CFF	Chemins de fer fédéraux
Cité dortoir	Localité où ne subsiste qu'une seule fonction résidentielle (disparition progressive des services, atténuation du lien social).
Densification	La densification consiste à utiliser de manière plus efficace des surfaces déjà bâties, des parcelles non construites en milieu bâti et des infrastructures existantes (p.ex. surélévations, annexes) dans le but de ménager les espaces encore libres en dehors des territoires déjà largement construits.
Développement territorial durable	Par développement territorial durable, on entend un développement qui répond aux besoins du présent en espaces de vie et en sites économiques sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins.
EB	Exigences de base, au nombre de 6, définies par la Confédération, permettant d'une part d'assurer la compréhension de la logique du projet d'agglomération, et d'autre part de fonder l'évaluation des projets d'agglomération sur des bases comparables.
Ecologie industrielle	Mise en réseau des industries, les déchets des uns pouvant être une matière première des autres. Modèle calqué sur le fonctionnement d'un écosystème naturel.
Etalement urbain	Propension des surfaces bâties à occuper toujours plus d'espace, au détriment des surfaces naturelles et agricoles. Le rallongement des distances parcourues est également l'une des conséquences principales.
IBN	Sites de reproduction de batraciens d'importance nationale
ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale
Infrastructures	Les infrastructures désignent les constructions et installations servant aux transports, à la communication, à l'approvisionnement, au traitement des déchets, à la formation, à la santé publique et aux loisirs.
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale.
IVS	Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse.
LEaux	Loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux
LFIInfr	Loi fédérale du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LInfr); RS 725.13

LIM	Loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.
LPE	Loi fédérale sur la protection de l'environnement
LPN	Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) ; RS 725.116.2
MISTRA	Système de gestion et d'information routière et du trafic (projet en cours de la Confédération)
Mitige du territoire	Conséquence de l'étalement des constructions sur un territoire. Il en découle, notamment, un gaspillage du sol, une augmentation des distances parcourues et une augmentation des coûts d'infrastructures.
Mobilité douce (MD)	On entend par mobilité douce les déplacements à pied, sur roues, sur roulettes, à la seule force des muscles.
Multimodal	Offre de transport multimodal : différents modes de transport, comme p.ex. le transport individuel motorisé, TIM (automobile, motos, vélomoteur), les transports publics, TP (bus, trolleybus, tram, train, avion)
MUT	Mesures urgentes transitoires (dans le cadre de la 3ème correction du Rhône)
OEaux	Ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OPAM	Ordonnance fédérale du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (Ordonnance sur les accidents majeurs)
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
P+R	Park and Ride (parking d'échange). Pour plus de précisions, d'autres abréviations sont parfois utilisées : P+Rail, P+Bus, P+M (marche à pied)
PA-R3	Plan d'aménagement Rhône 3
PAZ	Plan d'affectation des zones
PDR	Programme de développement régional.
PM10	Particules fines en suspension dans l'air, de diamètre inférieur à 10 micromètres
PPS	Prairies et pâturages secs d'importance nationale
Projet d'agglomération (PA)	Un projet d'agglomération est un plan d'action. Il s'agit d'un instrument de planification qui vise à aider les villes et les agglomérations à résoudre leurs problèmes les plus urgents. Il peut porter sur tous les domaines politiques qui requièrent une coordination dépassant les frontières communales ou cantonales.
PubliCar	Service de bus sur appel
RCCZ	Règlement communal de construction et de zones
REC	Réseau écologique cantonal pour la plaine du Rhône
RSV	Réseau Santé Valais
SATOM	Centrale thermique intercantonale pour la valorisation de l'énergie contenue dans les déchets incinérables et la méthanisation des déchets biodégradables.
SCPF	Service cantonal de la chasse, de la pêche et de la faune

SDT	Service cantonal du développement territorial
SFP	Service cantonal des forêts et du paysage
SICT	Service cantonal de l'industrie, du commerce et du travail.
Solde migratoire	Bilan annuel entre arrivées et départs pour une entité géographique donnée.
Solde naturel	Bilan annuel entre naissances et décès pour une entité géographique donnée.
SPE	Service cantonal de la protection de l'environnement
SRCE	Service des routes et cours d'eau
ST	Service des transports
STEP	Station d'épuration
TAD	Transport à la demande
TP	Transports publics (routiers et ferroviaires)
Trafic individuel motorisé (TIM)	Trafic des véhicules à moteur, à l'exception des transports publics.
Trafic journalier moyen (TJM)	Somme annuelle des véhicules circulant dans les deux directions en un endroit du réseau routier, divisée par 365 jours.
UTO	Usine de traitement des ordures du Valais central
VAE	Vélos à assistance électrique
VLI	Valeurs limites d'immissions (bruit)
Zone de chalandise	Etendue de l'attractivité d'un commerce
Zones 30 km/h	Le signal "zone 30" désigne des routes situées dans des quartiers ou des lotissements, et sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler de manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h. Les piétons n'ont pas la priorité dans ces zones.

1 CADRAGE

1.1 Les projets d'agglomération

1.1.1 La politique des agglomérations de la Confédération¹

Les agglomérations ont connu, durant les dernières décennies, une croissance importante avec comme corollaire un développement urbain parfois incontrôlé. La croissance de l'urbanisation s'est souvent localisée dans les endroits où la desserte en transports collectifs est difficile voire impossible. Les mobilités douces ont, notamment dans les centre-villes, trop souvent été négligées. Ce développement a eu pour conséquence une saturation croissante des réseaux routiers et ferroviaires. Depuis quelques années, le constat s'est fait sentir que les villes et les zones urbaines ne peuvent plus gérer, à elles seules, cette situation.

C'est de ce constat qu'est née la politique des agglomérations de la Confédération. Les bases, principes et objectifs de cette politique sont définis notamment dans le rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001. Ce rapport mentionne :

"Les zones urbaines de Suisse, petites et grandes, revêtent une importance particulière comme moteurs de l'activité économique du pays et comme lieu de vie de près des deux tiers de la population. Malgré leur dynamisme, ces zones sont pourtant confrontées à un certain nombre de défis spécifiques (extension de l'urbanisation, polarisation croissante, suburbanisation, défis institutionnels) qui impliquent des conséquences négatives sur le développement durable du territoire suisse.

Pour mettre en œuvre l'article 50 de la Constitution fédérale, de même que pour concrétiser les objectifs des Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse et de la nouvelle politique régionale de 1996, une action de la Confédération à l'égard de l'ensemble de l'espace urbain est envisagée. Elle reste toutefois subsidiaire à une action nécessaire et prioritaire des cantons et des communes."

Les transports d'agglomération sont un des domaines d'intervention de la politique des agglomérations de la Confédération.

1.1.2 Le fonds d'infrastructure¹

Pour la thématique des transports, une des mesures de première priorité prévue par le rapport du Conseil fédéral sur la politique des agglomérations visait à renforcer l'engagement financier de la Confédération dans les agglomérations lié, à long terme, à la condition d'une gestion coordonnée des transports et de l'urbanisation à l'échelle de l'agglomération.

La base pour l'engagement de la Confédération dans le domaine des transports d'agglomérations a été créée à travers la votation populaire de 2004 concernant la nouvelle péréquation financière et la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT).

Le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (ci-après : fonds d'infrastructure) constitue l'outil financier par lequel la Confédération cofinance les infrastructures de transport au sein des agglomérations. Ce fonds résulte de la réorganisation du financement spécial pour la circulation routière et est alimenté par une partie des recettes à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière de même que par les réserves du financement spécial pour la circulation routière. Il est institué par la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFIInfr) du 6 octobre 2006. Les moyens du fonds sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives (art. 4 LFIInfr).

Lors de l'élaboration de la LFIInfr, il a été admis que les moyens financiers devaient être répartis selon l'efficacité des infrastructures envisagées et non pas de manière uniforme sur l'ensemble du territoire. Une telle répartition présuppose l'élaboration d'un projet

¹ Confédération suisse, DETEC, ARE, Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération (extraits)

d'agglomération transports et urbanisation qui optimise l'emploi des différents moyens de transport et les coordonne aux objectifs et aux mesures d'aménagement du territoire. C'est l'efficacité globale du projet d'agglomération, y compris ses mesures non imputables au fonds d'infrastructure dans les domaines de l'urbanisation et des transports, qui détermine le taux de contribution de la Confédération. Les effets et interactions avec la trame paysagère et environnementale sont également pris en considération.

A travers le fonds d'infrastructure, ce sont au total 20,8 milliards de francs (prix de 2005, hors renchérissement et TVA) qui sont disponibles sur une durée de 20 ans dès 2008, répartis comme suit entre quatre domaines :

- > 8,5 milliards de francs pour achever le réseau des routes nationales,
- > 5,5 milliards de francs pour supprimer les goulets d'étranglement entravant le réseau des routes nationales existant,
- > 6 milliards de francs pour les infrastructures de trafic d'agglomération privé et public, dont 2,56 milliards pour des projets urgents et 3,44 milliards sur la base de projets d'agglomération,
- > 0,8 milliard de francs pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Ces montants sont définis par l'Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure.

Dans le montant réservé au trafic d'agglomération, un premier crédit de 2,56 milliards a été libéré à la date de l'entrée en vigueur de la loi. Celui-ci est destiné à cofinancer des projets urgents du trafic d'agglomération. Il reste donc 3,44 milliards de francs pour le cofinancement de mesures issues des projets d'agglomération. Sur ce montant, le Conseil fédéral propose, par son message du 11 novembre 2009 relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, une libération de 1,51 milliards dès 2011 pour le programme trafic d'agglomération. Sous réserve de la décision du Parlement quant au message précité, le montant restant à disposition sur le fonds d'infrastructure pour les prochaines générations des projets d'agglomération est de 1.93 milliards. Le processus d'évaluation des projets d'agglomération de 2^{ème} génération devra également veiller à préserver des liquidités du fonds d'infrastructure en faveur des prochaines périodes du programme trafic d'agglomération (dès 2019).

1.1.3 Les bases légales

L'attribution des subventions aux agglomérations est basée sur la Loi du 6 octobre 2006 concernant le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFINf).

La loi définit dans son article 1 l'affectation du fonds :

Art. 1 Fonds

¹ *Le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques est un fonds juridiquement dépendant de la Confédération. Il est doté d'une comptabilité propre.*

² *Il sert à financer:*

- a. *l'achèvement du réseau des routes nationales conformément à l'art. 197, ch. 3, Cst.;*
- b. *l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales;*
- c. *des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations;*
- d. *des contributions pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.*

L'article 4 décrit les principes généraux que doivent suivre les projets :

Art. 4 Utilisation des moyens

¹ *Les moyens du fonds d'infrastructure sont destinés à assurer le déroulement efficace et écologique des déplacements exigés par une société et une économie compétitives.*

² *L'utilisation des moyens repose sur une vision globale des transports, qui:*

- a. *intègre tous les modes et moyens de transport, leurs avantages et leurs inconvénients;*
- b. *donne la priorité à des alternatives efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures;*
- c. *tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics;*

- d. englobe la coordination avec le développement de l'urbanisation et la protection de l'environnement;
- e. vise à une prise en compte appropriée des différentes parties du pays.

L'article 7 précise les modalités d'approbation des projets:

Art. 7 Trafic d'agglomération

¹ L'Assemblée fédérale désigne les projets du trafic d'agglomération qui sont urgents et prêts à être réalisés; elle alloue les moyens nécessaires à leur financement pour l'entrée en vigueur de la présente loi. Le droit à ces fonds s'éteint si la phase de la mise en œuvre du projet n'a pas commencé à la fin de 2008.

² Au surplus, l'aide accordée au trafic d'agglomération est régie par les art. 17a à 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (RS 725.116.2).

³ Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale un programme de cofinancement de projets d'agglomération.

⁴ Il rend compte à l'Assemblée fédérale, en général tous les quatre ans, de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante.

⁵ Les contributions en faveur des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que celles de la mobilité douce sont apportées, pour autant qu'elles soient situées dans une ville ou dans une agglomération et qu'elles contribuent à faciliter le trafic dans de tels espaces.

⁶ Les investissements dans les infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont en principe financés par les instruments prévus par la législation sur les chemins de fer. Les contributions selon la présente loi sont toutefois autorisées pour autant qu'elles génèrent une plus-value pour une ville ou une agglomération et qu'elles permettent spécifiquement de décongestionner la route.

⁷ Lorsque l'utilisation de matériel roulant spécifique permet de réaliser des économies significatives en matière d'infrastructure, les contributions peuvent également servir à couvrir les frais supplémentaires de ce matériel.

1.1.4 Les exigences de base

Pour pouvoir être évalué par la Confédération, un projet d'agglomération doit respecter un certain nombre d'exigences de base. Si un projet d'agglomération soumis à la Confédération ne répond pas à une ou plusieurs exigences de base, il ne pourra pas prétendre à un cofinancement pour la libération des moyens y relatifs.

EB1 Démarche participative

Les autorités et la population sont associées, de manière appropriée, à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la révision du projet d'agglomération ainsi qu'aux principales études sur lesquelles il se fonde.

Le mode de participation dépend notamment de la structure mise en place pour l'organisme responsable.

EB2 Définition d'un organisme responsable

L'agglomération met en place, au plus tard pour la signature de l'accord sur les prestations, une structure institutionnalisée assurant le portage du projet (organisme responsable). L'organisme responsable doit être légitimé, pour chaque phase du projet, à assurer le pilotage du processus, à être l'interlocuteur unique pour la Confédération et à signer l'accord sur les prestations au nom de tous les partenaires.

L'organisme responsable doit disposer des ressources nécessaires pour assurer les tâches d'élaboration du projet d'agglomération, de sa mise en œuvre et de sa révision.

EB3 Analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités et menaces

La vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures du projet d'agglomération s'appuient sur une connaissance approfondie de la structure de l'urbanisation, des systèmes de transports et de la trame environnementale.

En ce sens, le projet d'agglomération présente une analyse approfondie de l'état actuel et du développement passé de ces trois domaines, afin de faire émerger les potentiels, les points

faibles et les nécessités d'interventions. Cette analyse doit aider à concentrer le projet d'agglomération sur les enjeux principaux de l'agglomération. Elle doit également permettre à la Confédération de comprendre et d'appréhender l'agglomération.

Le projet d'agglomération montre également les tendances du développement futur en formulant des hypothèses réalistes en matière de projections démographiques et économiques et des facteurs déterminants en matière de mobilité et d'urbanisation. Ces tendances permettent de confirmer ou d'infirmer les constats issus de l'analyse de l'état actuel.

EB4 Développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil rouge) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation

Le projet d'agglomération présente une suite logique et compréhensible entre l'échelle générale (la vision d'ensemble), l'échelle intermédiaire (les stratégies sectorielles) et les mesures.

Il propose une vision d'ensemble intégrant une coordination des domaines de l'aménagement du territoire et des systèmes de transports. Cette vision d'ensemble doit être volontariste et ambitieuse, mais doit également rester réaliste et être bien acceptée.

Cette vision doit être traduite en stratégies sectorielles permettant de transposer la vision d'ensemble dans les politiques publiques des différents acteurs. Les stratégies sectorielles sont traduites en actions concrètes (mesures) et priorisées, couvrant tous les domaines d'action.

Ces mesures doivent être efficaces et financièrement supportables. Elles sont efficaces, notamment si elles répondent aux lacunes et nécessités d'intervention identifiées lors de l'analyse et mettent en œuvre la vision d'ensemble.

EB5 Description et argumentation de la priorisation des mesures

Le projet d'agglomération comprend des mesures et une priorisation de celles-ci permettant de mettre en œuvre la vision générale et les stratégies sectorielles en découlant. La priorisation des mesures résulte d'une évaluation de leur efficacité (relation entre le coût et l'utilité). Pour chaque mesure une description qualitative permet d'expliquer sa pertinence et sa priorité.

Les mesures et leurs priorités sont en cohérence avec la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles. L'imbrication des différents niveaux doit être facilement compréhensible et explicable.

EB6 Mise en œuvre et procédure de contrôle

Le projet d'agglomération engage les partenaires de manière formelle. Le projet d'agglomération et ses mesures sont intégrés dans les instruments de planification du ou des cantons et ont force obligatoire pour les autorités.

L'adéquation aux objectifs et aux mesures de la Confédération et des cantons a été vérifiée.

Le projet d'agglomération montre la faisabilité financière (investissement et exploitation) de la mise en œuvre des mesures pour les cantons/communes ou tiers concernés.

Le monitoring et le contrôle des effets du projet d'agglomération sont assurés. Cela comprend la production d'un rapport de mise en œuvre de la période quadriennale écoulée ainsi que la mise à disposition des données cantonales/communales nécessaires à la publication par la Confédération du monitoring des projets d'agglomérations.

1.1.5 Les critères d'efficacité

Lorsqu'un projet d'agglomération répond aux exigences de base, il y a lieu d'en examiner en détail l'efficacité dans le but de définir le taux de cofinancement des mesures infrastructurelles du projet. Les critères d'efficacité sont fixés par l'art. 17d al. 2 de la LUMin.

Les quatre critères d'efficacité sont utilisés autant pour l'évaluation de l'efficacité d'un projet d'agglomération dans son entier (définition du taux de cofinancement) que pour l'évaluation de chacune des mesures individuelles (priorisation des mesures).

L'efficacité d'un projet d'agglomération ou d'une mesure est toujours à évaluer entre un état futur tendanciel et un état futur avec projet d'agglomération.

CE1 Amélioration de la qualité du système de transports

Une analyse du projet et de ses mesures dans le domaine de la mobilité est ici effectuée. Les points suivants sont en particulier examinés :

- > l'amélioration de trafic piétonnier et cycliste,
- > l'amélioration du système des transports publics,
- > l'amélioration du réseau routier,
- > l'amélioration de l'accessibilité,
- > l'amélioration de l'intermodalité,
- > les mesures visant à influencer la demande,
- > l'amélioration des transports de marchandises (élément facultatif),
- > l'amélioration des transports de loisirs (élément facultatif).

CE2 Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Ce second critère permet d'évaluer le projet du point de vue de sa capacité à influencer sur un développement rationnel de l'urbanisation, notamment :

- > par une concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports,
- > par une réduction de la dispersion de l'urbanisation,
- > par une amélioration de la qualité des espaces publics.

CE3 Accroissement de la sécurité du trafic

Le troisième critère vise à quantifier l'amélioration de la sécurité apportée par le projet.

CE4 Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Ce dernier critère permet de prendre en compte les performances du projet du point de vue de la réduction des atteintes à l'environnement. Seront en particulier examinées :

- > la réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO₂,
- > la réduction des immissions sonores,
- > la réduction de la consommation de surface et la revitalisation des espaces naturels et paysagers.

1.1.6 Les échéances

Les projets d'agglomération de seconde génération doivent être déposés à la Confédération pour le 31 décembre 2011.

1.1.7 Les documents de référence

- > Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération, 14 décembre 2010.
- > Concept pour un développement urbain vers l'intérieur. Aide de travail pour l'élaboration des projets d'agglomération transport et urbanisation, décembre 2009.
- > Loi fédérale du 6 octobre 2006 concernant le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFIInf).
- > Rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001 concernant la "Politique des agglomérations de la Confédération".

1.2 Périmètre de l'agglomération

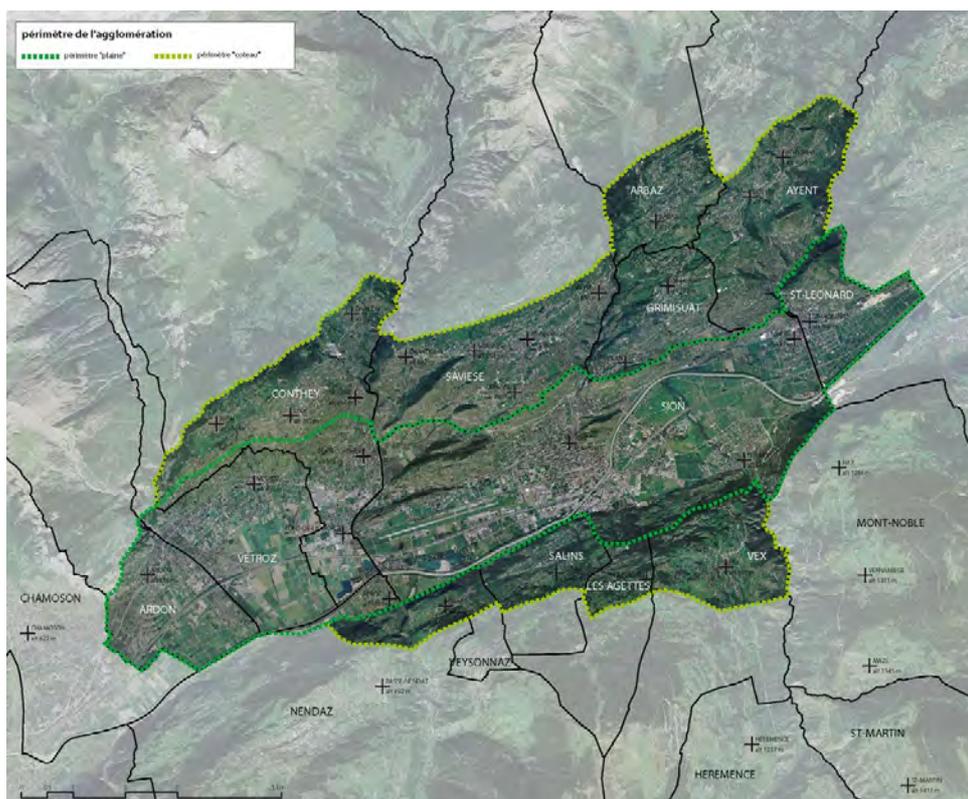
1.2.1 Périmètre statistique de l'agglomération (OFS)

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), l'agglomération de Sion regroupe, depuis 2000, 11 communes, à savoir les communes de Sion, Ardon, Vétroz, Conthey, Savièse, Grimisuat, Arbaz, Saint-Léonard, Vex, Les Agettes et Salins.

Cette délimitation est basée sur les critères de l'OFS (taille de l'agglomération, continuité territoriale, pendulaires, croissance de la population, nombre d'emplois rapporté au nombre d'actifs, densité combinée habitants/emplois par hectare, part de la population active dans le secteur primaire). Elle a été établie sur la bases des données du recensement 2000 de la population suisse.

1.2.2 Périmètre retenu pour le projet d'agglomération

Le périmètre de l'agglomération a été réexaminé dans le cadre d'une étude préliminaire réalisée dans le courant de l'année 2009. Sur cette base, les communes concernées ont décidé d'élargir le périmètre de l'agglomération aux villages d'Aproz (situé en plaine, sur les territoires des deux communes de Sion et de Nendaz) et aux villages de Saint-Romain et de Botyre (sur la commune d'Ayent) dont la situation est comparable à celle du village d'Arbaz qui fait partie du périmètre OFS. De plus, les communes ont décidé de limiter le projet d'agglomération aux villages situés en plaine et sur le coteau, jusqu'à une altitude d'environ 1'100 mètres (cf. carte ci-dessous).



Périmètre de l'agglomération sédunoise (13 communes)

En excluant les stations touristiques et les mayens d'altitude, le projet évite les biais liés à la forte dominance de résidences secondaires et aux zones touristiques. Le périmètre d'agglomération retenu est ainsi compact et cohérent. Une étude régionale, menée sur un périmètre plus large incluant les stations touristiques et le Val d'Hérens, permettra de compléter ultérieurement les propositions du projet d'agglomération.

Une exception concernant le critère altimétrique est à relever, avec l'insertion des mayens d'Arbaz dans le périmètre du projet. Cette exception est justifiée par la contiguïté du bâti avec le reste de la commune et par sa fonction essentiellement résidentielle (non touristique).

En fonction des problématiques propres à la plaine du Rhône et aux coteaux nord et sud, une distinction est faite entre un périmètre de plaine (Ardon, Vétroz, Conthey-plaine, Sion et St-Léonard) et un périmètre de coteau (Conthey-coteau, Savièse, Grimisuat, Ayent, Arbaz, Vex, Les Agettes, Salins et Nendaz). Les communes de plaine partagent toutes les mêmes enjeux: proximité avec les réseaux de transport, nuisances du trafic, zones d'activités et commerciales, étalement urbain, etc. Les communes de coteau ont essentiellement en commun la question du lien avec la plaine (mobilité individuelle, pendularité, perte d'attractivité économique).

L'agglomération sédunoise ainsi définie compte 13 communes regroupant près de 70'000 habitants et plus de 35'000 emplois.

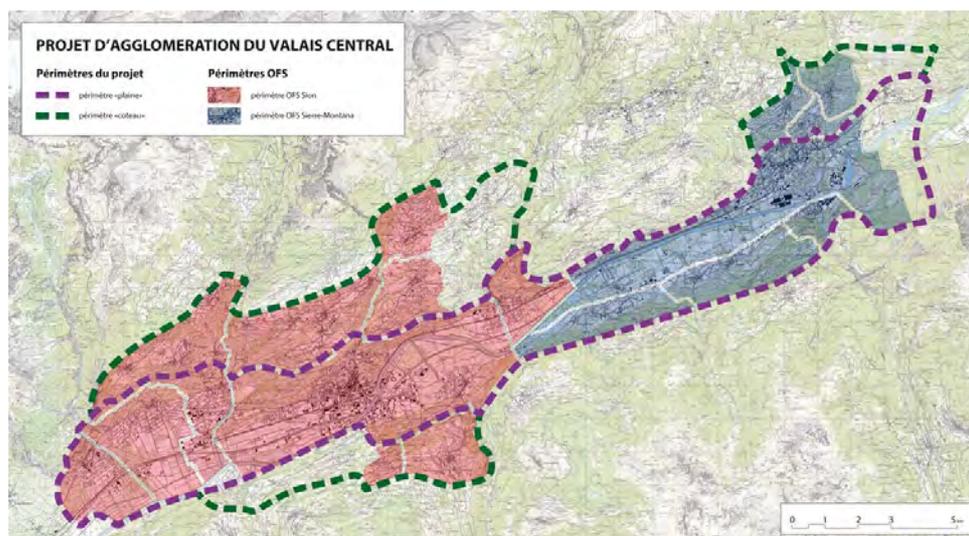
1.2.3 Extension du périmètre de l'agglomération

Suite à la décision, à la fin du mois d'août 2011, des six communes du Haut-Plateau de se retirer du projet d'agglomération Sierre-Crans-Montana, la Ville de Sierre et les communes de Chalais, Chippis, Grône, Miège, Salgesch, Venthône et Veyras se sont approchées de l'agglomération sédunoise pour examiner de quelle manière le projet sédunois pouvait être élargi aux huit communes susmentionnées.

Après avoir analysé la situation, les vingt-et-une communes concernées et le canton ont conclu que les délais étaient trop courts pour envisager une refonte complète du projet d'agglomération. Outre les aspects techniques, il a notamment été relevé que la consultation publique du projet aggloSion avait été menée à la fin du printemps, que le projet semblait bien accueilli par la population et qu'il semblait difficile de retourner auprès d'elle avec un projet largement modifié.

Les vingt-et-une communes concernées sont cependant conscientes des enjeux du projet pour l'ensemble du Valais central. Elles ont donc décidé de mener ensemble les réflexions concernant l'extension ultérieure de l'agglomération (à l'échéance 2015, pour autant que le projet aggloSion 2011 soit retenu par la Confédération). Cela permettra d'élargir la portée des objectifs sectoriels vers l'est, et de renforcer la coordination de toutes les communes du Valais central dans un même système territorial. Sans attendre cette échéance, dès 2012, différentes réflexions sectorielles seront ainsi menées conjointement. Quatre chantiers ont été identifiés :

- > les transports publics (le réseau d'agglomération sera repensé, dès 2012, en fonction de la future extension de l'agglomération)
- > la coordination des réflexions concernant les zones d'activité,
- > la protection du patrimoine et du paysage (zones naturelles, agricoles, vignobles),
- > le suivi de la mise en œuvre du projet Rhône 3.



Périmètre provisoire de la future agglomération du Valais central (21 communes)

1.3 Organisation de l'étude

1.3.1 Partenaires institutionnels

- > Le canton du Valais,
- > Les treize communes faisant partie de l'agglomération.

1.3.2 Organisation du projet

Le projet est placé sous la responsabilité d'un Comité de pilotage présidé par le Préfet du district de Sion, Mme Evelyne Crettex Reber, et composé du chef du Service cantonal du développement territorial (SDT), M. Damian Jerjen, et des treize présidents des communes concernées.

Le mandat a été confié à un groupement pluridisciplinaire de mandataires comprenant les bureaux team+ (pilotage de l'étude et mobilité), nomad (aménagement du territoire) et Hintermann et Weber (environnement). Les études sont suivies par un groupe technique composé de représentants des communes et des principaux services concernés du canton (aménagement du territoire, transports, économie, routes).

M. François Mathis, secrétaire régional, assume la coordination du projet et M. Damien Gross, responsable de la section urbanisme de la Ville de Sion, est l'interlocuteur de la Confédération.

1.3.3 Comité de pilotage

Présidente

- > Mme Evelyne Crettex Reber, Préfet du district de Sion

Secrétaire

- > M. François Mathis, secrétaire régional

Membres

- > Mme Lise Delaloye, Présidente de la commune d'Ardon
- > Mme Géraldine Marchand, Présidente de la commune de Grimisuat
- > M. Marco Aymon, Président de la commune d'Ayent
- > M. Claude-Alain Bétrisey, Président de la commune de Saint-Léonard
- > M. Danny Defago, Président de la commune de Vex
- > M. Michel Dubuis, Président de la commune de Savièse
- > M. Francis Dumas, Président de la commune de Nendaz
- > M. Stéphane Germanier, Président de la commune de Vétroz
- > M. Marcel Maurer, Président de la Ville de Sion
- > M. Jean-Pierre Penon, Président de la commune de Conthey
- > M. Vincent Rebstein, Président de la commune d'Arbaz
- > M. Claude Rossier, Président de la commune des Agettes
- > M. Nicolas Rossier, Président de la commune de Salins
- > M. Damian Jerjen, chef du service du développement territorial, représentant du canton

1.3.4 Groupe technique

Président

- > M. François Mathis, secrétaire régional

Membres

- > Mme Aurélie Défago, Ville de Sion
- > M. Pierre-Etienne Aymon, commune d'Ayent
- > M. Jean-Luc Balet, commune de Grimisuat
- > M. Yves Balet, commune de Nendaz
- > M. Martin Bellwald, service cantonal du développement territorial
- > M. Yvon Berthouzoz, commune de Conthey
- > M. Claude-Alain Bétrisey, commune de Saint-Léonard
- > M. Pierre-Marie Broccard, commune d'Ardon
- > M. Michel Chèvre, commune de Vétroz
- > M. Danny Defago, commune de Vex
- > M. Gilles Délèze, service cantonal des transports
- > M. Gilles Favre, commune des Agettes
- > M. Damien Gross, Ville de Sion
- > M. Pierre-Yves Léger, commune de Savièse
- > M. Carmelo Puglisi, commune de Salins
- > M. Jean-Christophe Putallaz, service cantonal des routes
- > M. Sylvester Sermier, commune d'Arbaz
- > M. Werner Zenhäusern, service cantonal de l'économie

1.3.5 Ateliers participatifs

Deux ateliers participatifs, regroupant des représentants des exécutifs, des législatifs des services communaux et cantonaux et des associations concernées ont eu lieu le 14 décembre 2010 et le 29 mars 2011. Le premier atelier a permis de dégager les enjeux du projet d'agglomération sédunois et d'en préciser les lignes directrices. Le second, portant sur le projet proprement dit et sur ses mesures, a permis de débattre des propositions concrètes proposées par le projet.

Au total, près de 200 personnes ont participé à ces ateliers qui ont permis de sensibiliser les élus aux enjeux du projet et leur ont offert la possibilité de participer concrètement à la construction du projet d'agglomération.

1.3.6 Coordination avec d'autres projets cantonaux

L'étude de l'agglomération sédunoise est développée en coordination avec les autres projets d'envergure la concernant, plus particulièrement avec le projet d'agglomération Sierre-Crans-Montana et le projet "Rhône 3". Après l'abandon du projet d'agglomération Sierre-Crans-Montana, il a été décidé de ne pas attendre 2015 mais d'intensifier, dès 2012, les collaborations entre les communes de la future agglomération du Valais central (cf. chapitre 1.2.3).

1.4 Déroulement de l'étude

- 2009 > Etude préliminaire
- 2010 > Validation de l'étude préliminaire par les 21 communes des districts de Sion, Hérens et Conthey (17 juin 2010)
- > Lancement de l'étude principale du projet d'agglomération sédunois par les treize communes de Sion, Ardon, Vétroz, Conthey, Saint-Léonard, Savièse, Grimisuat, Arbaz, Ayent, Vex, Salins, Les Agettes et Nendaz
- > Analyses de base dans les différents domaines concernés (environnement, aménagement du territoire, mobilité), constats, diagnostic de l'état actuel, hypothèses de développement, enjeux
- > Premier atelier participatif (14 décembre, Savièse)
- 2011 > Validation du concept général et du projet de territoire et de mobilité par le Comité de pilotage de l'agglomération (20 janvier)
- > Transmission, pour évaluation, d'un rapport intermédiaire à la Confédération, mise en ligne du site internet et première conférence de presse de l'agglomération (28 février)
- > Mise en consultation formelle du projet auprès des communes, du canton et des associations environnementales concernées (mars-avril)
- > Elaboration des mesures infrastructurelles et non infrastructurelles
- > Adaptation du projet suite au rapport d'évaluation intermédiaire de la Confédération et à la consultation des partenaires du projet
- > Consultation publique (juin-juillet)
- > Finalisation et priorisation des mesures, évaluation des coûts, examen des sources de financement, mise au point finale du projet d'agglomération
- > Validation par les communes (exécutifs et législatifs) et par le canton (Conseil d'Etat)
- > Dépôt du projet à la Confédération (décembre 2011)

1.5 Gouvernance

La mise en œuvre du projet d'agglomération impose aux communes et au canton la mise en place d'une organisation adaptée pour chacune des phases du projet, l'élaboration du projet d'agglomération et sa mise en œuvre.

1.5.1 Elaboration du projet d'agglomération

Pour l'élaboration du projet d'agglomération, jusqu'à son dépôt, fin 2011, auprès des services de la Confédération, l'agglomération s'est dotée d'une structure simple décrite dans le chapitre 1.3 ci-dessus, à savoir :

- > un Comité de pilotage, présidé par Mme Evelyne Crettex Reber, Préfet du district de Sion, qui approuve les différentes phases de l'étude et qui décidera, après validation formelle du projet d'agglomération par les communes et le canton, de la transmission du dossier à la Confédération,
- > un groupe technique, présidé par M. François Mathis, secrétaire régional de l'ARS, qui appuie le travail des mandataires et prépare les décisions du Comité de pilotage,
- > un groupe de mandataires, coordonné par M. César Conforti et composé des bureaux team+, nomad et Hintermann & Weber.

1.5.2 Mise en œuvre du projet d'agglomération

Pour la seconde phase des travaux, qui débutera après l'approbation du projet par le Conseil Fédéral, une organisation ad hoc devra être mise en place, pour assurer la mise en œuvre du projet de manière coordonnée par les différents partenaires concernés (communes et canton).

Les modalités détaillées de cette organisation seront finalisées une fois la nouvelle loi cantonale sur les agglomérations connue. Les orientations suivantes sont aujourd'hui proposées par la commission de travail ad hoc :

I. Organisation

Forme juridique	Association de communes.
Membres	Les communes.
Buts	<ul style="list-style-type: none"> a) Mettre en œuvre le projet d'agglomération sédunoise. b) Assurer le développement harmonieux de l'agglomération en coordonnant, sur le territoire des communes partenaires, aménagement du territoire et mobilité.

II. Organes

1. Assemblée des délégués

Composition	Représentation des communes proportionnelle à leur population
Attributions	<ul style="list-style-type: none"> a) Elit le Comité directeur. b) Adopte le projet d'agglomération. c) Vote le budget, approuve les comptes. d) Approuve les contrats. e) Décide des modifications des statuts. f) Décide de l'admission des nouveaux membres. g) Surveille le travail du Comité directeur.

2. Comité directeur

Composition	<ul style="list-style-type: none"> a) Un conseiller communal par commune membre. b) Les représentants des services cantonaux de l'aménagement du territoire, des routes et cours d'eau et des transports.
Attributions	Elabore et met en œuvre le projet d'agglomération.

III. Modalités de mise en œuvre du projet

Travaux	<ul style="list-style-type: none"> a) Lorsque les travaux sont de compétence cantonale, l'élaboration des projets et leur mise en œuvre sont assurées par le canton. b) Dans les autres cas, l'élaboration des projets et leur mise en œuvre sont déléguées par l'agglomération à la commune sur le territoire de laquelle les travaux sont effectués.
Conformité	Les projets découlant des mesures sont soumis pour validation au Comité directeur qui vérifie leur conformité avec les objectifs et les principes du projet d'agglomération.

IV. Aspects financiers

Ressources	<ul style="list-style-type: none"> a) Participations des communes membres. b) Subventions et contributions fédérales et cantonales. c) Participations de tiers.
Charges	<ul style="list-style-type: none"> a) Déficits d'exploitation des transports publics après déduction de tous les produits, des subventions et des contributions fédérales et cantonales et des participations de tiers. b) Coûts d'investissement des mesures figurant dans le projet d'agglomération après déduction des subventions et des contributions fédérales et cantonales et des participations de tiers. c) Frais d'études (après déduction de la participation cantonale). d) Frais d'administration (après déduction de la participation cantonale).
Répartition	<ul style="list-style-type: none"> a) Les principes ci-dessous définissent les modalités de répartition des coûts entre les communes après déduction des participations de tiers (confédération, canton, autres) b) Les frais d'exploitation du réseau de transports publics et les investissements y relatifs sont répartis entre les communes en fonction de la qualité de la desserte offerte à chaque usager. Seules les prestations retenues et financées par l'agglomération sont prises en compte. c) Les charges liées aux investissements, y compris les études y relatives, sont assumées par la (les) commune(s) où les travaux sont exécutés ou pour laquelle/lesquelles ils sont réalisés. d) Les coûts des études de planification générale et les frais d'administration sont répartis entre les communes au prorata de la population légale.

1.6 Bases légales et instruments d'aménagement du territoire

La mise en œuvre du projet d'agglomération est réalisée au moyen des outils d'aménagement cantonaux et communaux prévus dans la législation en vigueur.

Au niveau cantonal, un projet de loi est en cours de traitement et a fait l'objet d'une première lecture au Parlement cantonal lors de la session de septembre 2011. Une fois approuvée, cette loi définira clairement le rôle et les tâches du canton et des communes. En outre, elle vise à définir les exigences en matière de gouvernance et la participation cantonale au financement des projets d'agglomérations. Les derniers points pourront être évalués en fonction des propositions concrètes définies dans le projet AggloSion.

Le plan directeur cantonal est chargé de mettre en œuvre la politique cantonale en matière d'organisation du territoire. En ce sens, il constitue un instrument de coordination entre les diverses activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire. Sur un périmètre restreint, le projet d'agglomération cherche à atteindre les mêmes objectifs en y intégrant la dimension du projet. L'ensemble des mesures du projet d'agglomération fait ainsi référence au plan directeur cantonal.

Toutefois, celui-ci ne mentionne pas la notion d'agglomération, qui n'existait pas encore au moment de son élaboration. Une révision de la planification directrice cantonale est en cours (projet Développement territorial 2020). Elle devra notamment intégrer la notion d'agglomération à travers les différents domaines d'activités.

Au niveau régional, le projet d'agglomération équivaut à un plan directeur intercommunal élaboré par les communes sous la supervision du canton. Le plan d'aménagement régional (au sens de l'art. 20 LcAT) est l'outil le mieux adapté pour coordonner aménagement et mobilité à l'échelle de l'agglomération. De plus, la LcAT mentionne que le Canton peut participer aux frais d'élaboration d'une telle planification.

Au niveau communal, la majorité des communes ne bénéficie pas d'un plan directeur comme base pour la planification territoriale. Dans le périmètre de l'agglomération sédunoise, seule la commune de Sion a un projet de plan directeur en cours d'élaboration. Comme celui-ci a été développé simultanément au projet d'agglomération, les deux études se sont nourries mutuellement. Au final, le plan directeur intégrera les mesures proposées par le projet d'agglomération.

Dans les autres communes, la mise en œuvre des mesures de paysage et d'urbanisation sera réalisée à l'aide des plans d'affectation. Ceci permettra d'affiner le détail des mesures en fonction du contexte propre à chaque commune, dans le respect des objectifs fixés par le projet d'agglomération.

1.7 Approbation du projet d'agglomération

1.7.1 Consultation publique

Le projet d'agglomération a été mis en consultation publique entre le 14 juin et le 13 juillet 2011. Le dossier était disponible dans les administrations communale, au secrétariat de l'ARS et sur internet : www.agglosion.ch.

Deux séances d'information publique ont été organisées, le 15 juin à Savièse et le 21 juin à Conthey.

Une vingtaine de prises de position ont été transmises à l'agglomération. La plupart d'entre-elles soutenaient le projet et apportaient des propositions concrètes à son propos. Certains étaient plus sceptiques quant à la pertinence de la démarche. D'autres enfin s'interrogeaient spécifiquement sur l'une ou l'autre des mesures proposées.

Ci-dessous, quelques extraits des remarques et questions suscitées par cette consultation :

- > Les mesures proposées sont-elles à l'échelle de l'agglomération séduinoise ?
- > Peuvent-elles être mises en œuvre dans un « laps de temps si court » ?
- > « Contraindre » l'automobiliste avec des restrictions drastiques de circulation ne sera peut-être pas sans conséquence pour la vie économique de la ville.
- > Les commerçants, médecins, dentistes et autres ont-ils été entendus ?
- > Le concept propose de nombreuses mesures prometteuses en faveur de la mobilité douce et une hiérarchisation pertinente.
- > Les places de stationnement du centre-ville devraient être délocalisées dans des parkings d'échange périphériques.
- > Demande de précisions concernant la coordination entre le réseau de transports publics d'agglomération et les lignes postales régionales.
- > Propositions de nouvelles routes, construction de trams, autres infrastructures...
- > Propositions de modérer davantage le trafic dans les centres ou à l'inverse demandes de garantir l'accessibilité et le stationnement partout...

Ces différentes prises de position ont permis d'apporter un certain nombre d'adaptations et compléments au projet d'agglomération.

1.7.2 Approbation des exécutifs

Le projet d'agglomération a été formellement approuvé par les 13 exécutifs communaux et par le Conseil d'Etat du canton du Valais :

- > Conseil communal d'Ayent, le 3 novembre 2011,
- > Conseil communal des Agettes, le 8 novembre 2011,
- > Conseil communal d'Arbaz, le 9 novembre 2011,
- > Conseil communal de Conthey, le 10 novembre 2011,
- > Conseil communal de Saint-Léonard, le 14 novembre 2011,
- > Conseil communal de Nendaz, le 17 novembre 2011,
- > Conseil communal de Savièse, le 23 novembre 2011,
- > Conseil communal d'Ardon, le 25 novembre 2011,
- > Conseil communal de Salins, le 5 décembre 2011,
- > Conseil communal de Grimisuat, le 7 décembre 2011,
- > Conseil communal de Vex, le 14 décembre 2011,
- > Conseil communal de Vétroz, le 14 décembre 2011,
- > Conseil communal de Sion, le 15 décembre 2011.

Le Conseil d'Etat a, pour sa part, formellement approuvé le projet d'agglomération séduinois lors de sa séance ordinaire du 21 décembre 2011.

1.7.3 Approbation des législatifs

Bien que leur accord ne soit pas exigé par la Confédération, les exécutifs communaux ont décidé de consulter leurs législatifs (Conseils généraux pour les communes de Sion, Ayent, Conthey et Vétroz, Assemblées primaires pour les neuf autres communes). Ceux-ci ont ainsi formellement pu donner leur accord au dépôt du projet d'agglomération :

Commune	Instance	Date	Oui	Non	Abst
Savièse	Assemblée primaire	28 novembre	158	28	8
Ardon	Assemblée primaire	5 décembre	58	0	0
Conthey	Conseil général	13 décembre	38	0	0
Vex	Assemblée primaire	14 décembre	460	10	4
Les Agettes	Assemblée primaire	14 décembre	83	0	0
Arbaz	Assemblée primaire	15 décembre	30	0	0
Ayant	Conseil général	15 décembre	23	2	0
Vétroz	Conseil général	19 décembre	26	0	1
Saint-Léonard	Assemblée primaire	19 décembre	80	0	0
Grimisuat	Assemblée primaire	19 décembre	79	1	4
Sion	Conseil général	20 décembre	53	0	0
Nendaz	Assemblée primaire	20 décembre	54	0	0
Salins	Assemblée primaire	22 décembre	49	0	0

Ce processus d'approbation formelle a permis de présenter une nouvelle fois aux citoyens concernés le projet d'agglomération sédunois et ses enjeux pour le développement de la région.

Au total, dans les Assemblées primaires (9 communes sur 13), 1'051 personnes ont approuvé le projet, 39 s'y sont opposées alors que 16 citoyens se sont abstenus.

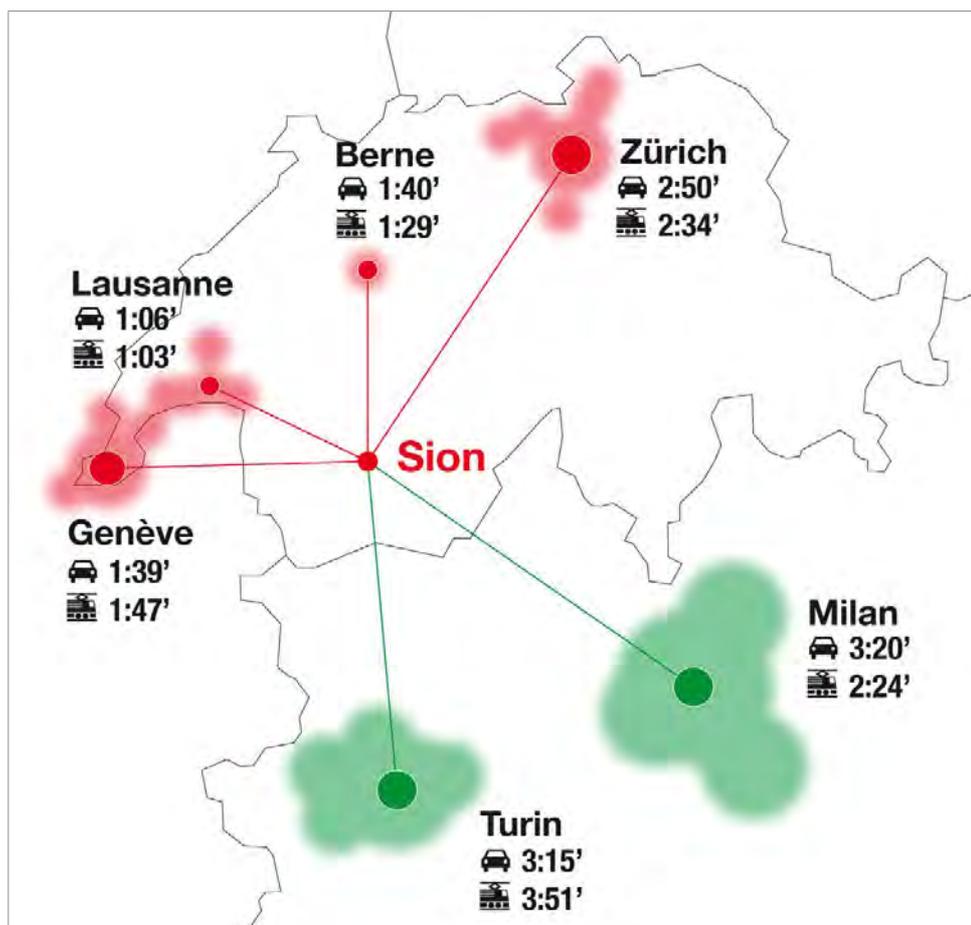
Dans les quatre Conseils généraux (législatifs élus), le projet a lui aussi été plébiscité. Il a en effet recueilli, au total, 140 oui contre 2 non et 1 abstention.

2 DIAGNOSTIC

2.1 L'agglomération sédunoise

L'agglomération sédunoise, située au centre géographique du Valais (à moins d'une heure de n'importe quel point du canton), comprend la capitale cantonale et douze communes voisines regroupant 70'000 habitants et 35'000 emplois.

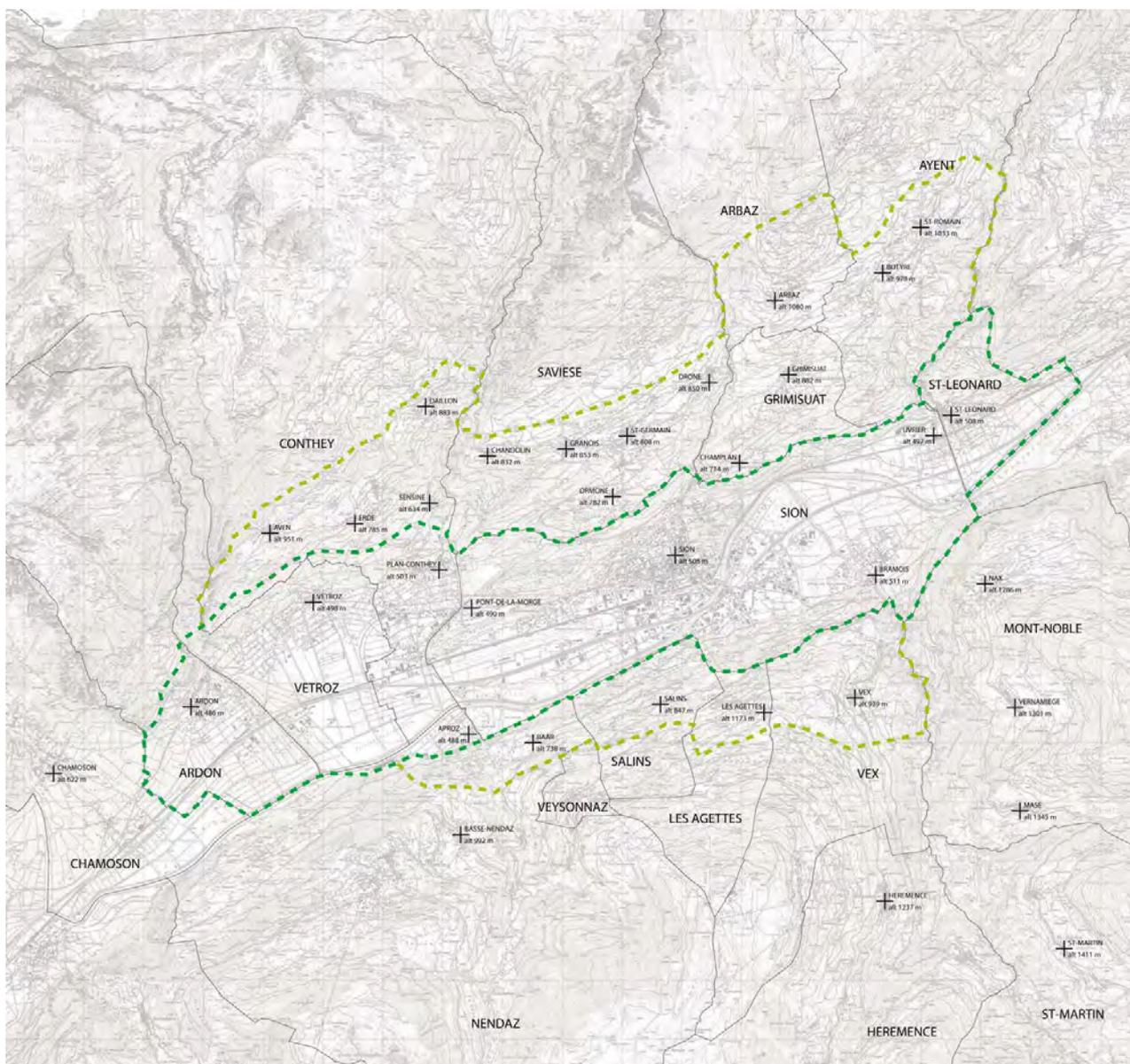
Desservie par un réseau routier et ferroviaire performant, la ville de Sion est directement reliée aux principales agglomérations de Suisse et du nord de l'Italie.



La figure ci-dessus présente les temps de parcours comparés, en train et en voiture, vers les villes de Genève, Lausanne, Berne, Zurich, Milan et Turin. Si l'on excepte la ville de Turin, les temps de parcours en train sont toujours concurrentiels, et même parfois sensiblement inférieurs aux temps de parcours en automobile.

La ville de Sion est également dotée d'un aéroport international avec une piste en dur.

Périmètre d'étude



légende des périmètres d'étude

- - - périmètre «plaine»
- - - périmètre «coteau»

2.2 Périmètre d'étude

Les cinq communes de plaine constituent le noyau de l'agglomération :

- > 35 % des zones à bâtir,
- > 67 % des habitants,
- > 89 % des emplois.

Les communes de coteau représentent le potentiel de croissance de l'agglomération :

- > 65 % des zones à bâtir,
- > 33 % des habitants,
- > 11 % des emplois.

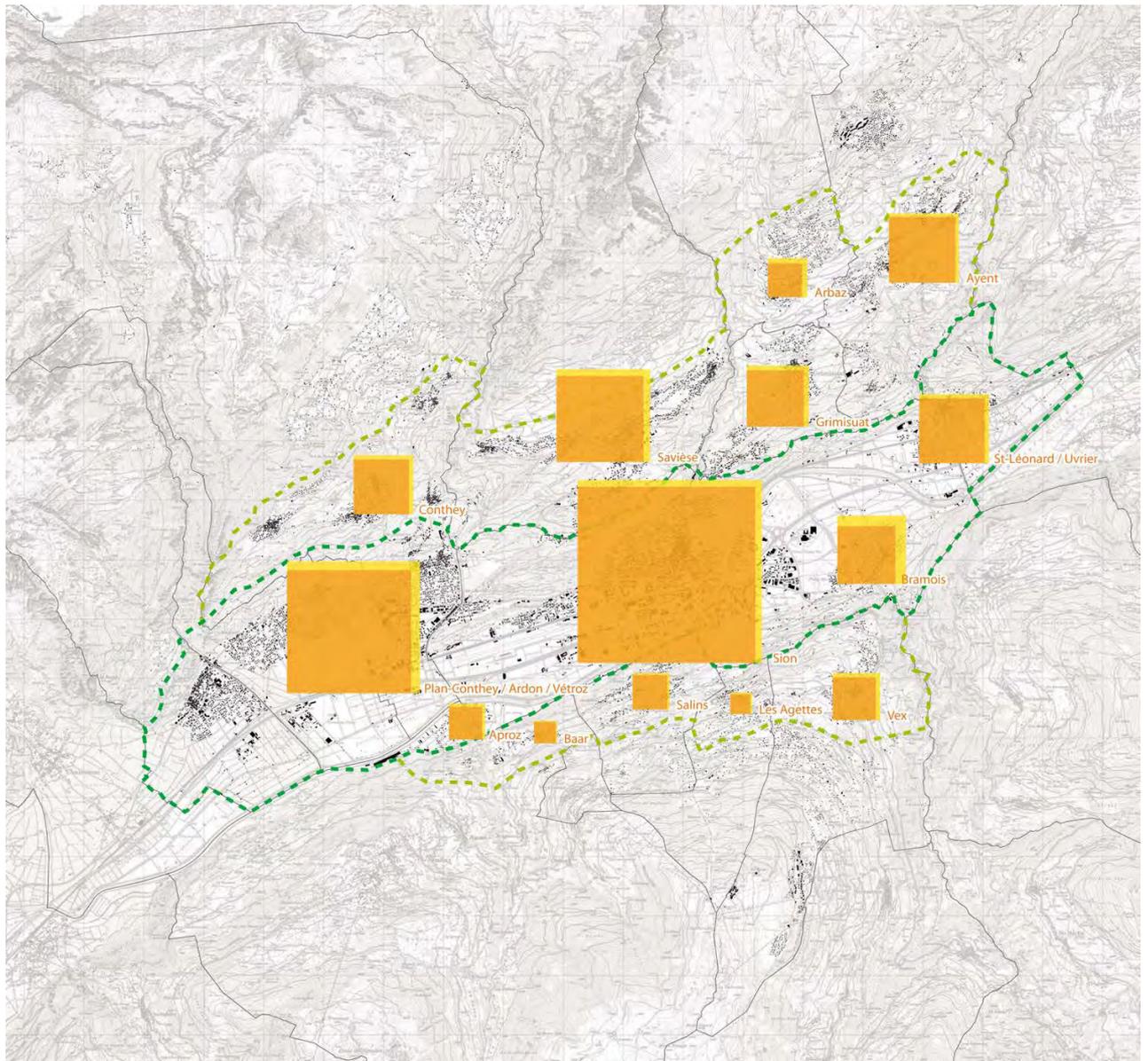
Pour les deux communes, non comprises dans le périmètre OFS, qui ont rejoint l'agglomération, seule une partie de leur territoire est intégrée au projet :

- > Aproz et Baar pour la commune de Nendaz,
- > tous les villages sauf Anzère pour la commune d'Ayent.



Le périmètre de l'agglomération sédunoise vu depuis le Christ-Roi à Lens

Croissance de la population entre 2000 et 2009



habitants 2000 (rapport : 1 cm² pour 1'000 habitants)
 habitants 2008 (rapport : 1 cm² pour 1'000 habitants)

habitants en chiffres

Villes et villages	2000	2009-2010	évolution %
Plaine			
Ville de Sion	22'461	24'205	7,8%
Bramois	2'383	3'355	40,8%
St-Léonard / Uvrier	3'047	3'466	13,8%
St-Léonard	1'917	2'094	9,2%
Uvrier	1'130	1'372	21,4%
Aproz	775	925	19,4%
Nendaz	610	677	9,9%
Sion	165	248	50,3%
Conthey / Ardon / Vétroz	10'995	12'600	14,6%
Conthey	4'174	4'849	16,2%
Ardon	2'325	2'553	9,8%
Vétroz	3'927	4'904	14,7%
Post-de-la-Mouge	569	694	21,0%
Sous-total plaine	39'661	44'551	12,3%
Coteau Rive Droite			
Conthey	2'179	2'532	16,2%
Savèze	5'380	6'239	16,0%
Grimisuat	2'294	2'721	18,6%
Arbaz	842	1'098	30,4%
Aigent (avec Anzère)	3'156	3'490	10,6%
Coteau Rive Gauche			
Vex	1'318	1'602	21,5%
Salins	865	974	12,6%
Les Agettes	283	337	19,1%
Nendaz (Baar)	334	370	10,8%
Sous-total coteau	15'720	19'363	18,5%
TOTAL	56'305	62'236	23,2%

2.3 Habitat et emplois

2.3.1 Habitants

Communes	Habitants			Croissance annuelle
	2000	2005	2009	
Sion	27'145	28'510	29'718	1.0%
Ardon	2'325	2'342	2'553	1.0%
Vétroz	3'927	4'115	4'504	1.5%
Conthey	6'353	6'987	7'445	1.8%
Saint-Léonard	1'917	1'975	2'094	1.0%
Sous-total plaine	41'667	43'929	46'314	1.2%
Savièse	5'380	5'852	6'365	1.9%
Grimisuat	2'294	2'576	2'787	2.2%
Arbaz	842	971	1'098	3.0%
Ayent	3'156	3'353	3'490	1.1%
Vex	1'318	1'513	1'631	2.4%
Les Agettes	283	332	346	2.3%
Salins	865	958	972	1.3%
Nendaz	5'372	5'629	5'959	1.2%
Sous-total coteau	19'510	21'184	22'648	1.7%
Total	61'177	65'113	68'962	1.3%

- > Les communes de l'agglomération comptent 68'962 habitants en 2009.
- > Près de la moitié des habitants se situent sur la commune de Sion (43.1%) soit 29'718 personnes.
- > Les communes suivantes sont Conthey (10.8%) et Savièse (9.2%) avec quatre fois moins d'habitants chacune.
- > Deux-tiers des habitants vivent dans les communes de plaine, soit 46'314 personnes.
- > A noter que pour les communes de Vex, Nendaz et Ayent, les données communales prennent en compte les stations des Collons / Thyon 2000, de Haute-Nendaz et d'Anzère qui ne font pas partie des périmètres d'étude.

- > La croissance moyenne de la population entre 2000 et 2009 est de 1.3%, soit une augmentation de 7'785 personnes.
- > Elle est plus faible en plaine (1.2%) que sur le coteau (1.7%).
- > Cela s'explique par la volonté d'une partie de la population d'habiter sur le coteau, mais aussi par le manque de terrains disponibles et la hausse des prix de l'immobilier en plaine qui poussent les nouveaux habitants vers la périphérie (et notamment sur les coteaux).
- > A l'échelle de la commune de Sion, la croissance de la population est légèrement supérieure dans les villages de Bramois et Uvrier (1.2%) qu'au centre-ville (1.0%).
- > Pour comparaison, la moyenne suisse est de 0.8% et celle du Valais de 1.2%.

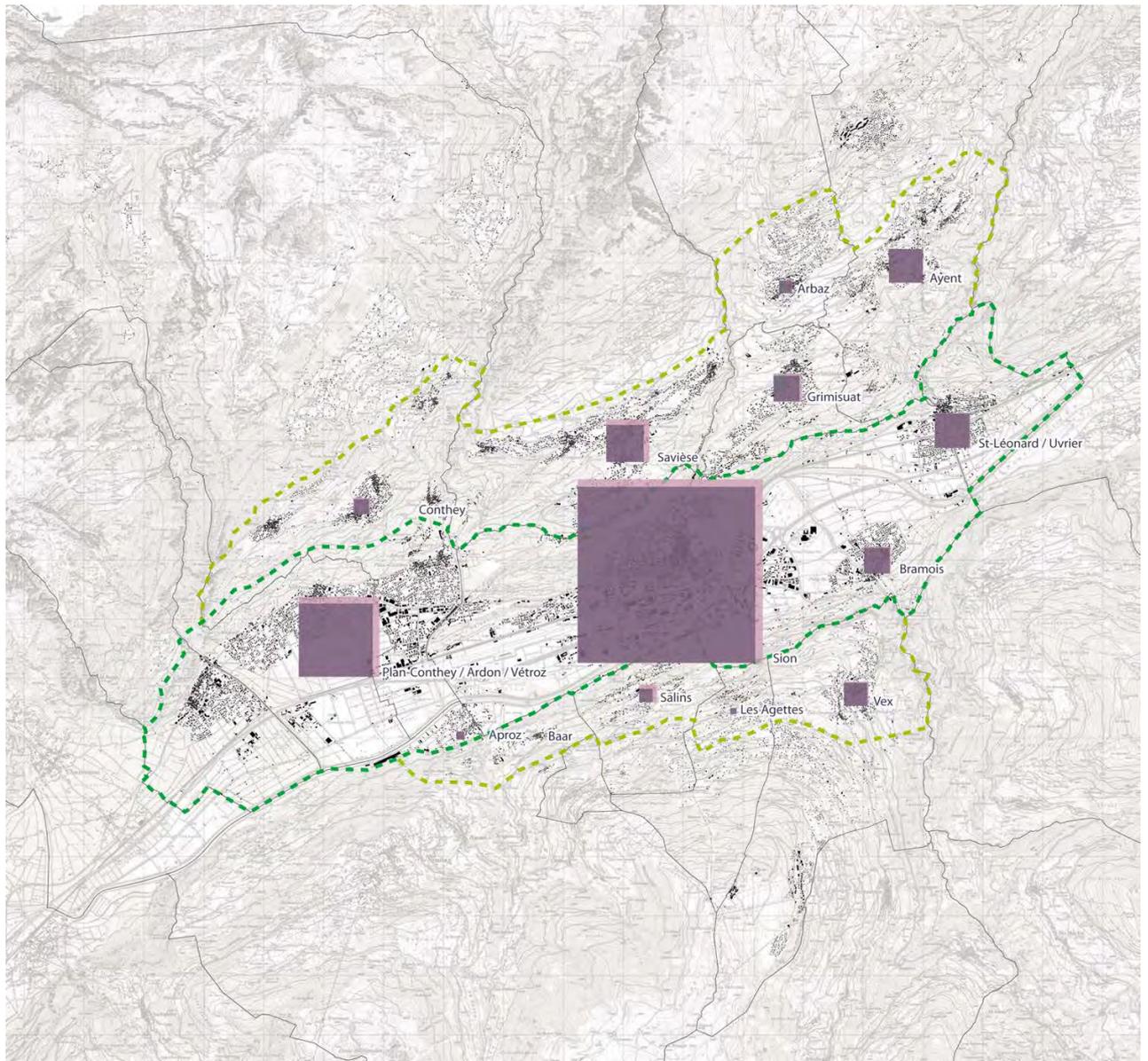
- > Le découpage statistique en fonction des limites communales ne rend pas compte de la réalité de l'agglomération sédunoise où plusieurs villages sont à cheval sur deux communes.
- > Ceci concerne principalement la périphérie de la commune de Sion avec les villages d'Uvrier (contigu à Saint-Léonard), d'Aproz (partagé entre Sion et Nendaz) et de Pont-de-la-Morge (contigu avec Conthey).
- > En détachant ces données, le nombre d'habitants de la ville de Sion est réduit à environ 25'000 personnes.
- > Compte tenu de l'urbanisation quasi continue entre Ardon, Vétroz et Conthey le long de la route cantonale, cette partie de l'agglomération peut être considérée comme une seule entité bâtie comptant plus de 12'000 habitants.
- > Cette population correspond à la moitié de celle de la ville de Sion, soit l'équivalent d'une petite ville de la taille de Brig-Glis (12'254 habitants, 4ème ville du Valais).
- > Pour comparaison, la population des villes de Monthey, Sierre et Martigny (resp. 2ème, 3ème et 4ème villes du canton) est d'environ 16'000 habitants.

- > La densité de population moyenne dans le périmètre de l'agglomération est de 23.2 habitants par hectare.
- > La densité en plaine (43.7 hab/ha) est presque quatre fois plus élevée que sur le coteau (11.9 hab/ha).
- > Les maxima de densité se situent dans le centre historique de la ville de Sion, ainsi que dans certains centres villageois des communes périphériques.
- > Les nouveaux quartiers de Vissigen (Sion) et de Châtauneuf (Conthey) atteignent des densités élevées grâce à la construction de logements collectifs de type tours et barres.
- > Cette forme de construction est plutôt rare dans le périmètre d'agglomération.
- > La majorité des surfaces constructibles sont dédiées au logement individuel de faible densité de type villas et chalets.
- > A mesure que l'on s'approche des limites supérieures du périmètre d'agglomération, la densité de population diminue.
- > Le sommet des communes de Conthey, Arbaz et Les Agettes s'approche des zones de mayens caractérisées par une densité de constructions très basse et un faible taux de résidences principales.



Les quartiers de Champsec et Vissigen, en zones mixte et d'habitat collectif

Evolution des emplois entre 2000 et 2008



■ emplois 2000 (rapport : 1 cm² pour 1'000 emplois)
■ emplois 2008 (rapport : 1 cm² pour 1'000 emplois)

emplois en chiffres

Villes et villages	2000	2008	évolution %
Plaine			
Ville de Sion	22'461	24'413	8,7%
Bramois	467	513	9,9%
St-Léonard / Uvrier	862	894	3,7%
St-Léonard	459	452	-1,5%
Uvrier	403	442	9,7%
Aproz	44	48	9,1%
Mensiaz	-	-	-
Sion	44	48	9,1%
Conthey / Ardon / Vétroz	3'899	4'634	18,9%
Conthey	2'161	2'990	20,3%
Ardon	238	255	11,9%
Vétroz	942	1'199	41,9%
Pont de la Morge	255	280	9,8%
Sous-total plaine	25'360	30'502	20,3%
Coteau Rive Droite			
Conthey	166	200	20,5%
Savièse	994	1'317	32,5%
Grimisuat	482	569	18,0%
Arbaz	113	124	9,7%
Ayent	830	805	-3,0%
Coteau Rive Gauche			
Vex	391	428	9,5%
Salins	130	219	68,5%
Les Agettes	27	29	7,5%
Nendaz (Baar)	-	-	-
Sous-total coteau	3'133	3'691	17,8%
TOTAL	28'493	34'193	20,0%

2.3.2 Emplois

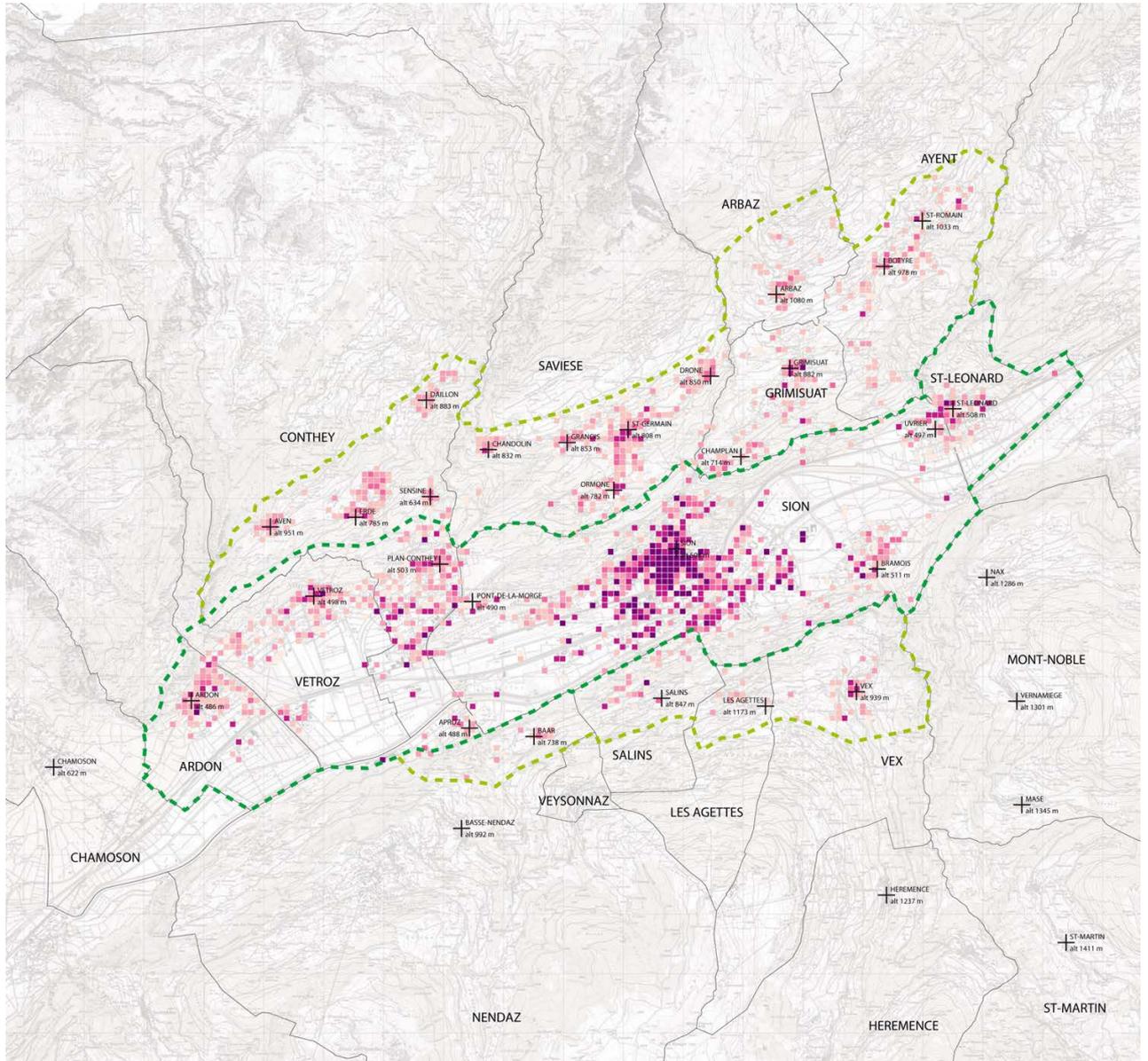
Communes	Emplois			Croissance
	2000	2005	2008	
Sion	23'418	23'461	25'696	1.2%
Ardon	638	507	555	-1.7%
Vétroz	845	967	1'199	4.5%
Conthey	2'327	2'930	3'024	3.3%
Saint-Léonard	459	505	452	-0.2%
Sous-total plaine	27'687	28'370	30'926	1.4%
Savièse	994	1'289	1'317	3.6%
Grimisuat	482	588	569	2.1%
Arbaz	113	126	124	1.2%
Ayent	830	713	805	-0.4%
Vex	391	336	428	1.1%
Les Agettes	27	27	29	0.9%
Salins	130	223	219	6.7%
Nendaz	1'550	1'684	1'746	1.5%
Sous-total coteau	4'517	4'986	5'237	1.9%
Total	32'204	33'356	36'163	1.5%

- > Le périmètre d'agglomération compte 36'163 emplois en 2008.
- > Plus de 70% des emplois se situent sur la commune de Sion soit 25'696 emplois.
- > Avec 86 emplois pour 100 habitants, le nombre d'emplois par habitant de la commune de Sion est parmi les plus élevés de Suisse.
- > Plus de 85% des emplois sont situés en plaine (30'926 emplois).
- > A noter que pour les communes de Vex, Nendaz et Ayent, ces chiffres prennent en compte les emplois touristiques des Collons / Thyon 2000, de Haute-Nendaz et d'Anzère qui ne font pas partie du périmètre de l'agglomération.

La carte ci-contre présente la croissance des emplois entre 2000 et 2008 :

- > L'évolution des emplois suit celle des habitants avec une croissance moyenne de 1.5% par an (env. 4'000) entre 2000 et 2008.
- > A noter que si aucune commune n'enregistre de baisse d'habitants sur cette période, plusieurs en revanche perdent des emplois (Ardon, Saint-Léonard et Ayent).
- > En comparaison avec la ville de Sion (24'413 emplois), la zone d'Ardon / Vétroz / Conthey (plaine) compte seulement 4'000 emplois.

Densité d'emplois à l'hectare



- > La répartition des emplois dans l'agglomération est très inégale et de fortes différences sont visibles entre la plaine et le coteau.
- > La ville de Sion attire un grand nombre d'emplois, concentrés essentiellement dans le centre-ville et à proximité de la gare (ville du XXe siècle).
- > Ceci est particulièrement visible pour les emplois tertiaires.
- > Les emplois secondaires sont répartis dans les zones d'activité au sud des voies CFF et aux abords du Rhône, entre Champsec et l'aéroport de Sion.
- > A noter que les zones d'activité d'Ardon, Vétroz et Conthey (plaine) comptent peu d'emplois malgré des surfaces bâties importantes.
- > A l'ouest de l'agglomération, la zone commerciale de Conthey constitue un pôle d'activités.
- > Malgré la très forte concentration d'emplois en plaine et en ville de Sion, plusieurs centres de villages ont réussi à conserver un tissu économique de proximité avec des emplois.
- > C'est principalement le cas de Savièse, Grimisuat, Vex et Saint-Léonard où l'on dénombre 2'193 emplois non agricoles.

Communes	Emplois par secteurs (2008)					
	primaire		secondaire		tertiaire	
Sion	416	2%	5'117	20%	20'163	78%
Ardon	99	18%	136	25%	320	58%
Vétroz	196	16%	348	29%	655	55%
Conthey	381	13%	597	20%	2'046	68%
Saint-Léonard	69	15%	94	21%	289	64%
Sous-total plaine	1'161	4%	6'292	20%	23'473	76%
Savièse	340	26%	366	28%	611	46%
Grimisuat	114	20%	80	14%	375	66%
Arbaz	34	27%	39	31%	51	41%
Ayent	121	15%	208	26%	476	59%
Vex	50	12%	58	14%	320	75%
Les Agettes	14	48%	4	14%	11	38%
Salins	75	34%	29	13%	115	53%
Nendaz	303	17%	466	27%	977	56%
Sous-total coteau	1'051	20%	1'250	24%	2'936	56%
Total	2'212	6%	7'542	21%	26'409	73%

- > Trois-quarts des emplois sont liés au secteur tertiaire (73%) dont une grande partie se situe sur la commune de Sion.
- > La ville de Sion, avec une forte concentration de l'administration cantonale, de commerces et de services, représente le pôle économique de l'agglomération.
- > Près de 90% des emplois tertiaires (88.0%) sont situés en plaine et plus de 80% des emplois secondaires (83.0%).
- > L'activité économique s'est installée dans la plaine du Rhône en raison de l'accessibilité aisée, de la disponibilité des terrains et de la proximité entre les acteurs économiques.
- > Le secteur agricole représente 61 emplois sur 1000 à l'échelle de l'agglomération.
- > Dans le périmètre de coteau, cette proportion augmente sensiblement à Savièse (25.8%), Grimisuat (20.0%) ou Vétroz (16.3%), principalement en raison de l'importance de la viticulture.

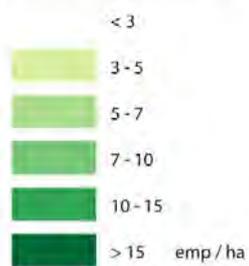
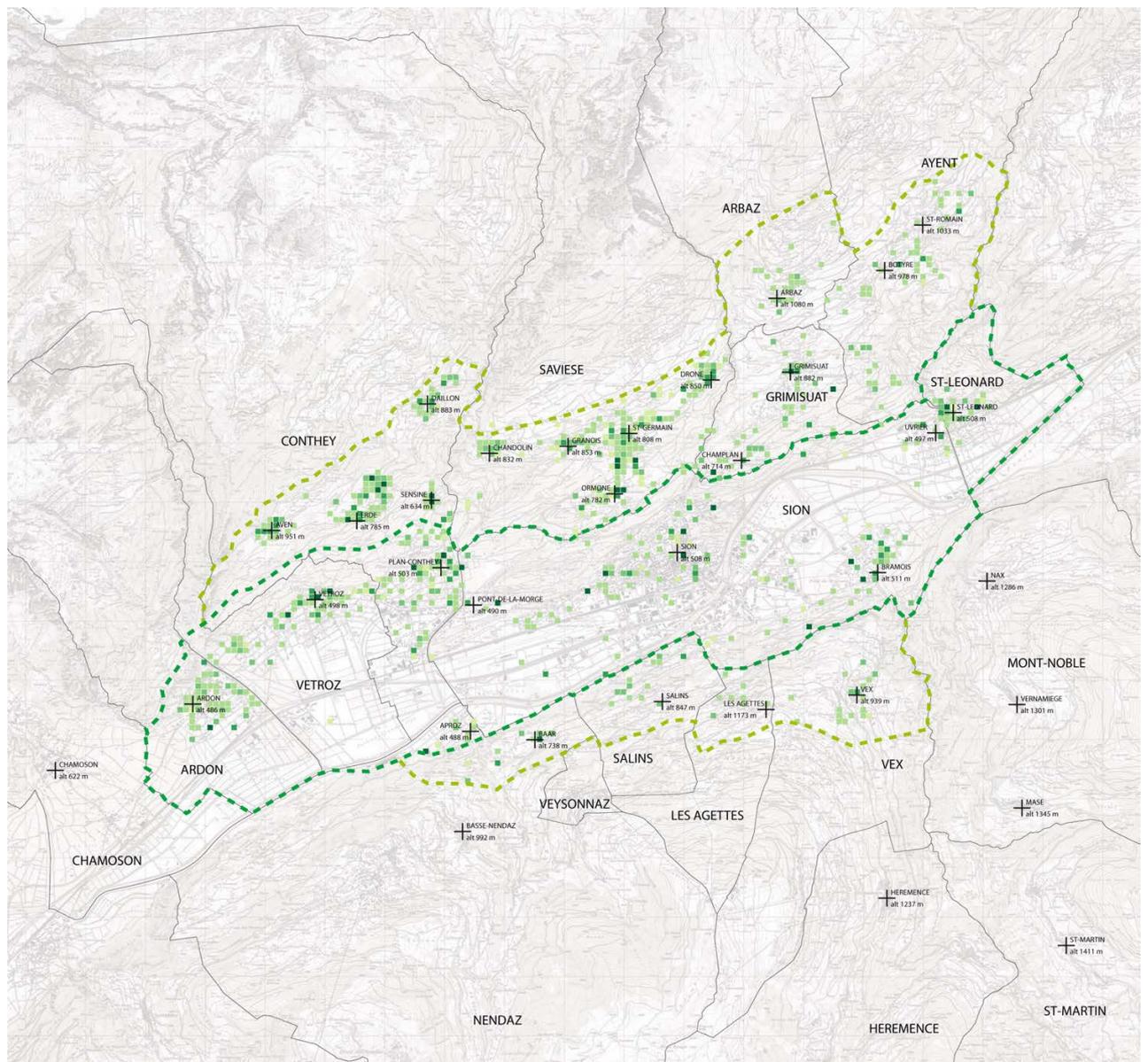


L'école d'agriculture de Châteauneuf, avec en arrière-plan le domaine des Iles

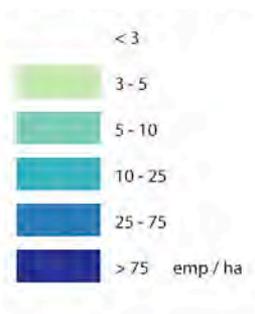
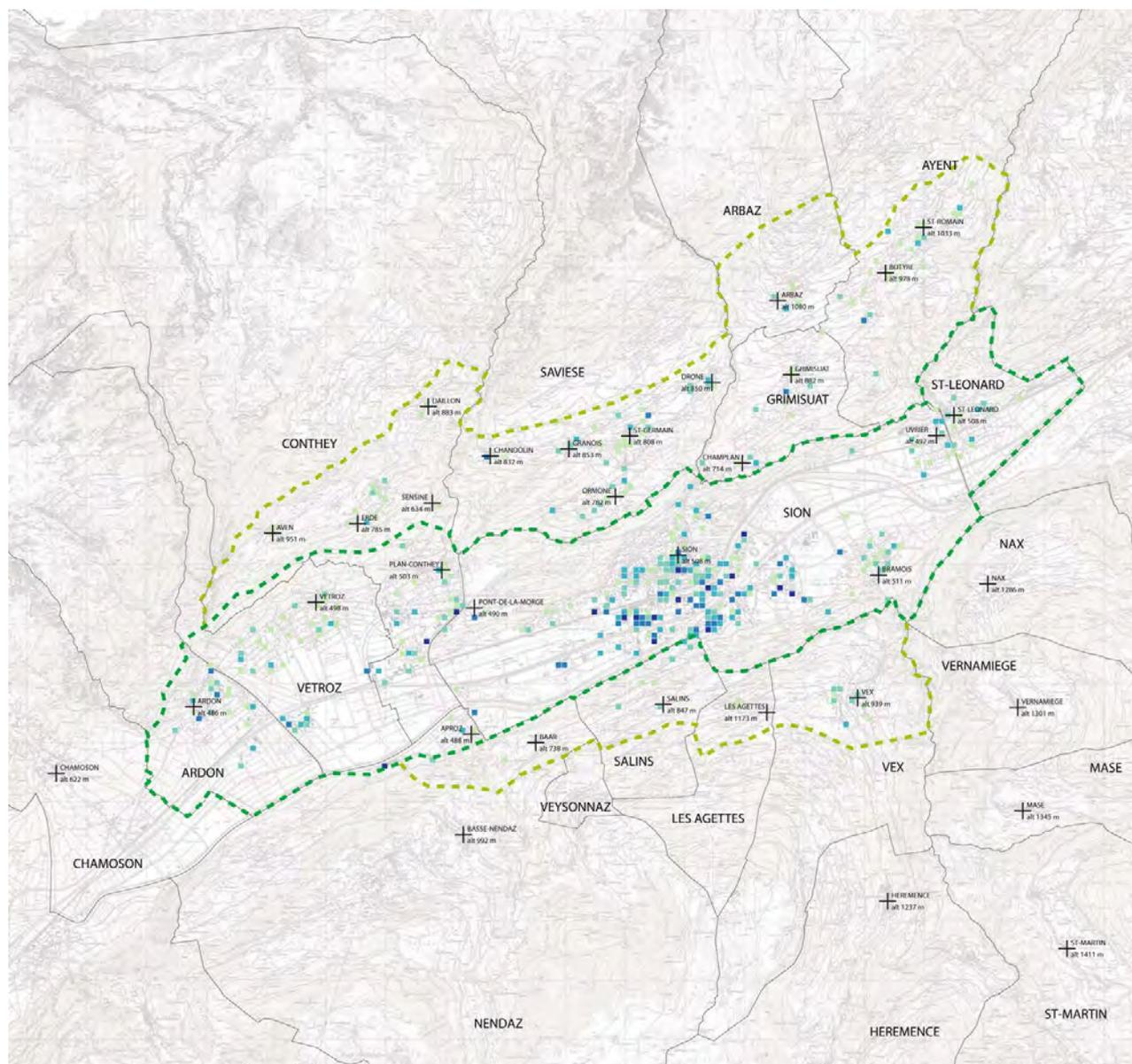


L'usine électrique de Chandoline au sud des quartiers de Vissigen et Champsec

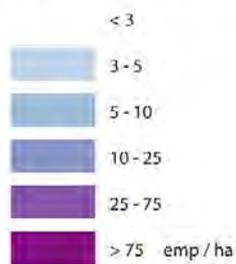
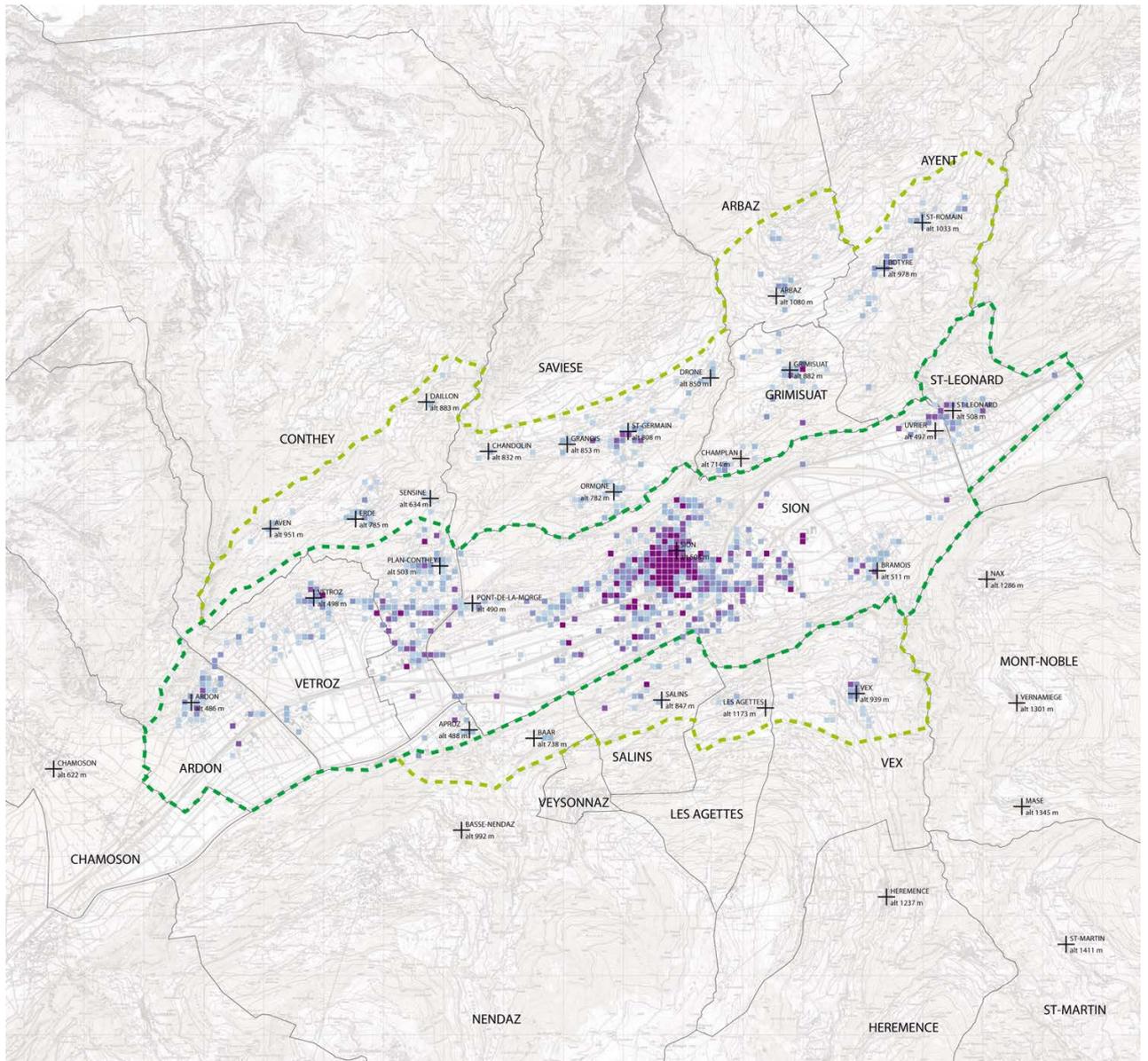
Densité d'emplois primaires à l'hectare



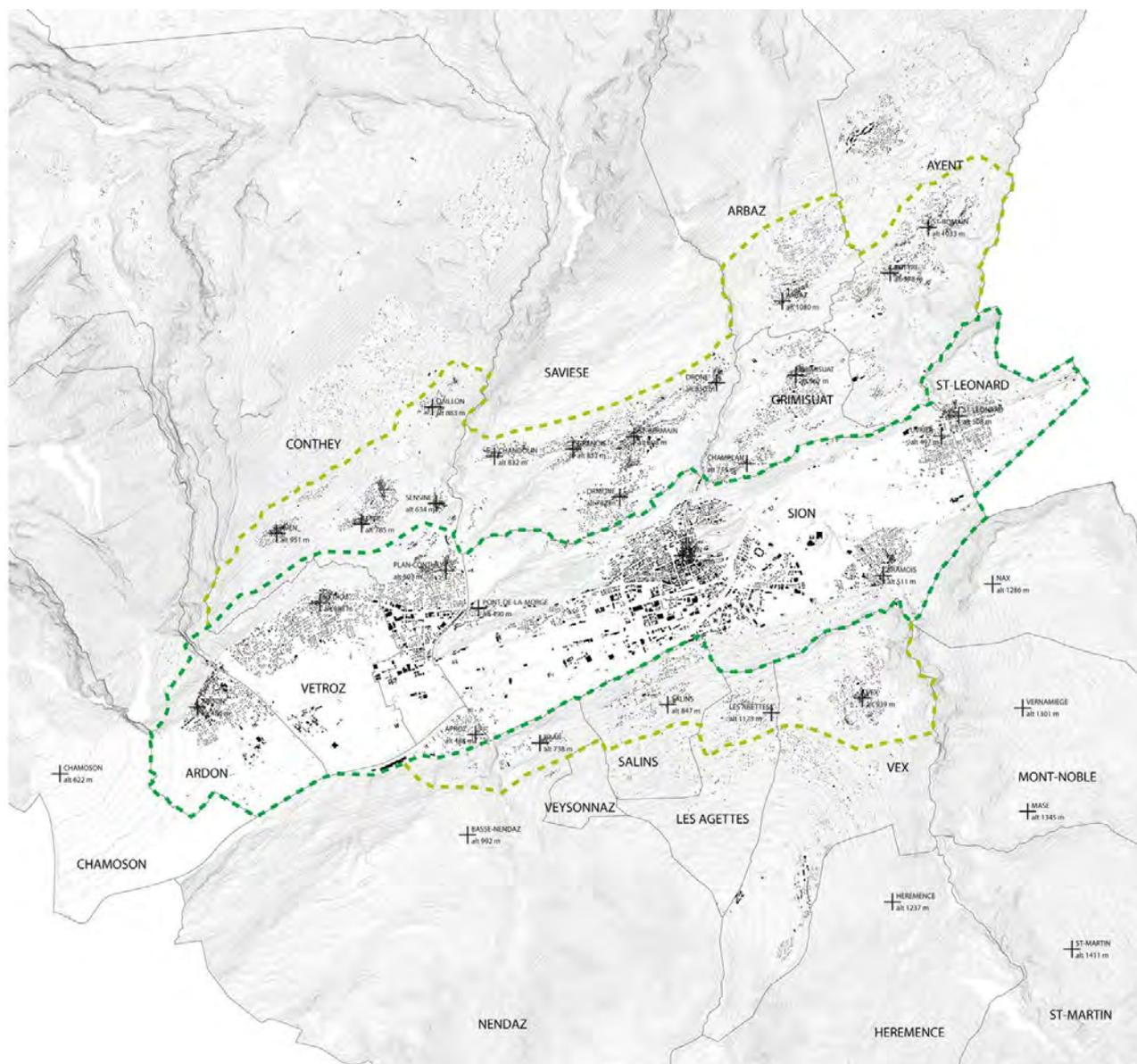
Densité d'emplois secondaires à l'hectare



Densité d'emplois tertiaires à l'hectare



Topographie



- constructions existantes
- courbes de niveau : équidistance 10m

2.4 Paysage et espaces naturels

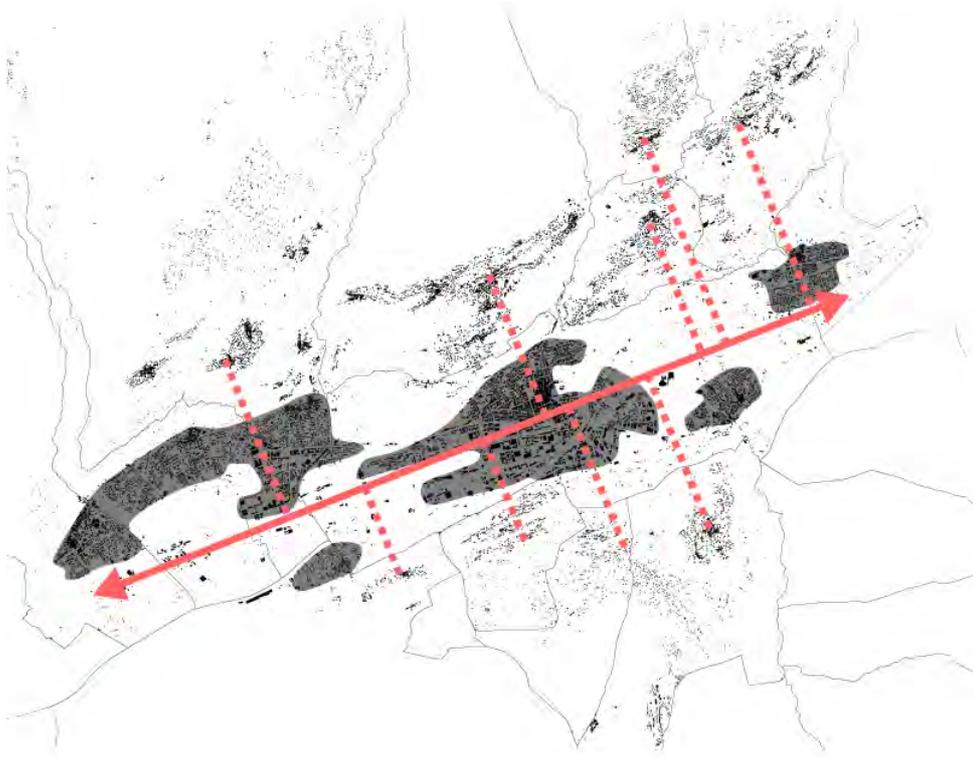
2.4.1 Topographie

Le périmètre de l'agglomération sédunoise est fortement caractérisé par la topographie de la vallée du Rhône :

- > La différence entre la plaine et le coteau est une des particularités de l'agglomération.
- > La topographie conditionne fortement le développement de l'urbanisation et de la mobilité.
- > A l'origine des typologies urbanistiques et agricoles vernaculaires (installation sur les reliefs, structure des cônes de déjection, construction en terrasses), la topographie est déstructurée par une urbanisation plus récente, et ne constitue plus un facteur limitant naturellement l'urbanisation.
- > Cette typologie paysagère se prolonge d'ailleurs hors du périmètre du projet, tant en direction de Sierre qu'en direction de Martigny

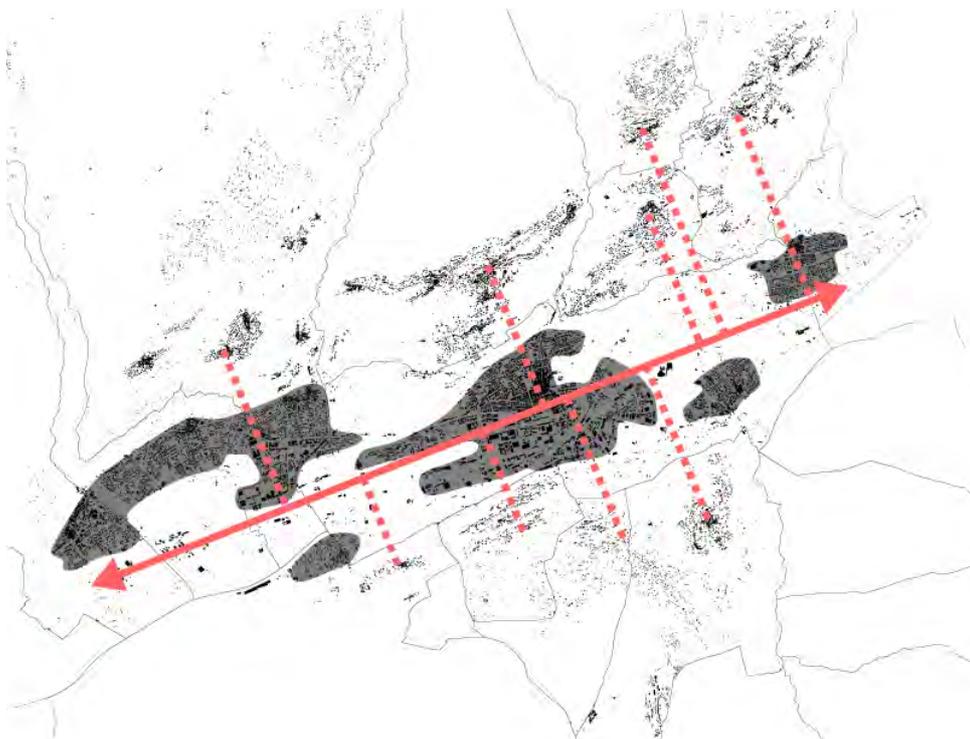
En plaine, le développement est linéaire le long du Rhône :

- > Le coteau définit des limites difficiles à franchir au nord et au sud de la vallée.
- > Avec la raréfaction des terrains facilement constructibles, de nouveaux projets voient le jour sur des surfaces fortement pentues et exposées défavorablement (Bramois).
- > En revanche, les limites est et ouest sont moins claires et les constructions tendent à s'étirer dans toute la plaine.



Sur le coteau, le développement est plutôt ponctuel par village (ex. Conthey) ou par commune (ex. Savièse) :

- > Les vallées transversales qui ont défini le tracé des frontières communales constituent des limites nettes à l'est et à l'ouest.
- > En revanche, les limites inférieures et supérieures sont moins claires et les constructions tendent à s'étirer en direction de la plaine ou en direction des mayens / stations.
- > A l'intérieur des communes, les anciennes limites entre villages disparaissent (Savièse, Ayent).



La qualité de l'accessibilité dépend fortement de la topographie :

- > Les réseaux CFF et autoroutier desservent la plaine du Rhône et traversent toutes les communes de plaine en créant une coupure paysagère et biologique.
- > Les villages situés sur le coteau sont à l'écart du réseau principal auquel ils sont raccordés par plusieurs routes régionales.
- > La mise en relation horizontale des villages du coteau est possible mais pas optimale.
- > En conséquence, il est souvent plus commode de transiter par la plaine pour rejoindre deux villages voisins appartenant à des communes différentes (ex. Daillon, Conthey et Chandolin, Savièse).

Pour tenir compte des différences entre la plaine et le coteau dans le projet d'agglomération, il a été décidé de recourir à deux périmètres d'études.

Enjeux :

- > S'inspirer des typologies historiques (plaine, collines, cônes de déjection, coteau, mayens, etc.) dues au relief, afin de maintenir une lisibilité urbanistique et la clarté des limites.
- > Préserver et renforcer la différenciation entre les typologies urbanistiques.
- > Exploiter les contraintes spécifiques à la topographie dans le développement des infrastructures et de l'urbanisation.



Les villages de Savièse (St-Germain, Granois), avec en arrière plan Conthey (Erde, Premploz)



La ville de Sion adossée aux collines de Valère et Tourbillon, avec au premier plan les vignobles de Molignon et Clavaux



Le vignoble de Conthey, avec en arrière-plan la vallée du Sanetsch



Le village de Bramois à l'entrée du Val d'Hérens

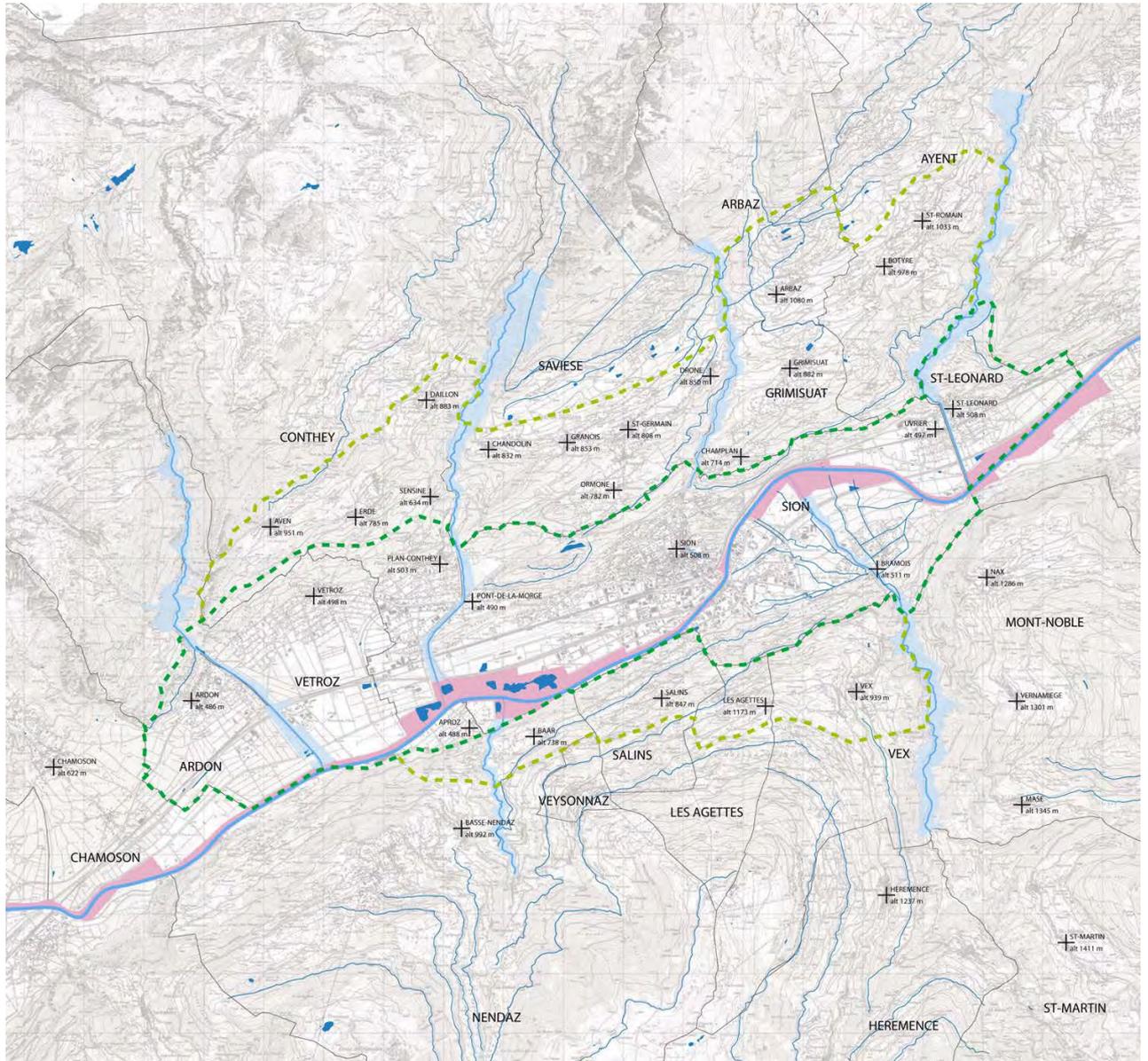


Sion et le relief de la rive gauche où se situent les villages de Salins, des Agettes et de Baar)



Le coteau viticole surplombant Conthey, Ardon et Vétroz

Hydrographie



-  affluents
-  rhône et emprise selon PA-R3, en cours d'optimisation
-  lacs et étangs
-  bisse

2.4.2 Hydrographie

L'espace cours d'eau a pour rôle de garantir la protection contre les crues et une mise en réseau minimale des biotopes adjacents à un cours d'eau. Il ne peut être exploité que de manière extensive et représente par conséquent une contrainte pour l'extension des surfaces bâties. Pour tout cours d'eau d'origine naturelle, un espace réservé théorique ou défini dans le cadre de projet(s) récents est réservé. Hormis les affluents principaux, d'autres éléments du réseau hydrographique ont été pris en compte: les lacs, les étangs et le réseau de bisses.

Le Rhône constitue un fil rouge entre les villes valaisannes, entre le Haut, le Centre et le Bas du Canton.

- > Il a façonné la plaine du Rhône, déterminé l'implantation des habitations et activités humaines et alimenté les craintes de tout temps.
- > A mesure que son tracé a été canalisé, la plaine du Rhône a pu être exploitée puis habitée.
- > Deux projets de revitalisation sont actuellement à l'étude : Rhône 3 et le REC (Réseau écologique cantonal pour la plaine du Rhône).

La troisième correction du Rhône (Rhône 3) répond prioritairement à un besoin sécuritaire. Suite au constat de danger lié au fleuve, le conseil d'Etat valaisan a adopté en 2006 le plan sectoriel de la troisième correction qui jette les bases du projet. La récente publication des zones de danger détaillées (en phase de traitement des oppositions) vient renforcer cet état de fait.

Dans le cadre de la correction, le rôle du fleuve dans la vie des habitants de l'agglomération sédunoise doit être envisagé de manière multiple :

- > Aspect sécuritaire (réduction des risques et limitation des dégâts).
- > Aspect environnemental (continuité paysagère à travers la ville de Sion).
- > Aspect social (espace public pour détente, loisirs et mobilité douce).

L'avant-projet PA-R3 2008 donne les grandes lignes des principes d'intervention le long du fleuve. Sur le tronçon de l'agglomération, trois types d'aménagements sont prévus, avec un élargissement ponctuel en amont de la Borgne, un abaissement du lit dans la partie urbaine et un élargissement sécuritaire en amont du domaine des Iles. Il convient de préciser que ces mesures ne sont pas arrêtées et sont actuellement en phase d'optimisation, notamment dans le but de diminuer l'emprise du projet sur les surfaces agricoles.

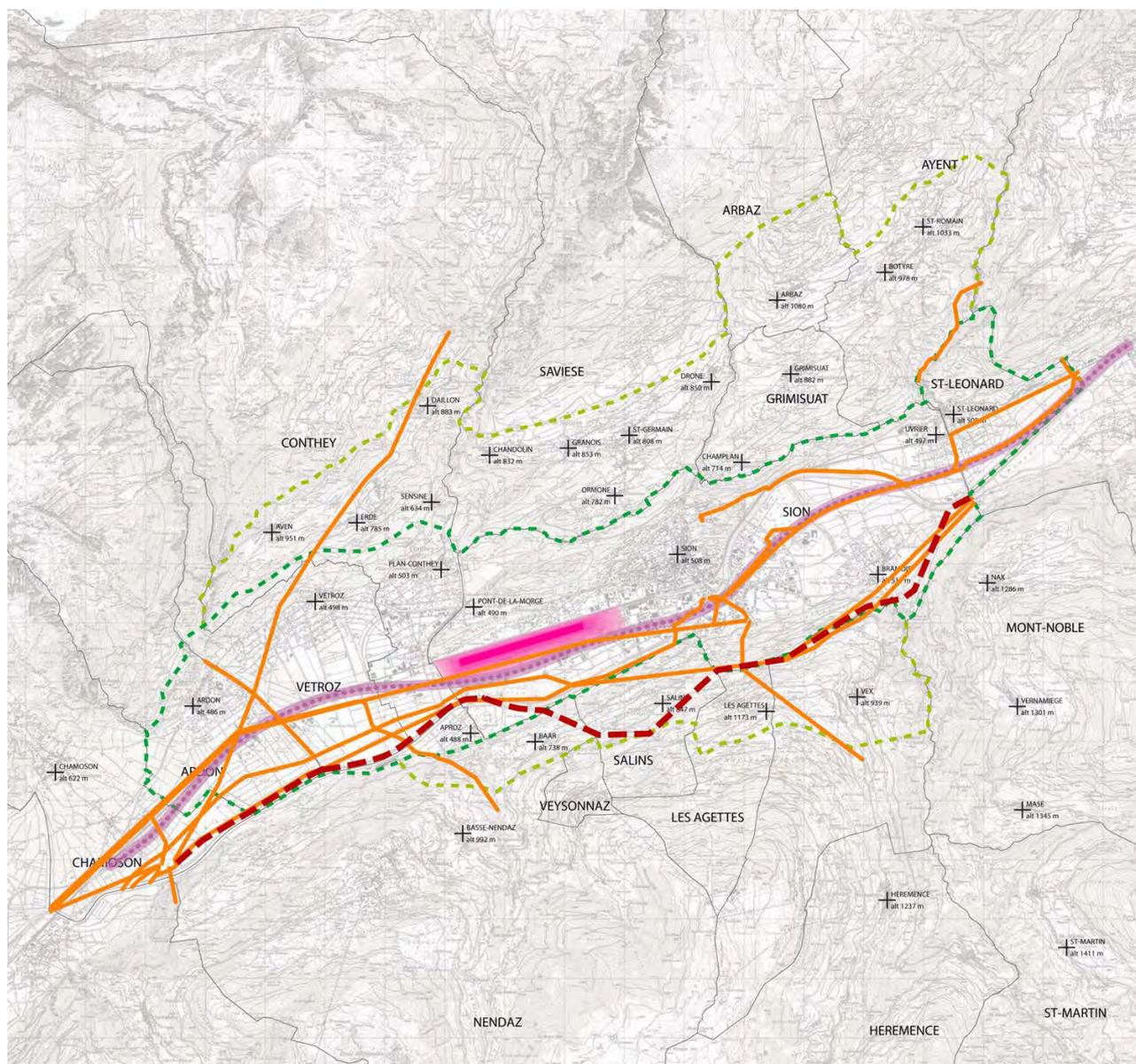
Dans le même esprit que la troisième correction du Rhône, plusieurs projets sont à l'étude pour réaménager ses affluents :

- > Ces derniers constituent des liaisons transversales naturelles entre les villages implantés au sommet des cônes de déjection et les axes principaux de transport est-ouest.
- > Leurs berges offrent un fort potentiel pour l'aménagement d'infrastructures de mobilité douce et de loisirs directement connectées aux trois gares ferroviaires d'Ardon sur la Lizerne, de Châteauneuf/Conthey sur la Morge et d'Uvrier/Saint-Léonard sur la Lienne.
- > Les canaux transversaux et longitudinaux enrichissent le réseau hydrographique principal (Rhône et affluents).
- > A une échelle plus réduite, ils permettent de compléter les réseaux écologiques, d'espaces verts et de mobilité douce.
- > Sur les coteaux, plusieurs bisses remplissent toujours leur fonction agricole d'origine, à laquelle s'ajoute une fonction de loisirs par de nombreux itinéraires de promenade.
- > L'amélioration des liaisons horizontales entre les villages du coteau pourrait passer par une utilisation de ces tracés ou s'en inspirer pour établir de nouvelles liaisons.

Enjeux :

- > Sécuriser les abords du Rhône et de ses affluents.
- > Valoriser l'aménagement des rives (réseau écologique, espaces verts, espaces publics).
- > Exploiter le potentiel du réseau hydrographique pour favoriser les réseaux écologiques et la mobilité douce.
- > Coordonner les mesures avec les objectifs du projet Rhône 3.
- > Coordonner les études avec la région de Sierre (St-Léonard comme interface).

Nuisances paysagères et environnementales



- aéroport
- lignes haute tension
- ligne très haute tension - projet
- autoroute

2.4.3 Nuisances paysagères et environnementales

Selon leur nature, certaines infrastructures ont un ou plusieurs impacts sur l'environnement et le développement urbain. Ces impacts peuvent être d'ordres divers :

- > des nuisances sonores,
- > des impacts sur le paysage,
- > la génération de barrières physiques au déplacement de la faune.

Les infrastructures suivantes ont été analysées :

- > l'aéroport: une barrière physique pour la faune et des nuisances sonores importantes (voir chapitre 2.5.2),
- > l'autoroute: une barrière physique au déplacement de la faune et à la mobilité piétonne, des nuisances sonores, de la pollution et un impact sur le paysage,
- > les lignes à haute tension (y c. un projet de ligne à très haute tension): un impact paysager réel.

La ligne CFF, qui n'est pas représentée sur la carte, induit également, dans une moindre mesure, une coupure et génère des nuisances sonores.

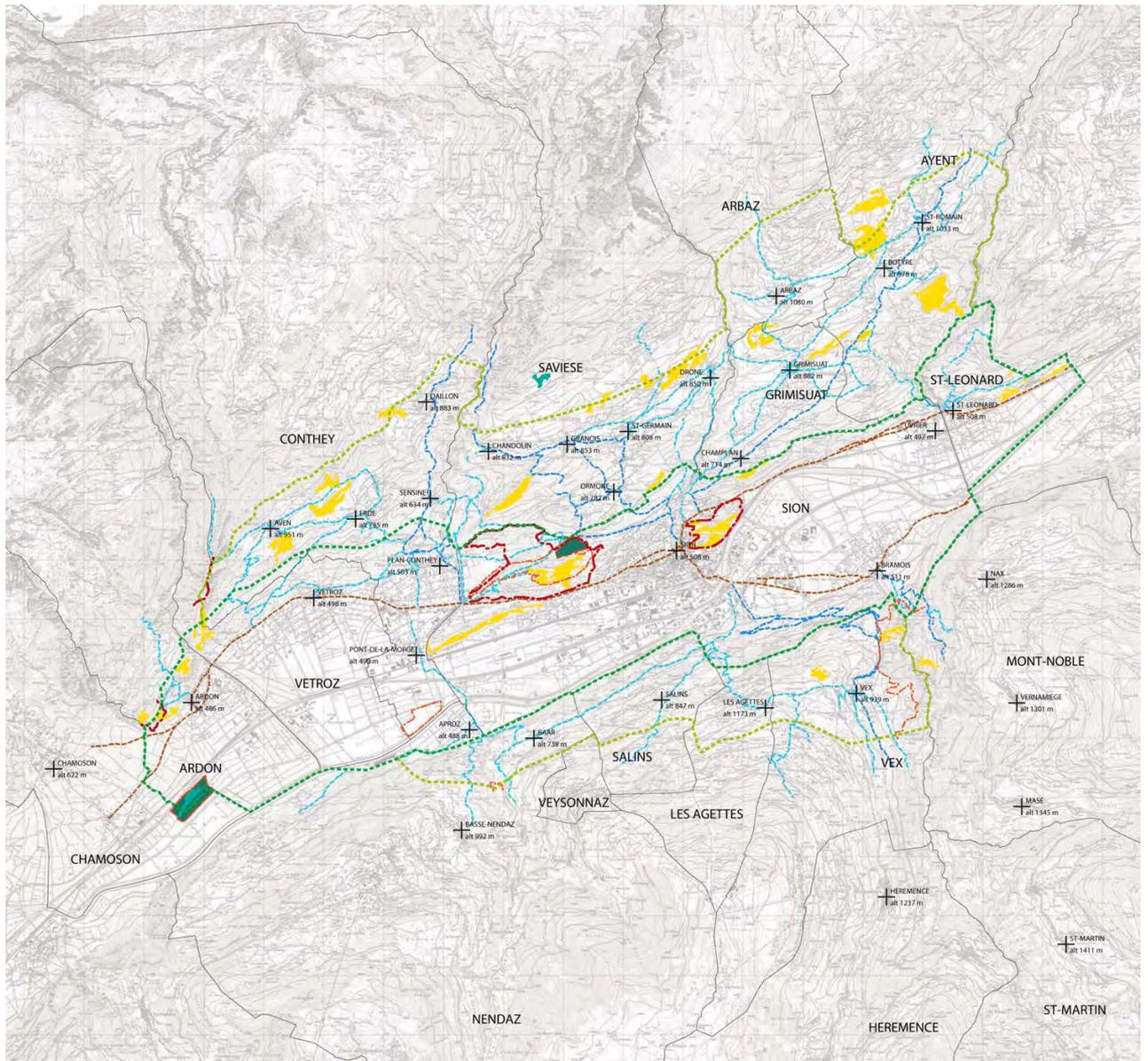
Enjeux :

- > Préserver l'habitat (en particulier l'habitat de plaine) des nuisances sonores.
- > Assurer une perméabilité transversale de la plaine (autoroute, routes, ligne CFF, clôtures, aéroport).
- > Intégrer positivement les contraintes dans la constitution des réseaux naturels.



La gare de Sion occupe un espace considérable en plein centre-ville

Inventaires naturels et paysagers



2.4.4 Inventaires naturels et paysagers

La portée, en terme de protection, des éléments reportés sur la carte des inventaires naturels et paysagers est variable mais induit, en général, des restrictions en termes d'utilisation du sol et d'aménagement du territoire. Certains secteurs concentrent plusieurs types de protection, à l'exemple de la colline de Mont-d'Orge, avec IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale), PPS (prairies et pâturages secs d'importance nationale), IBN (sites de reproduction de batraciens d'importance nationale), IVS (inventaire des voies de communication historiques de la Suisse), arrêté cantonal de protection et district franc (non figurés). Il existe également des périmètres de protection cantonaux.

LPN, art. 6 : inventaire des objets d'importance nationale

¹ L'inscription d'un objet d'importance nationale dans un inventaire fédéral indique que l'objet mérite spécialement d'être conservé intact ou en tout cas d'être ménagé le plus possible, y compris au moyen de mesures de reconstitution ou de remplacement adéquates. (...)

LPN, art. 18 : protection d'espèces animales et végétales

¹ La disparition d'espèces animales et végétales indigènes doit être prévenue par le maintien d'un espace vital suffisamment étendu (biotopes), (...).

^{1bis} Il y a lieu de protéger tout particulièrement les rives, les roselières et les marais, (...), les pelouses sèches et autres milieux qui jouent un rôle dans l'équilibre naturel (...).

^{1ter} Si, tous intérêts pris en compte, il est impossible d'éviter des atteintes d'ordre technique aux biotopes dignes de protection, l'auteur de l'atteinte doit veiller à prendre des mesures particulières pour en assurer la meilleure protection possible, la reconstitution ou, à défaut, le remplacement adéquat.

Outre la législation fédérale, la Loi cantonale sur la protection de la nature, du paysage et des sites s'applique pour assurer la protection du patrimoine naturel, paysager et archéologique (art. 7). Elle s'applique pour les éléments d'importance nationale, cantonale et communale.

Ces différentes exigences de protection ne sont pas uniquement des contraintes pour le développement territorial. Leur rôle de préservation et de mise en réseau des milieux naturels d'intérêt, assure également le maintien de zones de verdure et de délassement en milieu urbain et en périphérie. On citera en particulier :

- > Dans le périmètre "plaine", le site de Mont-d'Orge présente une valeur particulièrement élevée, tant du point de vue paysager que naturel, et cumule plusieurs types de protections.
- > Trois sites font l'objet de plus d'une protection : les collines de Valère et Tourbillon, une zone humide située au sud d'Ardon entre le Grand Canal et le Canal de Ceinture, et une réserve naturelle présente au lieu-dit "Portions Grandes Îles" à l'ouest d'Aproz.
- > Dans le périmètre "coteau", en rive gauche, deux zones ne permettent pas de nouvelles constructions dans leurs limites: une réserve naturelle comprenant entre autres le cours de la Borgne et deux zones de prairies et pâturages secs d'importance nationale.
- > En rive droite, plusieurs zones ouvertes portées à l'inventaire des prairies et pâturages secs sont protégées par l'ordonnance du même nom qui y interdit notamment les nouvelles constructions.
- > La plaine et les coteaux sont parcourus par des voies historiques d'importance régionale et locale, voire nationale (seulement en plaine).
- > Enfin, l'entrée du Parc Naturel Régional d'Hérens, à Vex et aux Agettes.

En plus des éléments ci-dessus, il existe de nombreux milieux naturels et éléments à prendre en compte dans la planification, s'agissant d'objets d'importance cantonale ou communale (par exemple étang du Lucet). Ces éléments, combinés aux objets des inventaires fédéraux, constituent un réseau écologique et paysager dont les éléments de liaison doivent être également considérés. A ce titre, le canton du Valais a établi un Réseau écologique cantonal (REC) qui sert de référence en la matière.

Enjeux :

- > Préserver et mettre en réseau les milieux naturels.
- > Préserver et valoriser les inventaires fédéraux et nationaux.
- > Préserver et valoriser les voies historiques (pour la mobilité piétonne, le tourisme et éventuellement la mobilité douce).
- > Préserver la haute valeur paysagère, patrimoniale et naturelle de la région sédunoise.



Le site de Mont-d'Orge, surplombant Sion, est à la croisée entre plusieurs zones de protection (IFP, site de reproduction des batraciens d'importance nationale, voies historiques)



Maison individuelle à Ormône, commune de Savièse



La colline de Mont d'Orge, site de prairies et pâturages secs d'importance nationale



Au premier plan la colline de Tourbillon et au second plan la colline de Mont d'Orge, deux sites protégés en raison de leurs prairies sèches d'importance nationale

Surfaces agricoles et zones de protection



zones inconstructibles

-  zones agricoles
-  zones diverses
-  zones agricoles protégées
-  surfaces d'assolement

protection

-  zones de protection de la nature
-  zones de protection du paysage
-  zones de protection diverse

2.4.5 Surfaces agricoles et zones de protection

Le territoire de l'agglomération comporte encore des surfaces étendues non bâties, vouées à l'agriculture et à la viticulture. La carte ci-dessus différencie les surfaces affectées en zone agricole et en zone agricole protégée. Cette dernière correspond en premier lieu aux surfaces vouées à la viticulture avec notamment les vignobles en terrasse de l'adret. Le coteau viticole et les zones agricoles contribuent de manière importante à la qualité du paysage, à la préservation de dégagements visuels, ainsi qu'au maintien de nombreux milieux naturels et à leur mise en réseau. Par ailleurs, l'agriculture et surtout la viticulture jouent un rôle économique important. La préservation des surfaces d'assolement permet d'une part de garantir des conditions d'exploitation viables et d'autre part d'assurer des dégagements paysagers par rapport aux espaces urbanisés. De plus, le maintien d'une agriculture de proximité représente un facteur important dans une perspective de développement durable.

Plusieurs zones de protection du paysage et de la nature sont désignées dans les planifications territoriales. Elles correspondent à de sites et milieux de valeur, qui contribuent également à la qualité remarquable du cadre naturel et paysager de la région.

Le paysage de l'agglomération sédunoise offre un cadre de vie de qualité pour les habitants et les hôtes de la région. Avec l'urbanisation croissante de la Suisse, habiter et travailler dans un environnement naturel de qualité représente une richesse enviable :

- > L'agglomération sédunoise est située au cœur d'un paysage de montagnes grandiose.
- > Le paysage plus proche du vignoble, des forêts et des surfaces agricoles est également digne d'intérêt.
- > Le rôle de ces zones non urbanisées est multiple: limites du territoire bâti, réserves d'espaces, zones tampons, zones de détente et de loisirs, exploitations agricoles.
- > L'agriculture est variée, avec la présence de surfaces viticoles, arboricoles ou maraîchères. La carte ci-dessus ne fait pas cette distinction, de telles données n'existant pas à l'échelle de l'agglomération.
- > Les zones agricoles protégées définissent des limites strictes à l'urbanisation. C'est le cas d'une partie du vignoble sur la rive droite, au nord d'Ardon, Vétroz, Conthey et Sion.
- > Le coteau viticole, avec ses magnifiques terrasses et murs en pierres sèches, représente un patrimoine et un élément identitaire unique.
- > La zone de protection est interrompue sur la commune de Saint-Léonard et son épaisseur est plutôt faible par endroits (Mont-d'Orge, Diolly).
- > Les surfaces d'assolement et les vergers de la plaine contiennent également l'étalement urbain en plaine. C'est le cas des vergers à l'ouest d'Ardon, à l'est de la place d'armes de Sion, à Bramois et à Uvrier.
- > Dans les villages du coteau, la présence de prairies sèches a permis de préserver quelques poches vides et naturelles au milieu des zones à bâtir.
- > A l'échelle de la vallée du Rhône, il est nécessaire de maintenir des continuités paysagères.
- > Dans le sens de la vallée, le tracé du Rhône dessine un couloir végétal qui relie les marais d'Ardon, le domaine des Îles et le bois de la Borgne.
- > Perpendiculairement à la vallée, deux couloirs naturels existent, à l'ouest entre les collines de Mont-d'Orge, des Maladaires et le domaine des Îles et à l'est entre le domaine de Claveau, le golf de Sion et les vergers de Bramois.
- > La plupart des vignobles faisant partie du territoire du projet d'agglomération sont aménagés avec de remarquables murs de pierres sèches, ce qui leur donne une grande importance naturelle et paysagère.
- > Les domaines skiables et surfaces incultes sont peu présents dans le périmètre retenu. De fait, il n'a pas été jugé relevant de les faire figurer sur la carte ci-dessus. La pression sur les espaces actuellement vides est d'autant plus marquée puisqu'ils sont théoriquement tous exploitables.

Enjeux :

- > Stopper l'étalement de l'urbanisation.
- > Renforcer les zones agricoles protégées, notamment le vignoble et ses murs de pierres sèches.
- > Compenser, voire renforcer les surfaces d'assolement menacées par l'extension zones urbanisées.
- > Préserver des traversées vertes entre les coteaux nord et sud.
- > Revaloriser les abords du Rhône, notamment en milieu urbain (Sion).



Surfaces agricoles entre le village de Bramois (commune de Sion) et le Rhône.



La basilique de Valère et le château de Tourbillon, emblèmes de la capitale valaisanne, implantés sur des collines protégées.

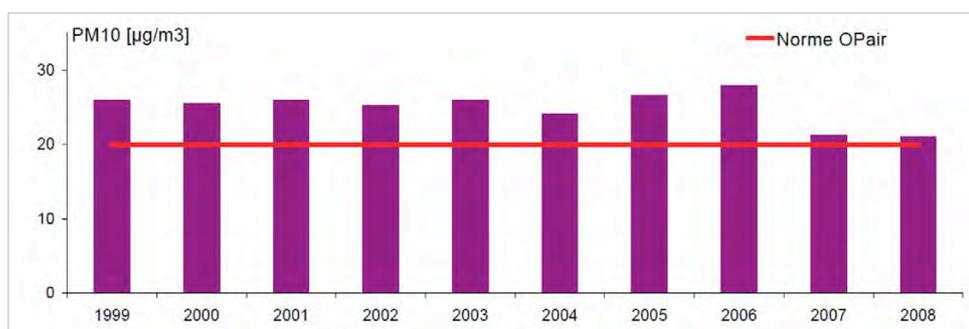
2.5 Environnement

2.5.1 Air

La qualité de l'air est régulièrement suivie par le canton du Valais. Le périmètre du projet d'agglomération possède deux points de mesures, l'un au centre de Sion, l'autre sur le coteau, aux Agettes.

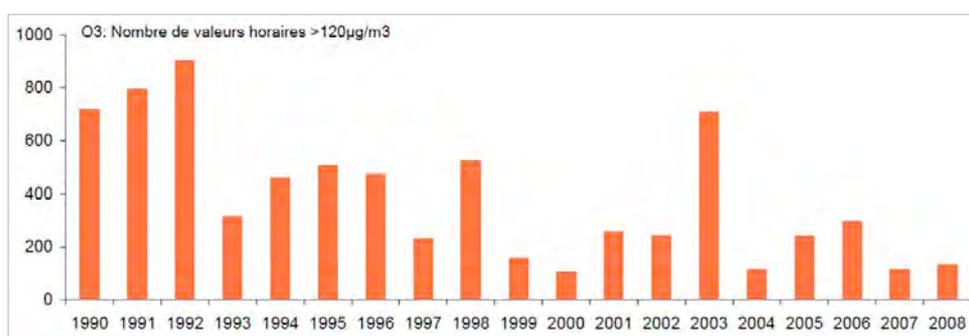
La topographie relativement encaissée de la vallée du Rhône, ainsi que les conditions météorologiques sèches et l'ensoleillement élevé constituent paradoxalement des facteurs défavorables du point de vue de la qualité de l'air. De plus, actuellement, une partie importante des déplacements se fait avec les véhicules privés (TIM) et non avec les transports publics.

La plaine et les centres urbanisés sont particulièrement exposés aux particules fines (PM10), dont la nocivité importante pour la santé est avérée. Les dépassements des valeurs limites sont récurrents, notamment en hiver. Ce faisant, c'est une grande partie de la population de l'agglomération sédunoise qui est exposée. Les particules les plus nocives sont celles qui proviennent de la combustion des produits pétroliers, en premier lieu du diesel.



Moyennes annuelles des PM10 à Sion (source : Qualité de l'air en Valais, Résival, rapport 2008)

Le coteau quant à lui est exposé de manière significative à l'ozone (O3). Ce gaz provient notamment de la décomposition de gaz de combustion sous l'action du rayonnement solaire. Ces gaz sont produits dans les zones urbanisées et industrielles, avant d'être transformés en ozone dans les zones plus rurales qui entourent celles-ci. L'ozone est nocif pour la santé et également pour la végétation dont il peut limiter la croissance. Les dépassements sont importants sur les coteaux qui entourent Sion.



Moyennes annuelles des valeurs horaires qui dépassent les valeurs limite de 120 µg/m³ aux Agettes (source : Qualité de l'air en Valais, Résival, rapport 2008)

Enjeux :

- > L'amélioration de la qualité de l'air représente un enjeu environnemental et de santé publique important du projet d'agglomération. A ce titre, les mesures permettant de favoriser les reports modaux sur les transports publics sont prioritaires.
- > De plus, la poursuite de la mise en œuvre du Plan cantonal de mesures pour la protection de l'air du 8 avril 2009 doit être encouragée.

2.5.2 Bruit

Bruit routier

Les centres urbanisés et leur population sont exposés au bruit routier de manière parfois importante. Les valeurs limites sont souvent dépassées non seulement au centre de Sion sur les principaux axes de circulation, mais aussi dans les traversées d'Ardon, de Vétroz, de Saint-Léonard ou de Conthey en plaine. De même, les valeurs limites sont également dépassées dans les traversées des localités du coteau, comme par exemple à Saint-Germain, Champlan, Grimisuat, Salin ou Vex. Les valeurs d'alarmes sont même ponctuellement dépassées à Conthey et Saint-Germain (source : Cadastre du bruit des routes cantonales 2000, Canton du Valais, Service de protection de l'environnement).

De plus, la situation s'est certainement péjorée par rapport au cadastre de 2000, avec l'augmentation du trafic motorisé.

Enjeux :

- > La réduction de l'exposition au bruit représente une obligation en application de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). A ce titre, les mesures permettant de favoriser les reports modaux sur les transports publics sont prioritaires.
- > Une réduction des vitesses, notamment en milieu urbain, contribuerait également à l'assainissement de la situation.

Bruit aéronautique

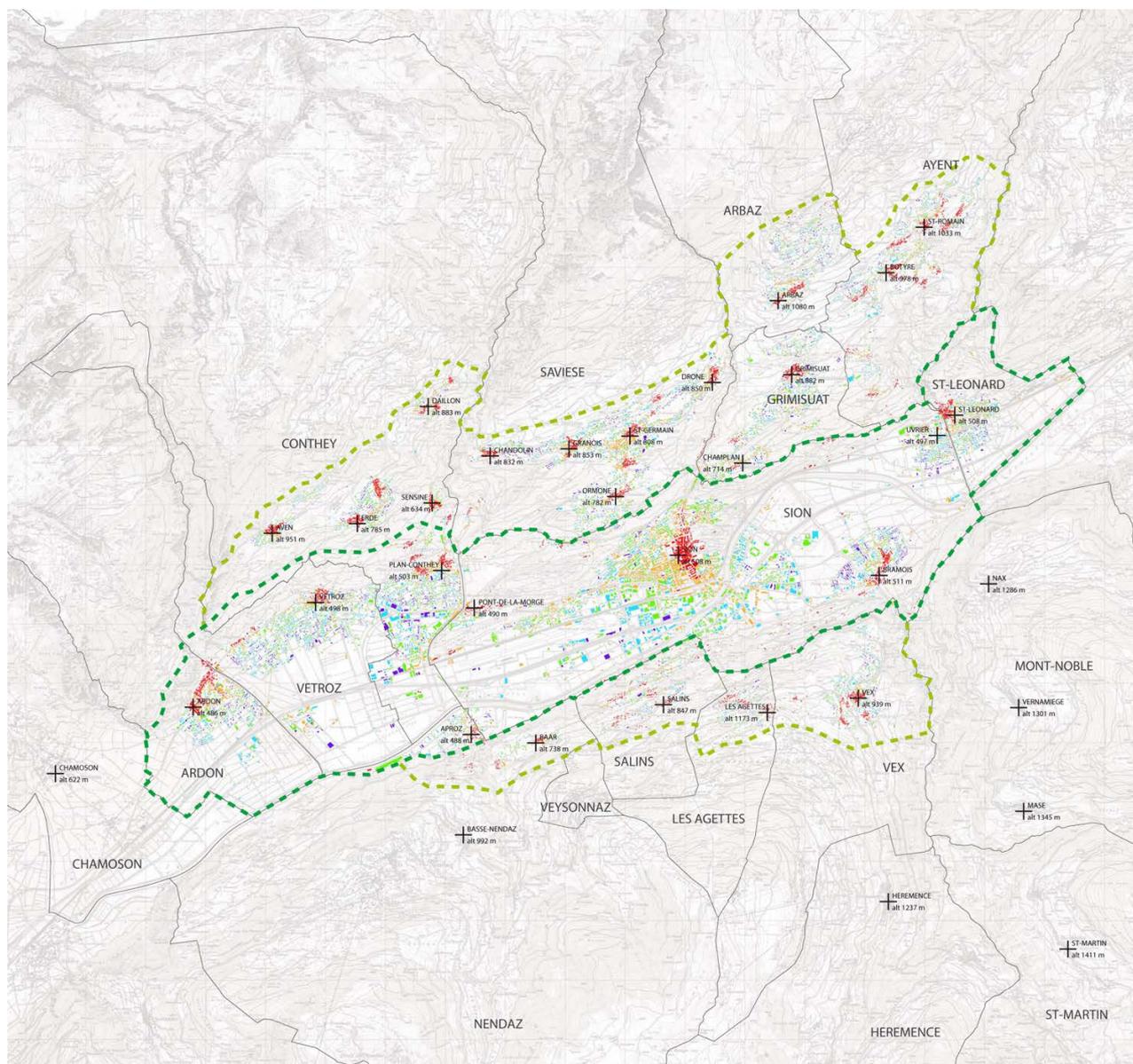
L'aéroport de Sion représente une importante source de nuisances sonores. Le trafic aérien se répartit entre l'aviation militaire, l'aviation civile de transport de passagers, notamment les vols charters, la petite aviation de loisirs et les vols d'hélicoptères (sauvetage et tourisme). En fonction des corridors de vols, les zones exposées au bruit sont diverses.

La problématique du bruit aéronautique ne peut se résoudre que par une réflexion globale sur l'avenir de l'aérodrome. Dans ce but, une étude est en cours afin de déterminer les incidences d'une telle infrastructure dans le périmètre de l'agglomération sédunoise. Le projet d'agglomération prendra en compte ses résultats.



L'aéroport de Sion

Evolution de l'urbanisation au XXe siècle



périodes de construction



2.6 Urbanisation, équipements, installations à forte fréquentation

2.6.1 Evolution de l'urbanisation au XXe siècle

L'atlas Siegfried de 1890 donne la première image de l'occupation de la plaine du Rhône par les constructions :

- > Les villages de plaine sont implantés au pied du coteau, au sommet des cônes de déjection des rivières latérales.
- > Ils sont souvent à proximité d'une rivière (eau potable, énergie) mais à bonne distance du Rhône (inondations, maladies).
- > Les villages du coteau sont aussi importants que ceux de plaine et disposés en fonction des surfaces agricoles nécessaires à leur survie.
- > Tous sont caractérisés par une très forte concentration, de manière à réduire l'emprise des constructions sur les terres agricoles et à favoriser les échanges entre les membres de la communauté.
- > Jusqu'en 1963, le développement urbain reste concentré autour des noyaux d'origine.
- > Seule la ville de Sion, affranchie du corset des fortifications, s'étend véritablement vers l'ouest.



Les cœurs de village (ici Plan-Conthey) sont les vestige d'un développement dense du bâti, un standard qui a prévalu jusqu'au début des années 60.

Entre 1963 et 1980, on assiste au début de l'éparpillement des constructions sur l'ensemble du territoire, qualifié aujourd'hui de "mitage du paysage" :

- > C'est l'époque de l'industrialisation de la plaine du Rhône et de la construction des grands équipements publics (STEP, Hôpital cantonal, stade de Tourbillon).
- > Cette période est également marquée par l'adoption de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire et l'introduction des zones.
- > A partir de 1980, l'essor de l'habitat individuel se traduit par un éparpillement des nombreuses constructions sur tout le territoire de l'agglomération.
- > A partir des années 2000, le terrain devient rare par endroit et les constructions remplissent les vides laissés par les vagues d'urbanisation précédentes.
- > A l'exception de rares réserves de terrain organisées, les vides se raréfient, sont morcelés et dispersés sur tout le territoire.



Village de Châteauneuf, commune de Conthey



Sion et sa vieille ville, entourée de bâtiments témoignant du développement de la capitale au 20ème siècle

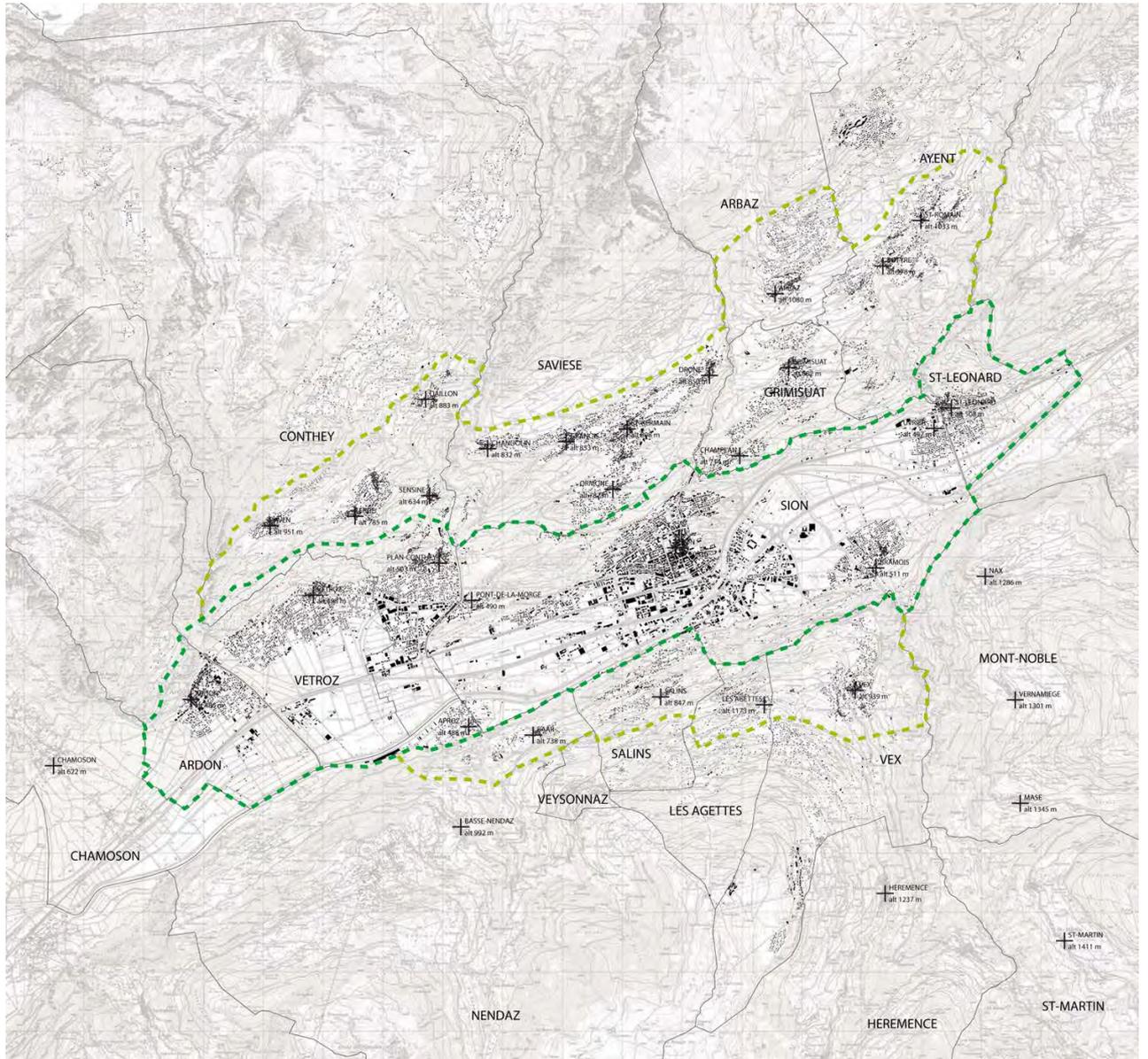


Le centre du vieux village de Chandolin, sur la commune de Savièse



Les quartiers de Vissigen et Champsec à Sion, en rive gauche du Rhône

Bâti



2.6.2 Bâti

La représentation des bâtiments construits produit une image de la situation actuelle :

- > Le territoire compris dans le périmètre de l'agglomération sédunoise est fortement bâti.
- > Il est difficile de tracer les limites entre les zones urbanisées.
- > L'urbanisation franchit les limites communales.
- > La taille des zones de construction récente (1980-2010) est disproportionnée par rapport à l'échelle des anciens villages (avant 1980).



Saint-Léonard / Uvrier,, vieux village



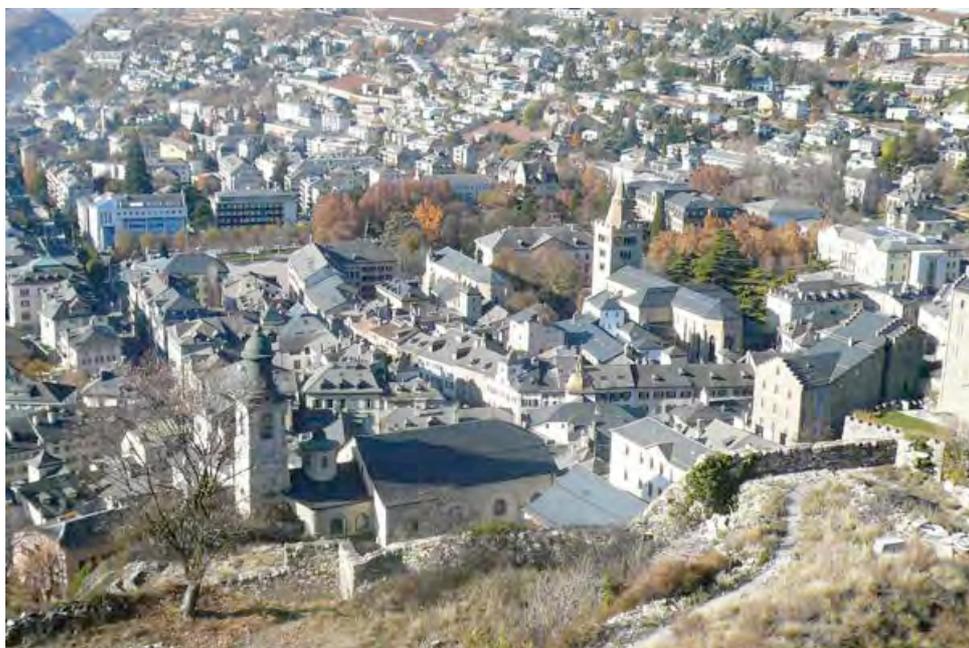
Saint-Léonard / Uvrier,, zones de constructions récentes

- > La taille des zones urbanisées n'est pas proportionnelle à leur importance en terme d'habitants et d'emplois.



Le village d'Aproz, communes de Sion et Nendaz

- > Le centre-ville de Sion reste visible par la structure historique et la densité de la vieille ville.
- > La taille de la ville est pourtant inférieure à celle d'Ardon-Vétroz-Conthey (deux fois moins d'habitants et six fois moins d'emplois) et équivalente à celle de Savièse (quatre fois moins d'habitants et vingt fois moins d'emplois).



La vieille ville de Sion, vue depuis la colline de Valère.



Les villages d'Ardon (au premier plan), Vétroz et Conthey se sont fortement développés ces dernières décennies.

- > La surface occupée par le village de Bramois (2'300 hab., 500 empl.) est équivalente à celle des quartiers de Vissigen et Champsec (3'800 hab., 3'900 empl.) réunis.



Le village de Bramois, caractérisé par une forte prédominance des villas individuelles.



Une partie du quartier de Champsec au premier plan et Vissigen au second.

- > Les constructions sont étalées le long des voies de communication et entre les villages.
- > La distinction entre les villages n'est plus toujours visible (Savièse, Ayent).



Le village de Chandolin, commune de Savièse, avec à droite la zone faible densité

- > Les anciens centres sont victimes d'une perte d'identité.
- > De nouvelles centralités sont créées en périphérie (centres commerciaux, équipements publics).



La zone commerciale de Conthey située au centre des quartiers d'habitation

- > De nombreuses constructions sont éparpillées dans les zones agricoles ou naturelles.



Le hameau de Diolly, communes de Sion et Savièse

- > Une forte pression est exercée sur les zones agricoles.
- > Les poches vides deviennent résiduelles, entourées de zones à bâtir.
- > Les zones à bâtir sont peu perméables au caractère des espaces vides environnants.

Le phénomène est commun à la plaine et aux coteaux, mais prend des formes différentes :

- > En plaine, les constructions débordent des limites communales et la gestion du problème nécessite une approche coordonnée sur un territoire étendu.
- > Sur le coteau, les constructions restent contenues dans les limites communales et la gestion du problème relève de la politique communale.

Enjeux :

- > Contenir le bâti dans les zones déjà construites.
- > Encourager le développement à l'intérieur du tissu bâti.
- > Conserver la visibilité des anciens villages.

Limites de l'urbanisation



- limites / nature et agriculture
- limites / cours d'eau
- limites / constructions et équipement
- limites à renforcer
- coupures à préserver
- secteurs d'urbanisation

2.6.3 Limites de l'urbanisation

En règle générale, les limites de l'urbanisation sont mieux marquées sur le coteau qu'en plaine, cet espace subissant des pressions plus marquées. Les vides entre les zones construites sont de fait mieux préservés sur le coteau. En plaine, les coupures transversales entre les zones urbanisées sont de faible ampleur (est et ouest de la ville de Sion) voir inexistantes (Ardon, Conthey, Vétroz), et les villages se développent, petit à petit, sur toute la largeur de la vallée, réduisant la continuité longitudinale du paysage.

Les limites des zones constructibles sont de plusieurs types :

- > C'est le cas du vignoble sur la rive droite de la vallée, dont une grande partie est en zone agricole protégée.
- > Cette limite est d'autant plus efficace que le vignoble représente une activité économique non négligeable et qu'il est considéré par la population comme un élément paysager de grande valeur.
- > A d'autres endroits, les cours d'eau matérialisent la limite des constructions; c'est notamment le cas à Ardon et à Conthey où la Lizerne et la Morge marquent la limite est des villages et la séparation avec des zones agricoles (Vétroz) ou nature (Sion) sur l'autre rive.
- > Le Rhône est une limite importante (danger de crues) dont les contours sont susceptibles d'évoluer avec le projet d'élargissement ponctuel de son tracé.



Vignoble de Clavaux au nord de la ville Sion, avec en arrière-plan la nouvelle route de Savièse

Certaines constructions humaines représentent parfois des limites aux constructions :

- > La limite est de la ville de Sion est ainsi clairement marquée par la route d'Hérens qui sépare les quartiers de Vissigen-Champsec et les vergers de Bramois.
- > Dans les villages, la construction de routes de contournement peut être l'occasion d'arrêter la croissance des constructions (Bramois). Le village saviésan d'Ormône est également contenu, au nord, par la présence de la route.



Route d'Hérens à l'est de la ville de Sion (sortie d'autoroute Sion Est), avec à droite l'hôpital cantonal

Dans certaines parties du territoire, les limites à l'urbanisation ne sont pas claires et restent à définir :

- > En plaine, les terres agricoles bordant les zones urbanisées sont particulièrement vulnérables.
- > Elles sont souvent perçues comme des réserves latentes de zones à bâtir.
- > Elles sont soumises à de fortes pressions foncières et immobilières.
- > Sur le coteau, certains villages voient une diffusion de leur tissu bâti en direction des stations ou des mayens (Ayent, Arbaz, Savièse, Daillon Les Agettes, Vex)
- > Les zones constructibles en contact avec la ville de Sion (Champlan, Diolly, Pont-de-la-Morges, Aproz) ont tendance à combler les interstices naturels et agricoles.



Vallon de la Sionne au nord de Sion, avec le village de Champlan et le quartier de Coméraz

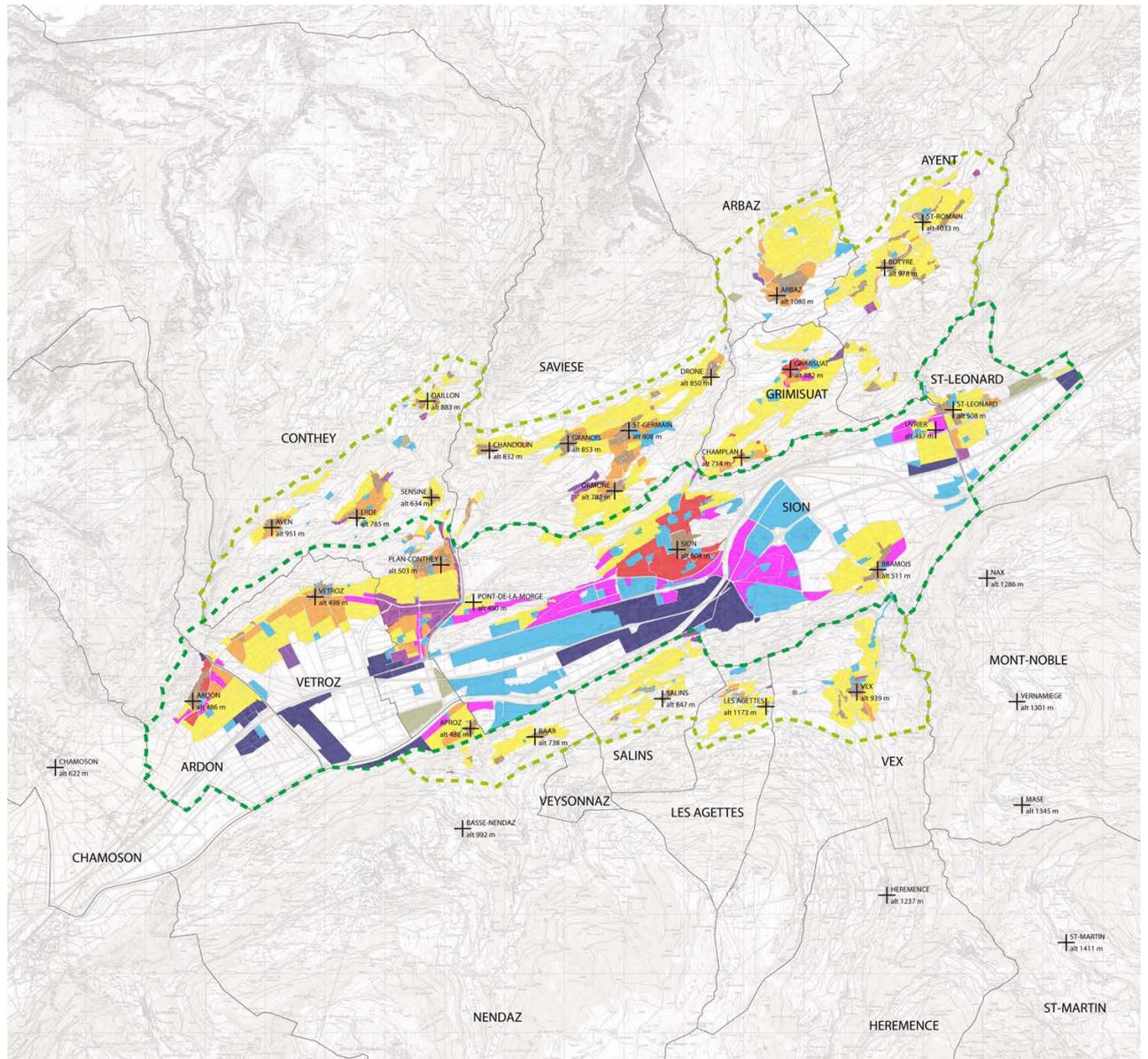


La limite de l'urbanisation entre Conthey et Vétroz et les terres agricole n'est pas clairement définie.

Enjeux :

- > Renforcer les limites naturelles existantes (vignobles, topographie, cours d'eau).
- > Construire les limites physiques de la ville (route, équipements, zone d'intérêt public).
- > Constituer des réserves de vide autour des zones urbaines (terres agricoles, nature).
- > Garantir l'intangibilité des limites naturelles (protection).
- > Distinguer les zones de construction nouvelles des centres historiques

Zones à bâtir



	zones vieux village et centre historique	188.2 ha	6.5 %
	zone logement forte densité	98.5 ha	3.4 %
	zone logement moyenne densité	205.8 ha	7.1 %
	zone logement faible densité	1'267.1 ha	43.6 %
	zone mixte avec logement	221.3 ha	7.6 %
	zone mixte sans logement	68.7 ha	2.4 %
	zone artisanale	16.4 ha	0.6 %
	zone industrielle	286.4 ha	9.8 %
	zone d'installations (para-)publiques	511.5 ha	17.6 %
	zone d'extraction de matériaux	42.6 ha	1.4 %
	total	2'906.6 ha	100.0 %

2.6.4 Zones à bâtir

La représentation des zones à bâtir produit une image de la situation future (parcelles construites et potentiel de développement) :

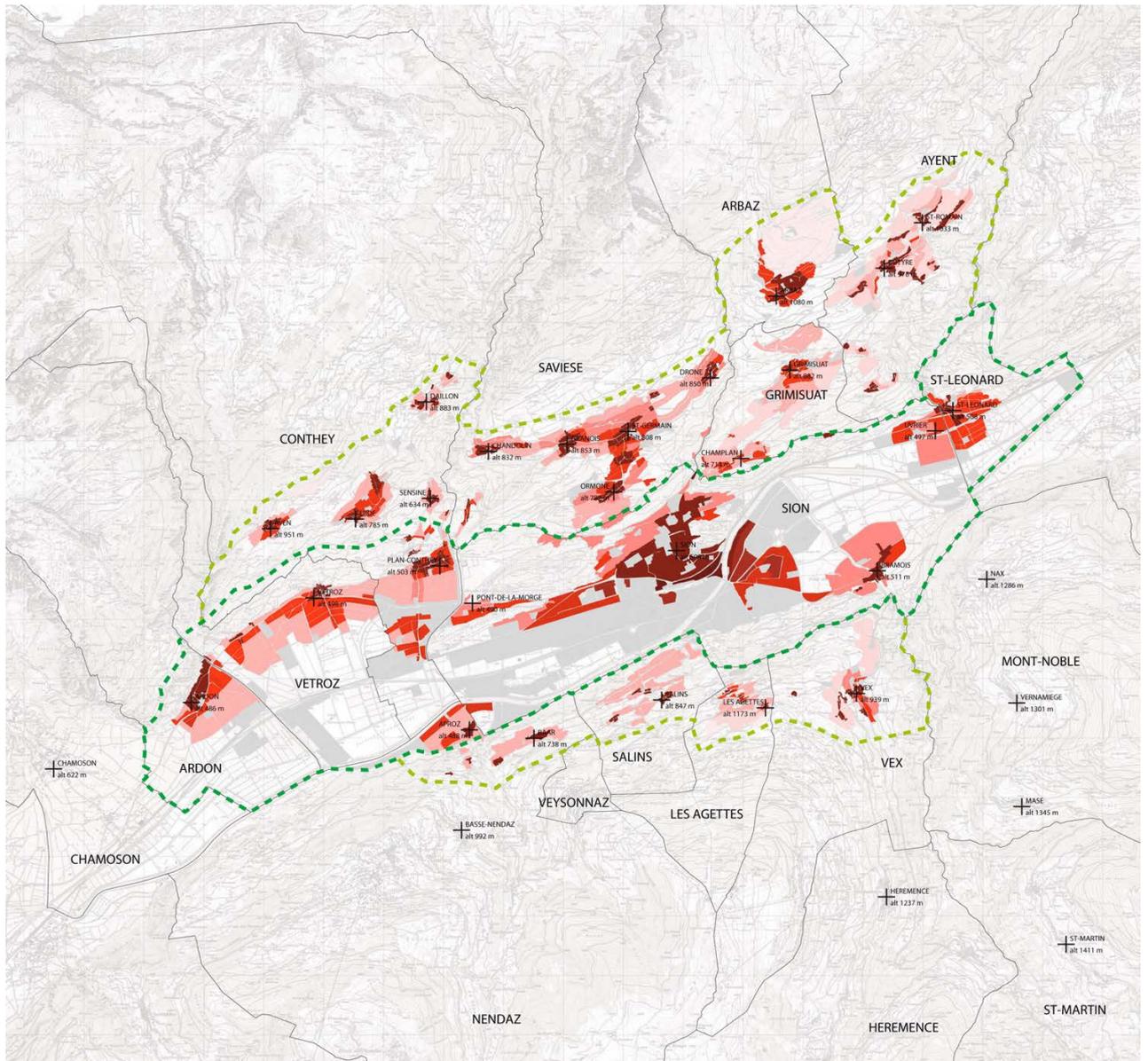
- > L'analyse du plan des zones assemblées pour l'ensemble des communes du périmètre de l'agglomération confirme la centralité très forte de Sion.
- > Près du tiers des zones à bâtir de l'agglomération est situé sur le territoire de la commune de Sion (27.0%), ce qui représente 1'042 hectares.
- > La commune de Sion concentre 53.0% des zones d'activité et 62.0% des zones d'installations publiques, mais seulement 17.0% des zones d'habitat.
- > Le plan de zones confirme la polarité de Sion en terme d'emplois, d'activités, de services et d'animation.
- > Il dévoile un déficit important de surfaces pour la construction de logements.

Les plans de zones révèlent également la domination de la faible densité qui concerne presque la moitié des surfaces constructibles, y compris les zones d'activité et d'installations publiques :

- > Près des deux tiers de la zone d'habitat sont soumis à une densité inférieure à 0.35 (58.0%).
- > 70.0% du territoire de la commune d'Arbaz est en zone 0.15 et 60.0% du territoire de la commune d'Ayent en zone 0.20.
- > La commune de Sion, pourtant fortement peuplée et densément urbanisée, compte 40.0% de sa zone d'habitat avec une densité de 0.35.
- > Cette situation est le résultat de la forte demande pour la villa individuelle depuis les années 1970.
- > Ce calcul permet de comparer la taille des zones d'habitat et mixtes entre communes, indépendamment de la densité utilisée.
- > Dans les communes de plaine, chaque équivalent habitant-emploi dispose de 140 m² de surface constructible.
- > Dans les communes du coteau, ce chiffre est 4.5 fois plus important avec 620 m² par équivalent habitant-emploi.

Communes	Surfaces des zones d'habitat et mixte		Habitants et emplois tertiaires 2008		Ratio (m ² /pers.)
	(ha)		(pers.)		
Sion	514	25.1%	49'467	58.7%	103.9
Ardon	86	4.2%	2'879	3.4%	298.7
Conthey (plaine)	117	5.7%	6'525	7.7%	179.9
Vétroz	165	8.1%	5'094	6.0%	323.9
St-Léonard	52	2.5%	2'353	2.8%	221.0
Sous-total plaine	934	45.6%	66'318	78.7%	140.9
Conthey (coteau)	96	4.7%	3'445	4.1%	279.0
Savièse	356	17.4%	6'850	8.1%	519.7
Grimisuat	165	8.1%	3'096	3.7%	532.9
Salins	77	3.8%	1'089	1.3%	707.1
Vex	208	10.1%	1'922	2.3%	1'082.2
Les Agettes	59	2.9%	348	0.4%	1'695.4
Arbaz	154	7.5%	1'149	1.4%	1'340.3
Sous-total coteau	1'115	54.4%	17'899	21.3%	623.0
Total	2'050	100.0%	84'217	100.0%	243.4

Zones d'habitat : densité



■ zones sans logement		
■ zone logement densité 0.10 et 0.15	105.8 ha	5.3 %
■ zone logement densité 0.20 et 0.25	234.9 ha	11.9 %
■ zone logement densité 0.30 et 0.35	808.0 ha	40.8 %
■ zone logement densité 0.40 et 0.45	117.3 ha	5.9 %
■ zone logement densité 0.50	119.0 ha	6.0 %
■ zone logement densité 0.60	135.7 ha	6.9 %
■ zone logement densité 0.70	111.6 ha	5.6 %
■ zone logement densité 0.80	13.4 ha	0.7 %
■ zone logement densité 0.90	40.8 ha	2.1 %
■ zone logement densité 1.00 et supérieure	293.2 ha	14.8 %
total	1979.9 ha	100.0 %

2.6.5 Zones d'habitat : densités

Communes	Densité moy.		Surfaces de plancher (m2)	Habitants + emplois potentiels		Capacité des zàb
	*	**		***		
Sion	0.6	80.0%	2'467'200	49'344	38.0%	99.8%
Ardon	0.4	80.0%	275'200	5'504	4.2%	191.2%
Conthey (plaine)	0.4	80.0%	375'680	7'514	5.8%	115.2%
Vétroz	0.4	80.0%	528'000	10'560	8.1%	207.3%
St-Léonard	0.4	80.0%	166'400	3'328	2.6%	141.4%
Sous-total plaine			3'812'480	76'250	58.8%	115.0%
Conthey (coteau)	0.3	80.0%	230'640	4'613	3.6%	133.9%
Savièse	0.3	80.0%	854'400	17'088	13.2%	249.5%
Grimisuat	0.3	80.0%	396'000	7'920	6.1%	255.8%
Salins	0.3	80.0%	184'800	3'696	2.8%	339.4%
Vex	0.3	80.0%	499'200	9'984	7.7%	519.5%
Les Agettes	0.3	80.0%	141'600	2'832	2.2%	813.8%
Arbaz	0.3	80.0%	369'600	7'392	5.7%	643.3%
Sous-total coteau			2'676'240	53'525	41.2%	299.0%
Total			6'488'720	129'774	100.0%	154.1%

- * Densité moyenne, 0,6 (habitat collectif), 0,4 (habitat individuel en plaine), 0,3 (habitat individuel sur le coteau)
 ** Taux d'utilisation
 *** Surface de plancher moyenne par habitant ou employé : 50 m2

Pour pouvoir déterminer la capacité théorique totale des zones d'habitat et mixtes, il est nécessaire de prendre en compte leur densité :

- > Avec une densité moyenne de 0.60 pour Sion et de 0.40 pour toutes les autres communes, la capacité des zones actuellement en force est de 235'000 équivalent habitant-emploi, soit 250% de l'occupation actuelle.
- > Ce calcul montre un déséquilibre fort entre la plaine (besoin de surfaces à bâtir à terme) et le coteau (réserves de surfaces à bâtir importantes).
- > En plaine, les réserves sont limitées (120%) et le risque de saturation existe.
- > Sur le coteau, le potentiel de croissance est très important (560%) et le risque d'explosion incontrôlée existe.
- > A noter que les communes de Nendaz et Ayent n'ont pas été prises en compte dans ce calcul compte tenu de la taille importante de la zone touristique réservée à la construction de résidences secondaires.

Enjeux :

- > Garantir le développement de la plaine et éviter la saturation.
- > Maîtriser le développement des coteaux et éviter l'explosion.
- > Favoriser la densification et la concentration (plaine et coteau).

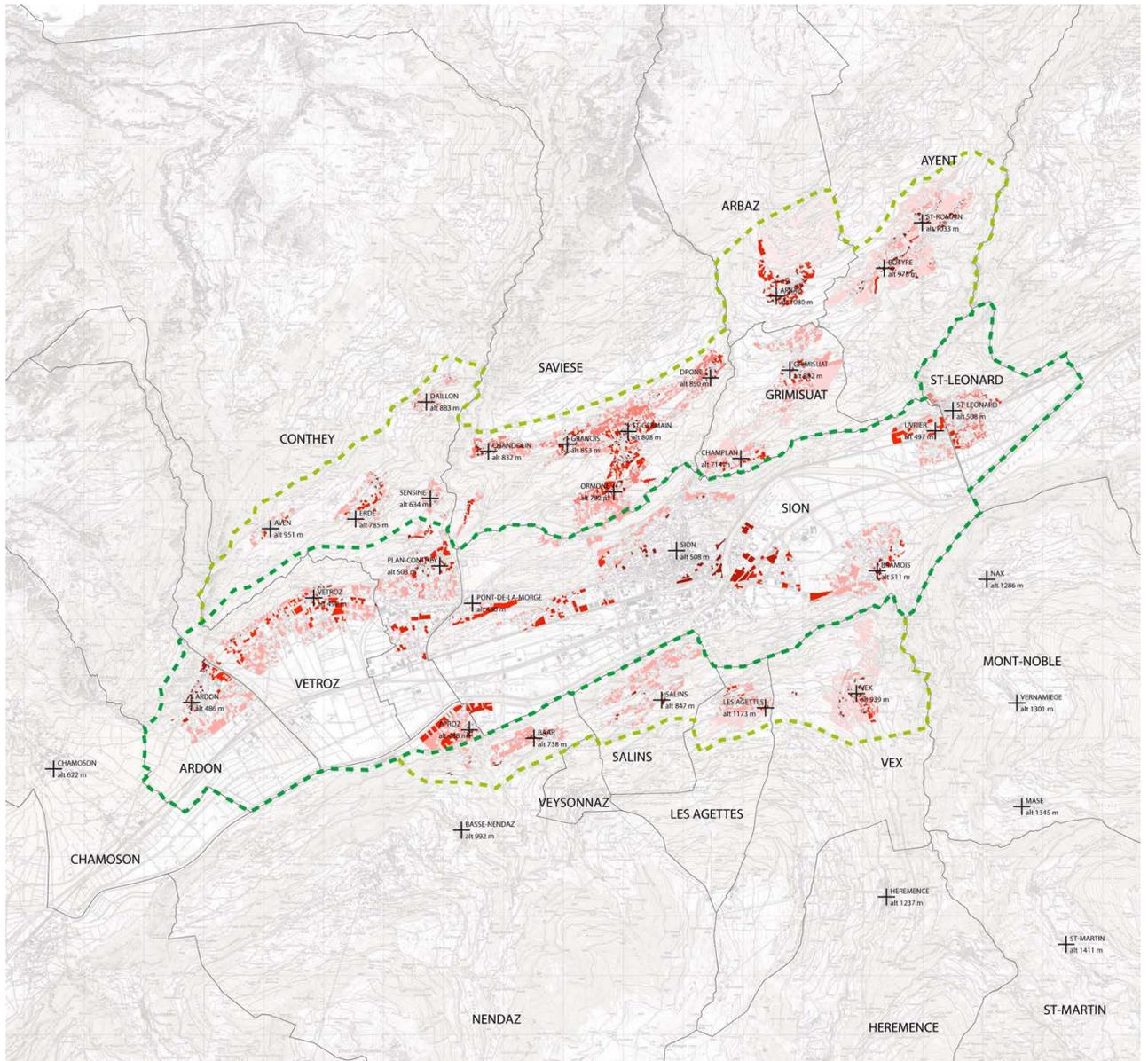
Plus des deux tiers de la surface des zones sont dédiés à l'habitat (68%) :

- > La répartition des surfaces d'habitat est à peu près égale entre la plaine (48.5%) et le coteau (51.5%).
- > La variation de densité entre les zones est très grande, de 0.10 (Les Agettes) à 1.55 (centre-ville de Sion).
- > La basse densité est comprise entre 0.10 et 0.35, la moyenne densité entre 0.40 et 0.70 et la haute densité supérieure à 0.80.
- > La densité dominante se situe entre 0.30 et 0.35 avec 40.8% de la surface totale des zones d'habitat.
- > Neuf communes du périmètre de l'agglomération ont une densité dominante comprise entre 0.30 et 0.35 dont sept sur plus de 50% de leurs zones d'habitat (Salins: 92.7%).
- > Trois communes ont une densité dominante très faible (Arbaz: 0.15, Ayent et Vex: 0.20).
- > Une seule commune a une densité dominante supérieure à 0.35 (Saint-Léonard: 0.45).
- > Les centres des villages, généralement situés en zone sans densité, présentent des densités effectives généralement proches de 1.00 (entre 0.75 et 1.25).
- > Le centre-ville de Sion comporte plusieurs zones sans densité (mixte, centre et vieille ville) dont la densité effective est estimée entre 0.75 (centre III) et 1.55 (centre I).

Enjeux :

- > Déclasser une partie des zones de très basse densité (0.10-0.15).
- > Augmenter la densité moyenne des zones de basse densité (0.20-0.45).
- > Augmenter la densité des zones immédiatement contiguës aux centres villageois.

Réserve de zones à bâtir / densité



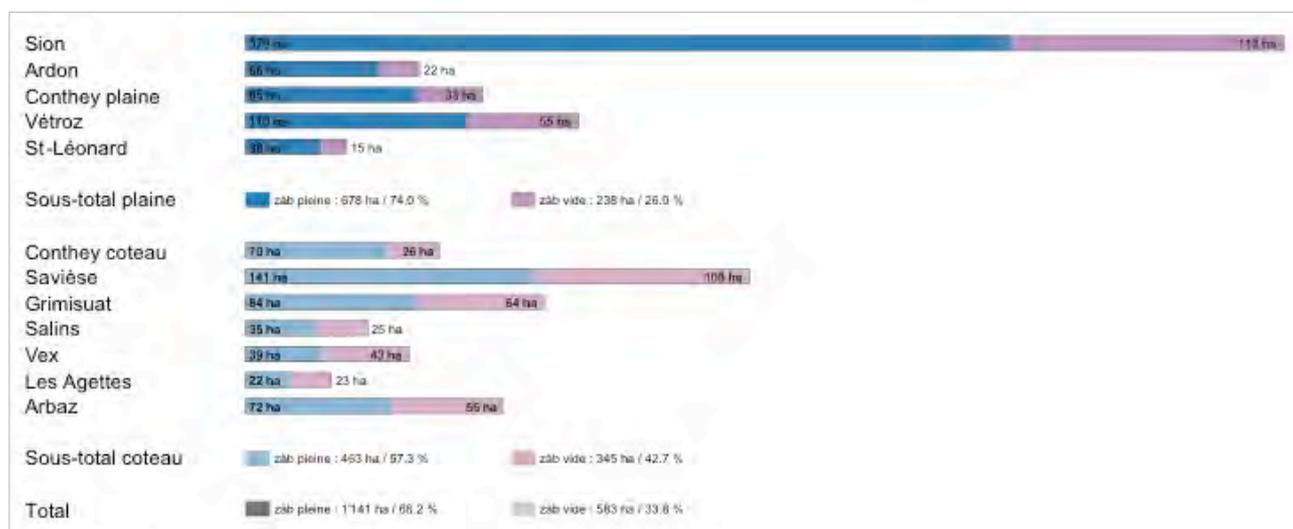
	zone logement densité 0.10 et 0.15	45.6 ha	6.5 %
	zone logement densité 0.20 et 0.25	126.1 ha	17.9 %
	zone logement densité 0.30 et 0.35	305.8 ha	43.3 %
	zone logement densité 0.40 et 0.45	52.9 ha	7.5 %
	zone logement densité 0.50	38.6 ha	5.5 %
	zone logement densité 0.60	59.2 ha	8.4 %
	zone logement densité 0.70	27.6 ha	3.9 %
	zone logement densité 0.80	1.8 ha	0.3 %
	zone logement densité 0.90	9.2 ha	1.3 %
	zone logement densité 1.00 et supérieure	39.0 ha	5.5 %
	total	705.9 ha	100.0 %

2.6.6 Réserve de zones à bâtir / densité

Les deux tiers des réserves de zones à bâtir sont situés en zones de faible densité (0.10-0.35) :

- > Moins de 10% des réserves sont situées en zones de haute densité (> 0.80).
- > Les surfaces disponibles sont destinées à la construction de logements individuels.
- > La croissance des centres (villages et ville) est menacée.

Taux d'occupation des zones à bâtir²



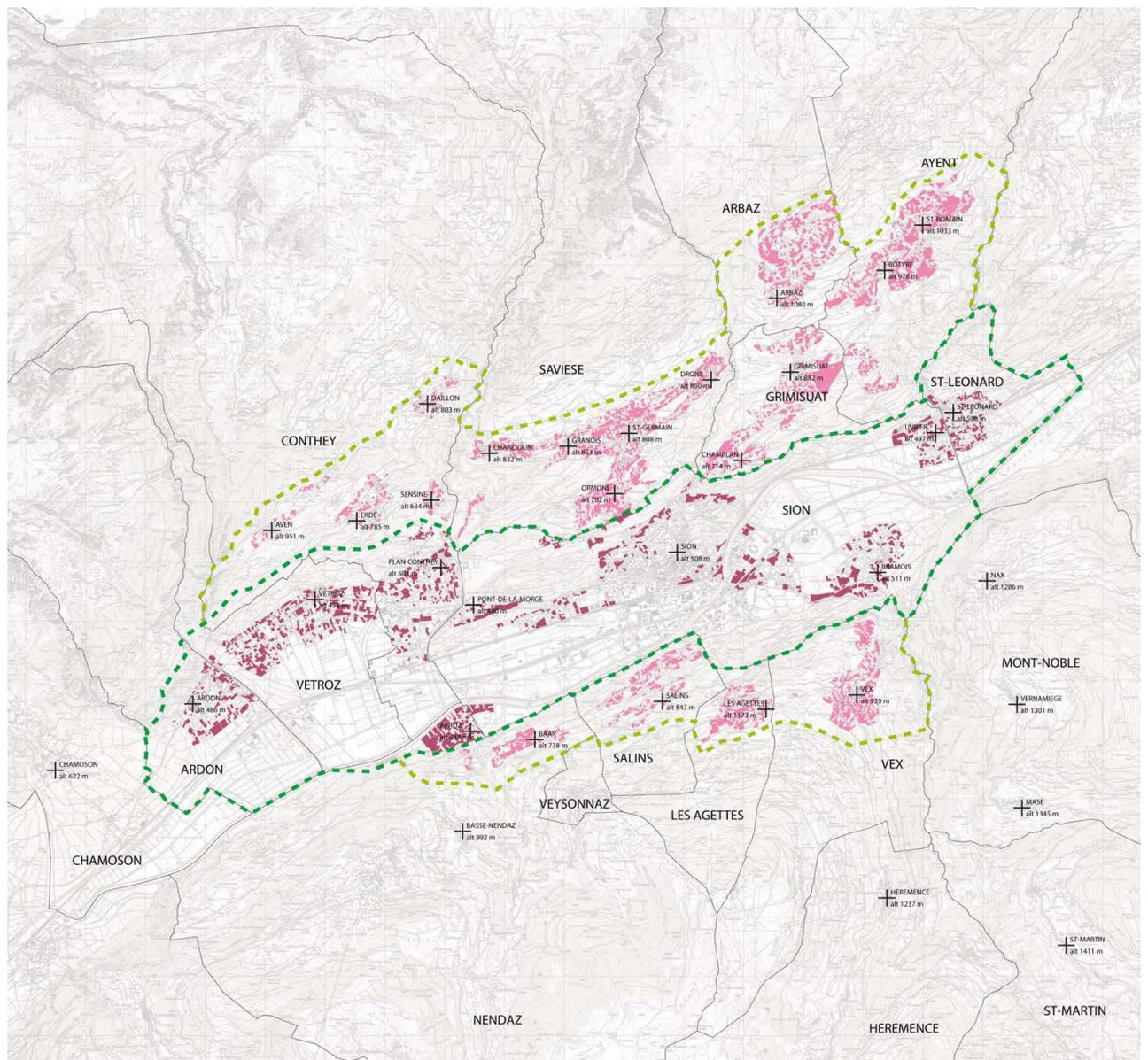
- > Près des deux tiers des réserves totales sont situés sur le coteau (63%).
- > Sur le coteau, près de la moitié de la surface des zones d'habitat n'est pas utilisée (43.5%).
- > En plaine, la surface des zones d'habitat non utilisée est de 27.2%.
- > Les réserves de terrains constructibles sont éloignées des centres et des pôles de développement.
- > La séparation entre les zones d'activité et d'habitat augmente sans cesse.

Enjeux :

- > Libérer des surfaces pour l'habitat dans ou à proximité des zones de haute densité.
- > Rapprocher les réserves de zones habitables des centres.
- > Délocaliser une partie des activités à proximité des zones avec un fort potentiel.

² Rapport entre la surface de terrain non bâtie et la surface constructible.

Réserve de zones à bâtir / commune



terrains à bâtir non construit de plaine
 terrains à bâtir non construit du coteau

agglomération

	zones à bâtir (ha)	parcelles non bâties (ha)	rapport
plaine	961.4	261.6	27.2 %
coteau	1'020.2	443.6	43.5 %
total	1'981.6	705.2	35.6 %

périmètre plaine

	zones à bâtir (ha)	parcelles non bâties (ha)	rapport
Ardon	88.7	22.3	25.2 %
Conthey plaine	117.4	32.6	27.7 %
Nendaz plaine	46.2	24.2	52.5 %
Sion	491.5	112.6	22.9 %
St-Léonard	52.5	15.0	28.5 %
Vétroz	165.2	54.9	33.2 %
total	961.4	261.6	27.2 %

périmètre coteau

	zones à bâtir (ha)	parcelles non bâties (ha)	rapport
Arbaz	127.4	55.5	43.6 %
Ayent	181.2	81.4	44.9 %
Conthey coteau	96.1	25.8	26.9 %
Grimisuat	147.8	63.5	43.0 %
Les Agettes	42.7	22.5	52.6 %
Nendaz coteau	33.3	18.6	55.8 %
Salins	60.8	25.4	41.8 %
Savièse	249.7	108.4	43.4 %
Vex	81.1	42.6	52.5 %
total	1'020.2	443.6	43.5 %

2.6.7 Réserve de zones à bâtir par commune

A l'échelle de l'agglomération, la surface des zones à bâtir non construite représente 700 ha (35% de la zone à bâtir totale) :

- > En plaine, la réserve de terrain vide est de 260 ha (27%) et permettrait d'accueillir 16'500 équivalent habitant-emploi (actuellement 73'500, soit +120.0%).
- > La commune de Sion, avec 112.6 ha de zone à bâtir non construite, présente la réserve la plus faible des communes du périmètre de l'agglomération (22%).
- > Les villages d'Ardon / Vétroz / Conthey (plaine) comptent également 109.8 ha de réserve (40%).
- > Sur le coteau, la réserve est de 440 ha (43%) et permettrait d'accueillir 28'000 équivalent habitant-emploi (actuellement 23'500, soit +220.0%).
- > La commune de Savièse totalise 108.4 ha de réserve (43.4%).
- > Dans plusieurs communes, la réserve de terrain non construit représente plus de la moitié des zones à bâtir (Nendaz-Aproz, Les Agettes, Nendaz-Baar, Vex).

Les réserves de terrains constructibles sont morcelées et fragmentées. De plus, elles sont étalées et dispersées :

- > Il n'y a pas de continuité entre les parcelles vides.
- > Il y a des vides disponibles dans toutes les zones et dans toutes les communes (sauf au centre de Sion).
- > La localisation des réserves ne correspond pas aux besoins.
- > Le centre-ville de Sion dispose d'une réserve faible (seulement 57 ha soit 8%).
- > Les réserves des villages du coteau sont plus grandes qu'en plaine.
- > Les communes disposant de grandes réserves (> 50%) se développent faiblement.

Les principales raisons du blocage des zones à bâtir sont :

- > La thésaurisation des terrains (pas besoin d'argent, réserve pour enfants).
- > La maîtrise du voisinage (pas envie de voisins proches, réserve pour vide).
- > La sous-utilisation des densités autorisées (réserves cachées).

Les conséquences de la rareté des terrains sur le marché sont :

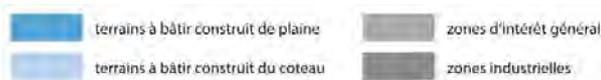
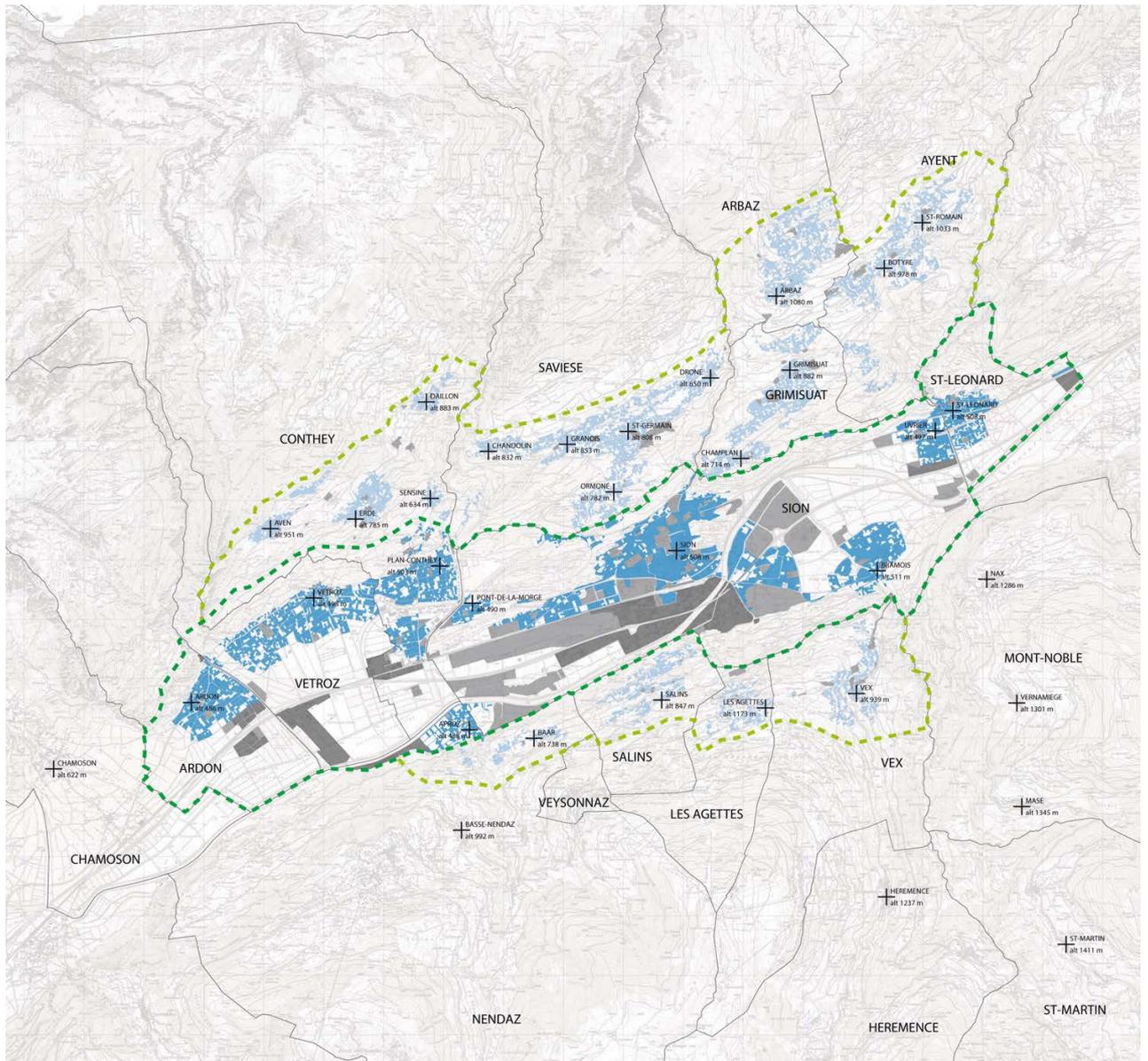
- > L'augmentation des prix (spéculation).
- > L'éloignement des centres (recherche de terrains toujours plus loin, Conthey -> Vétroz -> Ardon -> coteau).
- > L'augmentation de la pression pour l'ouverture de nouvelles zones (valorisation des terres agricoles en périphérie des communes).

A noter que l'inventaire des parcelles bâties est réalisé sur la base des cadastres communaux (état décembre 2009) et que certains bâtiments construits peuvent ne pas avoir été reportés sur les plans.

Enjeux :

- > Favoriser la construction à l'intérieur du milieu bâti (remplir les vides).
- > Encourager la construction sur les terrains déjà en zone (bonus indice, équipement, hausses de prix).
- > Définir des zones de développement prioritaire (temps, densité, affectations).

Parcelles bâties / commune



agglomération

	zones à bâtir (ha)	parcelles bâties (ha)	rapport
plaine	961.4	699.8	72.8 %
coteau	1'020.2	576.6	56.5 %
total	1'981.6	1'276.4	64.4 %

périmètre plaine

	zones à bâtir (ha)	parcelles bâties (ha)	rapport
Ardon	88.7	66.4	74.8 %
Contthey plaine	117.4	84.8	72.3 %
Nendaz plaine	46.2	22.0	47.5 %
Sion	491.5	378.9	77.1 %
St Léonard	52.5	37.5	71.5 %
Vétroz	165.2	110.3	66.8 %
total	961.4	699.8	72.8 %

périmètre coteau

	zones à bâtir (ha)	parcelles bâties (ha)	rapport
Arbaz	127.4	71.9	56.4 %
Ayent	181.2	99.8	55.1 %
Contthey coteau	96.1	70.3	73.1 %
Grimisuat	147.8	84.3	57.0 %
Les Agettes	42.7	22.2	47.4 %
Nendaz coteau	33.3	14.7	44.2 %
Salins	60.8	35.4	58.2 %
Savièse	249.7	141.3	56.6 %
Vex	81.1	38.5	47.5 %
total	1'020.2	576.6	56.5 %

2.6.8 Parcelles bâties par commune

La représentation des parcelles bâties (au moins une construction utilisant une partie significative de la densité légale) fait apparaître les "vides" constructibles à l'intérieur du tissu bâti :

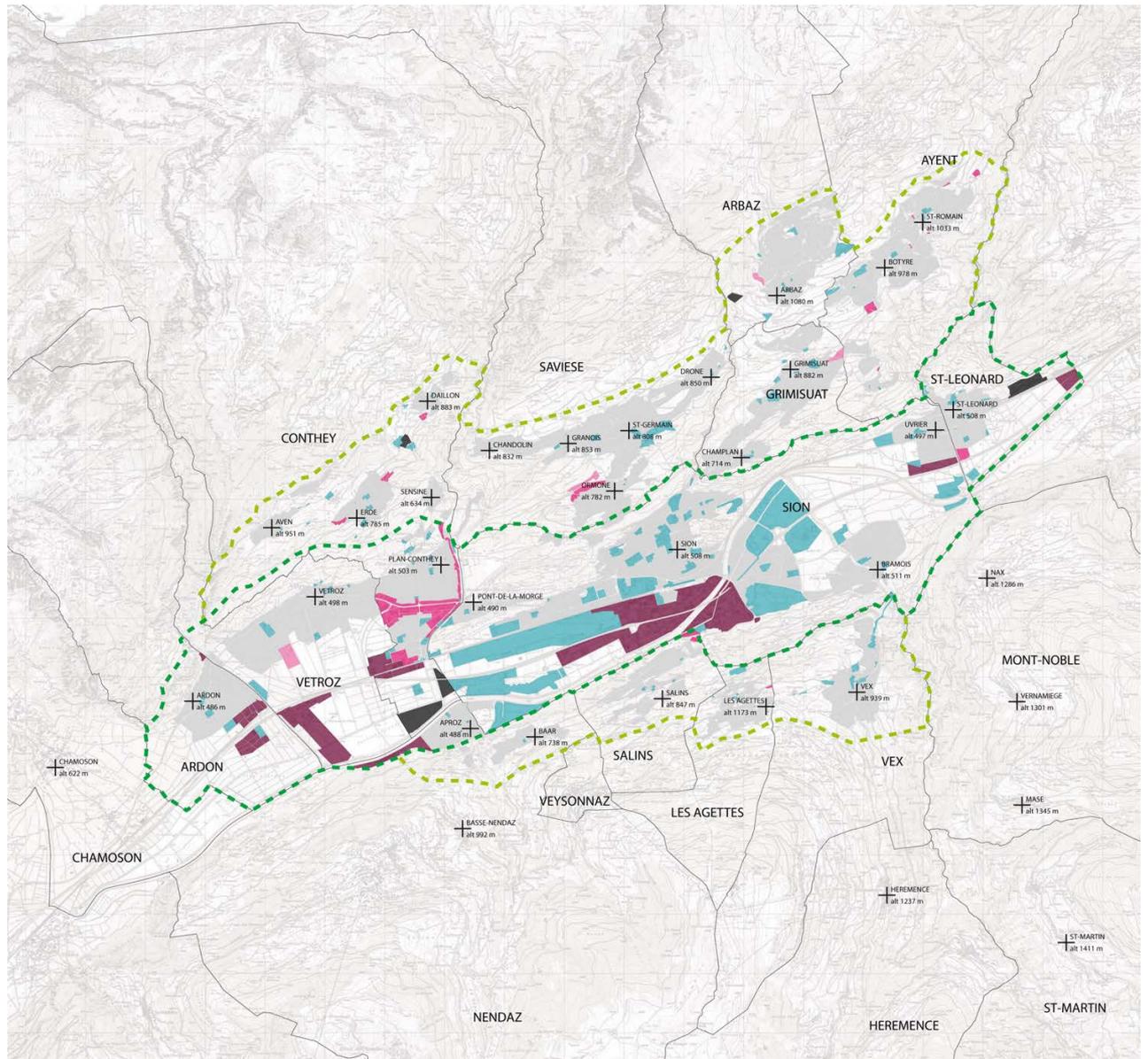
- > Une grande disparité est visible entre les différentes parties de l'agglomération.
- > La ville de Sion comporte peu de vides et présente un tissu bâti continu, dense et homogène.
- > La zone de Ardon-Vétroz-Conthey présente un tissu bâti continu mais peu dense et hétérogène.
- > Les villages du coteau présentent un tissu bâti discontinu et peu dense.

Ces zones illustrent la problématique du "mitage" du territoire avec un impact des constructions très fort sur leur environnement et une efficacité spatiale très faible.



Maison individuelle en ville de Sion (zone mixte 2, densité 0.7)

Zones d'activité et zones d'intérêt général



	zones avec logement		
	zones artisanales	16.4 ha	1.8 %
	zones artisanales & commerciales	68.7 ha	7.4 %
	zones industrielles	286.4 ha	31.0 %
	zones d'extraction de matériaux	42.6 ha	4.6 %
	zones d'intérêt général (installations publiques)	511.1 ha	55.2 %
	total	925.2 ha	100.0 %

2.6.9 Zones d'activité

Par zones d'activités, il faut entendre toutes les zones dédiées à l'industrie, au commerce, à l'artisanat, aux équipements et installations publics mais sans logement :

- > La répartition des zones d'activité présente une inégalité forte entre la plaine (79.0% des emplois) et le coteau.
- > En plaine, la concentration des emplois dans la ville de Sion (66.0%) est visible.
- > Les zones d'activité occupent une surface importante au sud de la ville (sud des voies CFF, bords du Rhône et pied du coteau).
- > Face à la nécessité d'étendre le centre-ville de Sion au sud et à l'est (ville du XXI^e siècle), les zones d'activité sont un obstacle et leur délocalisation est envisagée.

La ville de Sion concentre également une majorité des zones d'intérêt général :

- > Bâtiments : hôpital, casernes, écoles, STEP, UTO.
- > Terrains de sport / loisirs: stade de football, golf, domaine des Îles, place d'armes.
- > Infrastructures: aéroport.

La commune de Conthey regroupe plusieurs centres d'achat le long de la route cantonale :

- > La zone de chalandise de ces commerces s'étend au-delà du périmètre de l'agglomération (échelle du Valais central).
- > Les conséquences de cette concentration sont l'engorgement de la circulation et la saturation de la zone (risque de débordement sur Vétroz et Sion).

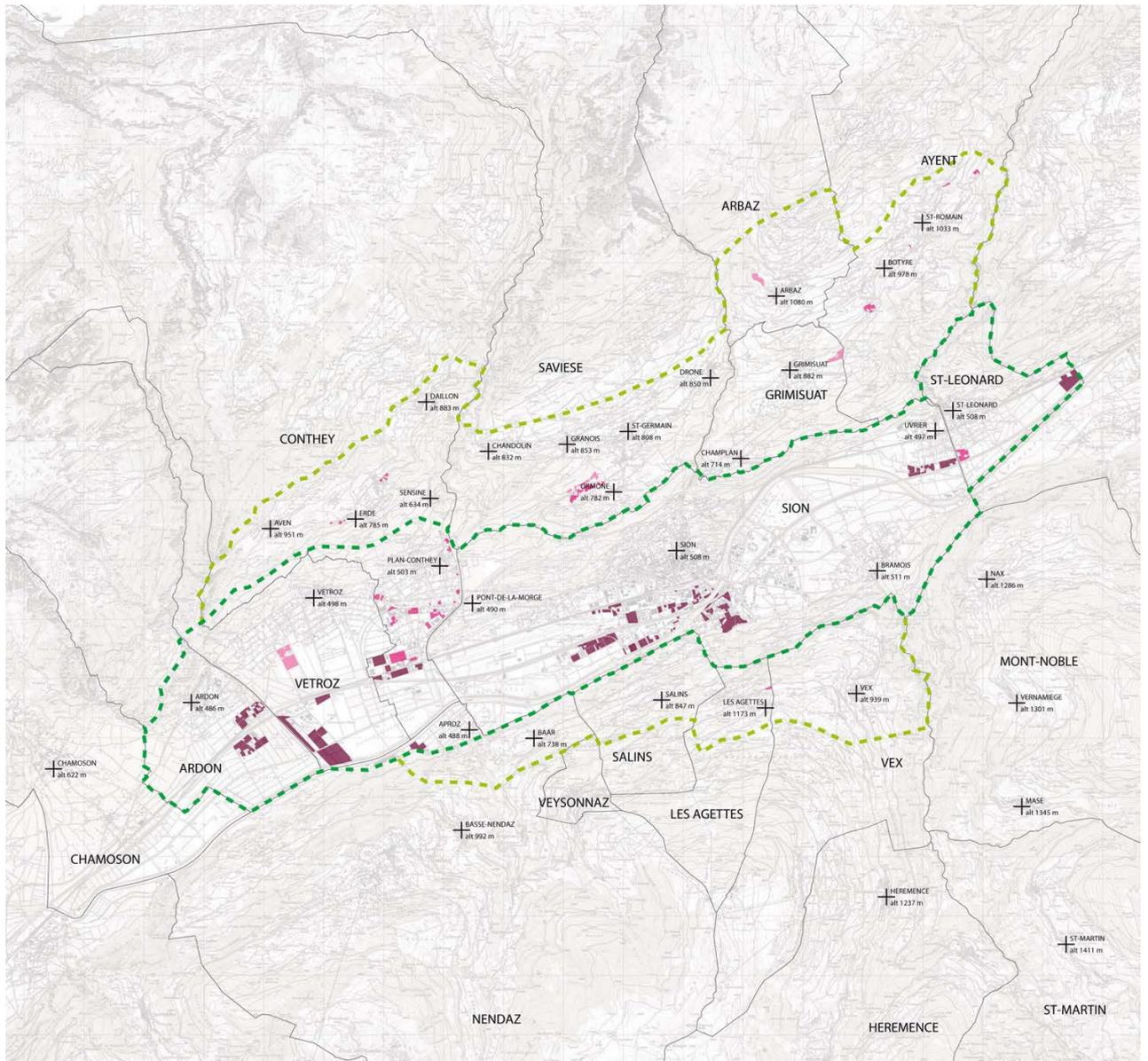
Les zones industrielles de plaine sont discontinues et réparties sur plusieurs communes :

- > Ardon, Vétroz, Conthey et Sion disposent de zones au centre de la plaine du Rhône, séparées et indépendantes.
- > Limitation de la concentration des nuisances (pollution, engorgement...).
- > Multiplication des accès.
- > La localisation des activités n'est pas réalisée en fonction des besoins / des nuisances mais par commune (historique).
- > Les zones d'activité souffrent d'une image négative par la faible qualité des constructions, l'absence d'aménagements extérieurs, le manque de mixité et les nuisances créées pour les zones résidentielles voisines (camping du Botza à Vétroz).
- > Les villages du coteau disposent de petites zones artisanales et commerciales à l'usage des entreprises locales.

Enjeux :

- > Délocaliser partiellement l'industrie pour libérer des surfaces d'habitation au centre de Sion.
- > Développer les emplois en périphérie (rapprocher habitat et emploi).
- > Implanter les activités selon potentiel de la zone et besoins propres.
- > Optimiser l'accessibilité par le train et la route.
- > Améliorer la qualité des constructions (zone premium).

Réserve en zones d'activité / commune



type

	zones à bâtir (ha)	disponibilité (ha)	
artisanat	16.4	13.3	81.0 %
commerce & artisanat	68.7	22.3	32.5 %
industrie	286.4	106.4	37.2 %
total	371.5	142.0	38.2 %

localisation

	disponibilité (ha)	
Ardon	15.1	10.6 %
Vétroz	33.8	23.8 %
Contthey	21.4	15.1 %
Sion	39.2	27.6 %
Uvrier / St Léonard	16.4	11.6 %
Autres (coteau)	16.1	11.3 %
total	142.0	100.0 %

2.6.10 Réserve en zones d'activité par commune

L'inventaire des zones d'activité disponibles démontre que les réserves se situent essentiellement en plaine.

- > La commune de Sion dispose de réserves morcelées et dispersées (Sion-Ouest, Champsec, Uvrier).
- > La commune de Saint-Léonard dispose d'une zone industrielle importante à l'est de la commune, zone attenante à une zone industrielle de la commune de Sierre.
- > Les communes d'Ardon et Conthey disposent d'un potentiel limité mais à proximité immédiate des gares.
- > La commune de Vétroz dispose de plusieurs grandes parcelles vides aux abords du Rhône et le long de la Lizerne.
- > Les communes de coteau sur la rive droite disposent de presque toutes les surfaces industrielles.
- > Dans les communes de coteau, sur la rive gauche, il n'y a qu'une zone d'activité (aux Agettes).

A noter que l'inventaire des parcelles bâties est réalisé sur la base des cadastres communaux (état décembre 2009) et que certains bâtiments récemment construits peuvent ne pas avoir été reportés sur les plans.



Zone industrielle des Iles, commune de Sion



Zone industrielle du Botza, commune de Vétroz

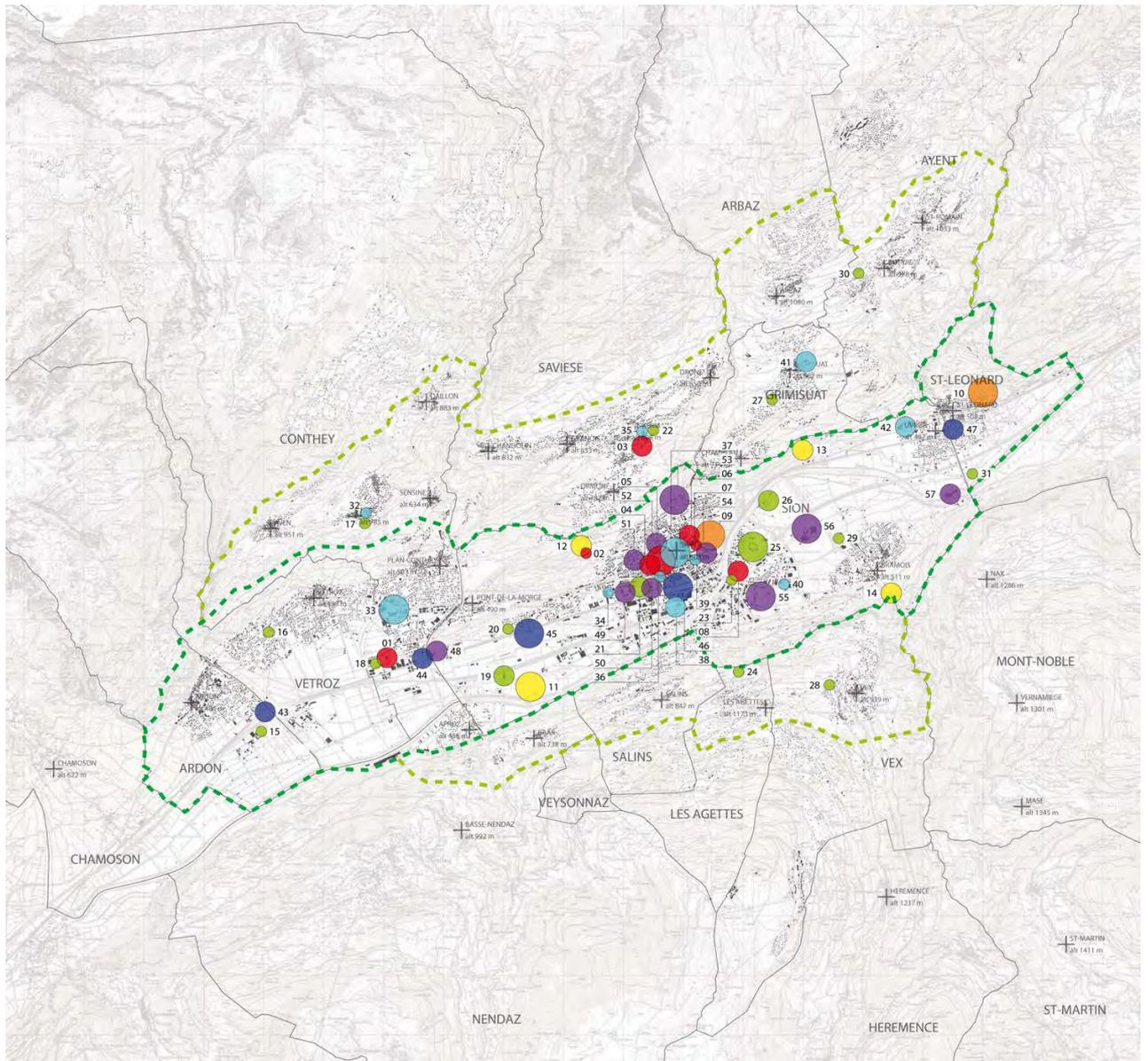


Zone d'intérêt général A de l'UTO à Uvrier, commune de Sion



La zone artisanale de Savièse.

Installations à forte fréquentation



programmes

- culturel
- monument / patrimoine
- loisirs
- sports
- commerce
- transport
- autres

rayonnement

- cantonal
- régional
- local

2.6.11 Installations à forte fréquentation

Le territoire de l'agglomération est correctement pourvu en services, infrastructures et équipements publics :

- > La polarisation de la ville de Sion apparaît encore fortement (santé, culture, formation, transports et commerces).
- > Toutes les communes périphériques disposent des équipements de base à l'usage de leur population (formation, sport).
- > Plusieurs communes proposent des installations à destination de la population de l'agglomération; il s'agit principalement des centres commerciaux (Conthey), de la salle de spectacle du Baladin (Savièse), du lac souterrain (Saint-Léonard).
- > Les sites naturels à vocation de loisirs sont également répartis sur l'ensemble des communes (bisses, lacs, chemins de randonnées, sentiers didactiques...).

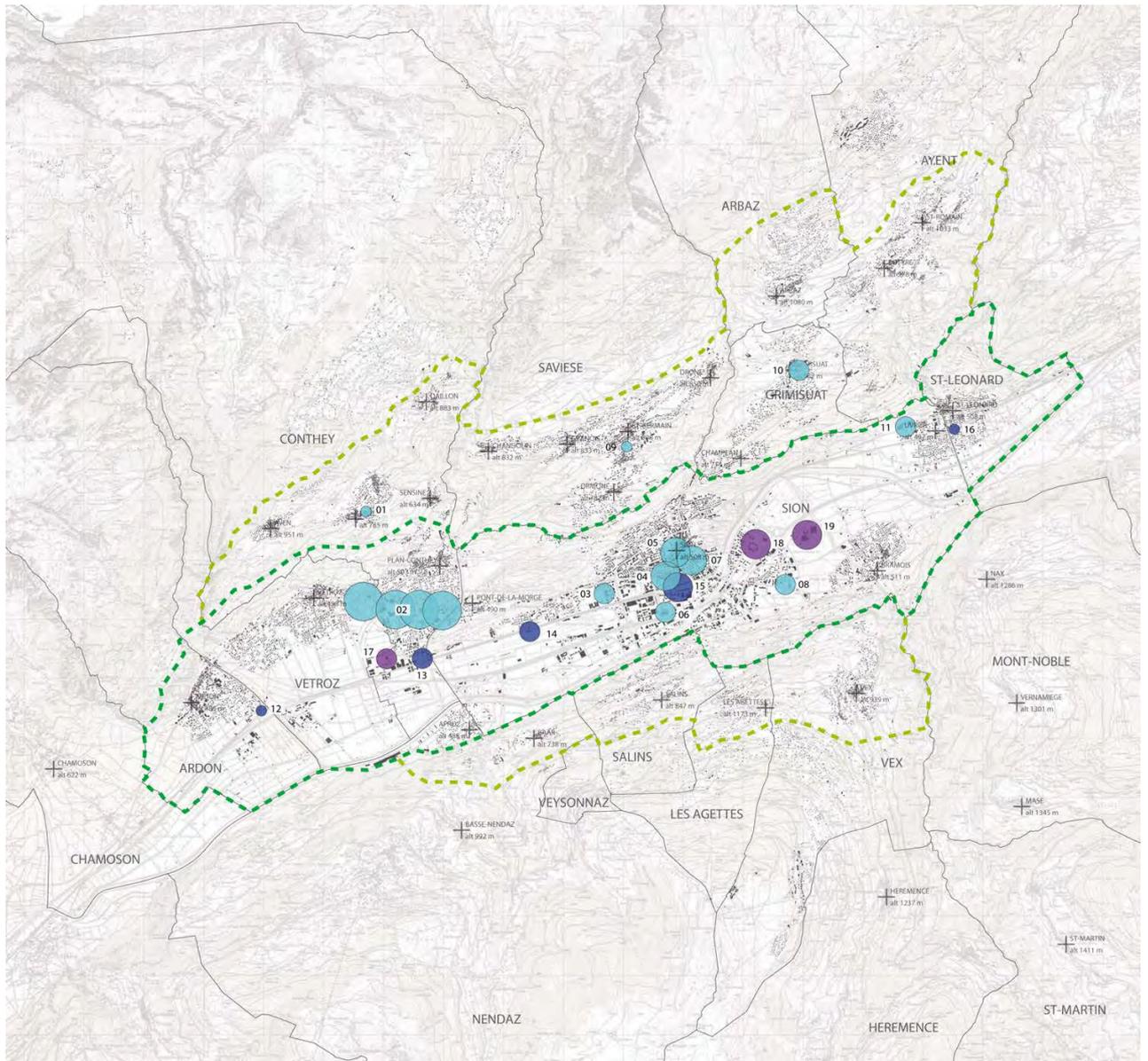


Gare CFF de Sion

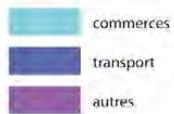
liste des installations

01	salle polyvalente	22	terrains de sport	44	gare CFF
02	maison de la nature	23	terrains de sport	45	aéroport
03	théâtre «Le Baladin»	24	terrains de sport	46	gare CFF / gare routi
04	salle de spectacle «La Matze»	25	stade de Tourbillon	47	gare CFF
05	médiathèque valais	26	golf		
06	musée d'histoire	27	terrains de sport	48	école d'agriculture
07	théâtre de Valère	28	terrains de sport	49	collège Les Creusets
08	centre culturel «La Ferme Asile»	29	terrains de sport	50	CFP
		30	terrains de sport	51	écoles St-Guérin
09	châteaux Valère & Tourbillon	31	terrains de sport	52	collège La Planta
10	lac souterrain de St-Léonard			53	HEVs
		32	centre commercial	54	conservatoire cantor
11	site de loisirs «Les Iles»	33	centre commercial	55	casernes
12	site naturel «Montorge»	34	centre commercial	56	hôpital régional
13	site viticole de Clavau	35	centre commercial	57	UTO
14	site naturel de la Borgne	36	centre ville / rues marchandes		
		37	centre commercial		
15	terrains de sport	38	centre commercial		
16	terrains de sport	39	centre commercial		
17	terrains de sport	40	centre commercial		
18	terrains de sport	41	centre commercial		
19	site sportif «Les Iles»	42	centre commercial		
20	terrains de sport				
21	terrains de sport	43	gare CFF		

Installations à forte fréquentation



programmes



fréquentation



liste des installations

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 centre commercial 02 zone commerciale 03 centre commercial 04 centre commercial 05 centre ville / rues marchandes 06 centre commercial 07 centre commercial 08 centre commercial 09 centre commercial 10 centre commercial 11 centre commercial | <ul style="list-style-type: none"> 12 gare CFF 13 gare CFF 14 aéroport 15 gare CFF / gare routière 16 gare CFF 17 salle polyvalente 18 stade de Tourbillon 19 hôpital régional |
|--|--|

La concentration des principaux centres d'achat dans la zone commerciale de Conthey (à l'ouest de l'agglomération) pose d'importants problèmes de fonctionnement, notamment en termes d'accessibilité. On note en particulier :

- > des engorgements récurrents de la route cantonale et de l'accès aux villages de Plan-Conthey et de Vétroz,
- > une organisation anarchique de la zone (circulations, implantations, gabarits),
- > une concurrence avec le centre ville de Sion et les villages de l'agglomération générant des déplacements quotidiens des centres vers la périphérie,
- > une densité des constructions insuffisante (1-2 niveaux),
- > aucune mixité,
- > des aménagements publics inexistants (dominance des voiries sur les espaces piétons ou mode doux).

Enjeux :

- > Réguler les flux de déplacement engendrés par les installations à forte fréquentation.
- > Optimiser l'intégration de ces constructions dans le tissu bâti existant.
- > Concentrer des activités complémentaires à proximité immédiate les unes des autres (permettre des synergies).



Zone commerciale de Plan-Conthey, à proximité de la sortie d'autoroute Sion Ouest

2.7 Structure des déplacements, répartition modale

L'analyse des déplacements se base essentiellement sur les trajets pendulaires domicile-travail (recensement 2000). Même si cette analyse ne concerne qu'une partie des déplacements, elle porte sur ceux présentant le plus fort potentiel de report modal sur les transports publics ou la mobilité douce et est de ce fait pertinente.

A noter que, dans les tableaux qui suivent, les chiffres d'Ayent et de Nendaz englobent la totalité des deux communes. Or, seul Aproz fait partie du périmètre de l'agglomération pour la commune de Nendaz, tandis que sur la commune d'Ayent, Anzère ne fait pas partie du périmètre. Les chiffres présentés sont donc à considérer avec circonspection pour ces deux communes.

2.7.1 Déplacements de/vers l'agglomération (externes)

Pendulaires actifs entrant dans l'agglomération

Tous modes	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	474	971	4'700	5	175	30	41	6'396
Vétroz	10	8	67		4	1		90
Ardon	10	16	86		3			115
Conthey	45	43	297	2	7		2	396
St-Léonard	3	25	63	1	1			93
Savièse	3	6	26	1		1	2	39
Grimisuat		5	37		4		1	47
Arbaz		1	3				1	5
Ayent	4	9	26		2	7	2	50
Vex	4	6	73	1	4		1	89
Les Agettes			2			1		3
Salins	3	1	7					11
Nendaz	8	7	118	2	1	2	6	144
	564	1'098	5'505	12	201	42	56	7'478

- > Indépendamment de leur lieu d'habitation (dans et hors de l'agglomération), on compte 32'300 pendulaires travaillant dans le périmètre l'agglomération. La part des pendulaires habitant à l'extérieur de l'agglomération (7'478) est de 23%.

Tous modes	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	7%	15%	73%	0%	3%	0%	1%	100%
Vétroz	11%	9%	74%	-	4%	1%	-	100%
Ardon	9%	14%	75%	-	3%	-	-	100%
Conthey	11%	11%	75%	1%	2%	-	1%	100%
St-Léonard	3%	27%	68%	1%	1%	-	-	100%
Savièse	8%	15%	67%	3%	-	3%	5%	100%
Grimisuat	-	11%	79%	-	9%	-	2%	100%
Arbaz	-	20%	60%	-	-	-	20%	100%
Ayent	8%	18%	52%	-	4%	14%	4%	100%
Vex	4%	7%	82%	1%	4%	-	1%	100%
Les Agettes	-	-	67%	-	-	33%	-	100%
Salins	27%	9%	64%	-	-	-	-	100%
Nendaz	6%	5%	82%	1%	1%	1%	4%	100%
	8%	15%	74%	0%	3%	1%	1%	100%

- > Les actifs entrant proviennent à 96% du canton du Valais (15% de la Ville de Sierre, 8% de Martigny et 74% des autres communes valaisannes).
- > Les échanges avec l'agglomération Sierre-Crans-Montana sont importants (26% des pendulaires entrant et 31% des pendulaires sortant).

Tous modes	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	84%	88%	85%	42%	87%	71%	273%	86%
Vétroz	2%	1%	1%	-	2%	2%	-	1%
Ardon	2%	1%	2%	-	1%	-	-	2%
Conthey	8%	4%	5%	17%	3%	-	4%	5%
St-Léonard	1%	2%	1%	8%	0%	-	-	1%
Savièse	1%	1%	0%	8%	-	2%	4%	1%
Grimisuat	-	0%	1%	-	2%	-	2%	1%
Arbaz	-	0%	0%	-	-	-	2%	0%
Ayent	1%	1%	0%	-	1%	17%	4%	1%
Vex	1%	1%	1%	8%	2%	-	2%	1%
Les Agettes	-	-	0%	-	-	2%	-	0%
Salins	1%	0%	0%	-	-	-	-	0%
Nendaz	1%	1%	2%	17%	0%	5%	11%	2%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	300%	100%

- > La commune de Sion accueille 86% des actifs pendulaires entrant.
- > Les communes de plaine, Sion, Ardon, Vétroz, Conthey et Saint-Léonard accueillent à elles seuls 95% des pendulaires entrant dans le périmètre de l'agglomération.

TP	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	149	195	1'033	1	70	10	12	1'470
Vétroz			3		2			5
Ardon	1		7					8
Conthey	9	5	36		1			51
St-Léonard		3	8					11
Savièse		2	3					5
Grimisuat		5	2					7
Arbaz			2					2
Ayent		1	2			1		4
Vex		2	1		3			6
Les Agettes								
Salins			2					2
Nendaz	1	2	20			1	2	26
	160	215	1'119	1	76	12	14	1'597

Part TP	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	31%	20%	22%	20%	40%	33%	29%	23%
Vétroz	-	-	4%	-	50%	-	-	6%
Ardon	10%	-	8%	-	-	-	-	7%
Conthey	20%	12%	12%	-	14%	-	-	13%
St-Léonard	-	12%	13%	-	-	-	-	12%
Savièse	-	33%	12%	-	-	-	-	13%
Grimisuat	-	100%	5%	-	-	-	-	15%
Arbaz	-	-	67%	-	-	-	-	40%
Ayent	-	11%	8%	-	-	14%	-	8%
Vex	-	33%	1%	-	75%	-	-	7%
Les Agettes	-	-	-	-	-	-	-	-
Salins	-	-	29%	-	-	-	-	18%
Nendaz	13%	29%	17%	-	-	50%	33%	18%
	28%	20%	20%	8%	38%	29%	25%	21%

- > La part des TP pour les pendulaires entrant dans l'ensemble de l'agglomération s'élève environ à 21%.
- > Cette part atteint 28% pour les pendulaires venant de Martigny et 38% pour les pendulaires venant du canton de Vaud.

Pendulaires actifs sortant de l'agglomération

Tous modes	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	270	494	703	12	327	64	78	1'948
Vétroz	72	45	123	3	56	7	11	317
Ardon	43	20	124	3	32	5	6	233
Conthey	79	71	183	11	63	6	18	431
St-Léonard	13	108	72		22	6	6	227
Savièse	55	94	126	4	74	13	19	385
Grimisuat	28	35	73	1	20	6	7	170
Arbaz	1	6	15	3	6	2	4	37
Ayent	14	56	97	2	37	4	9	219
Vex	11	19	68		9	2	4	113
Les Agettes	2	6	10		9	1		28
Salins	9	21	33		7	2	4	76
Nendaz	53	67	143	4	39	12	14	332
	650	1'042	1'770	43	701	130	180	4'516

- > Sur les 29'250 personnes résidant dans l'agglomération, la part des pendulaires travaillant hors du périmètre (4'516) est relativement faible, puisqu'elle s'élève à 15%.

Tous modes	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	14%	25%	36%	1%	17%	3%	4%	100%
Vétroz	23%	14%	39%	1%	18%	2%	3%	100%
Ardon	18%	9%	53%	1%	14%	2%	3%	100%
Conthey	18%	16%	42%	3%	15%	1%	4%	100%
St-Léonard	6%	48%	32%	-	10%	3%	3%	100%
Savièse	14%	24%	33%	1%	19%	3%	5%	100%
Grimisuat	16%	21%	43%	1%	12%	4%	4%	100%
Arbaz	3%	16%	41%	8%	16%	5%	11%	100%
Ayent	6%	26%	44%	1%	17%	2%	4%	100%
Vex	10%	17%	60%	-	8%	2%	4%	100%
Les Agettes	7%	21%	36%	-	32%	4%	-	100%
Salins	12%	28%	43%	-	9%	3%	5%	100%
Nendaz	16%	20%	43%	1%	12%	4%	4%	100%
	14%	23%	39%	1%	16%	3%	4%	100%

- > 3 pendulaires sortant sur 4 travaillent en Valais, dont 23% à Sierre et 14% à Martigny.

Tous modes	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	42%	47%	40%	28%	47%	49%	243%	43%
Vétroz	11%	4%	7%	7%	8%	5%	6%	7%
Ardon	7%	2%	7%	7%	5%	4%	3%	5%
Conthey	12%	7%	10%	26%	9%	5%	10%	10%
St-Léonard	2%	10%	4%	-	3%	5%	3%	5%
Savièse	8%	9%	7%	9%	11%	10%	11%	9%
Grimisuat	4%	3%	4%	2%	3%	5%	4%	4%
Arbaz	0%	1%	1%	7%	1%	2%	2%	1%
Ayent	2%	5%	5%	5%	5%	3%	5%	5%
Vex	2%	2%	4%	-	1%	2%	2%	3%
Les Agettes	0%	1%	1%	-	1%	1%	-	1%
Salins	1%	2%	2%	-	1%	2%	2%	2%
Nendaz	8%	6%	8%	9%	6%	9%	8%	7%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	300%	100%

- > Le 70% des pendulaires externes résident entre Sion (43%), Vétroz (7%), Ardon (5%), Conthey (10%) et Saint-Léonard (5%). Ces chiffres sont sensiblement proportionnels à ceux de leur population.

TP	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	81	96	135	4	192	41	24	573
Vétroz	4	2	4	2	20	4	2	38
Ardon	5		14	2	19	4		44
Conthey	15	5	18	3	23	2	4	70
St-Léonard	3	10	8		9	1	1	32
Savièse	6	10	19	4	39	3	7	88
Grimisuat	2	3	6	1	9	4	4	29
Arbaz			1	1	5	1	1	9
Ayent	1	3	5		13	3	2	27
Vex	1	1	5		5			12
Les Agettes					2			2
Salins	1	1	6		5	2	2	17
Nendaz	6	4	18	1	19	3	8	59
	125	135	239	18	360	68	55	1'000

Part TP	Martigny	Sierre	Solde Valais	Berne	Vaud	Genève	Autres	
Sion	30%	19%	19%	33%	59%	64%	31%	29%
Vétroz	6%	4%	3%	67%	36%	57%	18%	12%
Ardon	12%	-	11%	67%	59%	80%	-	19%
Conthey	19%	7%	10%	27%	37%	33%	22%	16%
St-Léonard	23%	9%	11%	-	41%	17%	17%	14%
Savièse	11%	11%	15%	100%	53%	23%	37%	23%
Grimisuat	7%	9%	8%	100%	45%	67%	57%	17%
Arbaz	-	-	7%	33%	83%	50%	25%	24%
Ayent	7%	5%	5%	-	35%	75%	22%	12%
Vex	9%	5%	7%	-	56%	-	-	11%
Les Agettes	-	-	-	-	22%	-	-	7%
Salins	11%	5%	18%	-	71%	100%	50%	22%
Nendaz	11%	6%	13%	25%	49%	25%	57%	18%
	19%	13%	14%	42%	51%	52%	31%	22%

- > Pour les pendulaires sortant, la part des TP est de 22%.
- > Un pendulaire sortant de l'agglomération sur 7 utilise les TP pour se déplacer vers les communes valaisannes (14%).
- > Les actifs sortant de l'agglomération vers les cantons de Genève et Vaud utilisent majoritairement les TP (plus de 50%).
- > En direction des autres cantons suisses, environ un tiers des pendulaires voyage en TP (33%).

Synthèse :

- > La plupart des pendulaires externes travaillant dans l'agglomération viennent du canton du Valais (96%). Les déplacements de ceux-ci devront en conséquence faire l'objet d'une attention toute particulière.
- > Les quatre communes de plaines, à savoir Sion, Ardon, Vétroz, Conthey et Saint-Léonard, comptent à elles seules 95% des emplois des pendulaires hors agglomération.
- > La part des pendulaires externes (entrant ou sortant) utilisant les transports publics est d'un peu plus de 20%. Cette part atteint même 50% pour les pendulaires de l'agglomération travaillant sur Vaud. La ligne CFF est la colonne vertébrale des transports publics vers l'arc lémanique, elle est à maintenir, voire à renforcer.
- > Les échanges avec l'agglomération Sierre-Crans-Montana sont proportionnellement très importants (25% à 30% des mouvements entrant et sortant de l'agglomération).
- > A 85%, l'habitant de l'agglomération travaille dans l'agglomération. Le rôle central de Sion et de sa région est ainsi très net.

2.7.2 Déplacements internes à l'agglomération

- > Sur les 29'250 pendulaires qui habitent l'agglomération, 85% y travaillent.
- > Sur 32'200 pendulaires travaillant dans l'agglomération, environ 24'700 y habitent, soit 76%.

Pendulaires actifs - Tous modes	Sion	Vétroz	Ardon	Conthey	St-Léonard	Savièse	Grimisuat	Arbaz	Ayent	Vex	Les Agettes	Salins	Nendaz	
Sion	10'244	88	54	361	75	89	49	2	53	31	2	18	87	11153
Vétroz	730	466	50	168	3	8	4	2	3	3		1	11	1449
Ardon	381	56	333	52	1	5	1			1			13	843
Conthey	1'348	91	41	1'108	12	14	15		3	4		5	30	2671
St-Léonard	397	3	3	14	236	7	2		2	1				665
Savièse	1'282	15	21	103	6	801	21		12	3		2	4	2270
Grimisuat	553	8	3	22	10	8	269	2	29	1			1	906
Arbaz	154		2	4		5	17	93	35					310
Ayent	521	4	4	20	13	10	49	9	643	4			3	1280
Vex	269	4		10	1		2			238	2	2	3	531
Les Agettes	70	5		2	1					7	18	5		108
Salins	238	5		8	3	2	2			1		74	9	342
Nendaz	835	10	12	59	5	6	4			8	2	12	1'245	2198
	17'022	755	523	1'931	366	955	435	108	780	302	24	119	1'406	24'726

Pendulaires actifs - Tous modes	Sion	Vétroz	Ardon	Conthey	St-Léonard	Savièse	Grimisuat	Arbaz	Ayent	Vex	Les Agettes	Salins	Nendaz	
Sion	92%	1%	0%	3%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	100%
Vétroz	50%	32%	3%	12%	0%	1%	0%	0%	0%	0%		0%	1%	100%
Ardon	45%	7%	40%	6%	0%	1%	0%			0%			2%	100%
Conthey	50%	3%	2%	41%	0%	1%	1%		0%	0%		0%	1%	100%
St-Léonard	60%	0%	0%	2%	35%	1%	0%		0%	0%				100%
Savièse	56%	1%	1%	5%	0%	35%	1%		1%	0%		0%	0%	100%
Grimisuat	61%	1%	0%	2%	1%	1%	30%	0%	3%	0%			0%	100%
Arbaz	50%		1%	1%		2%	5%	30%	11%					100%
Ayent	41%	0%	0%	2%	1%	1%	4%	1%	50%	0%			0%	100%
Vex	51%	1%		2%	0%		0%			45%	0%	0%	1%	100%
Les Agettes	65%	5%		2%	1%					6%	17%	5%		100%
Salins	70%	1%		2%	1%	1%	1%			0%		22%	3%	100%
Nendaz	38%	0%	1%	3%	0%	0%	0%			0%	0%	1%	57%	100%
	69%	3%	2%	8%	1%	4%	2%	0%	3%	1%	0%	0%	6%	100%

- > 69% des pendulaires de l'agglomération travaillent à Sion, 8% à Conthey.
- > 92% des Sédunois travaillent à Sion.
- > Si l'on excepte la commune de Sion, moins de la moitié des pendulaires travaillent dans leur commune de résidence.

Pendulaires actifs - TIM	Sion	Vétroz	Ardon	Conthey	St-Léonard	Savièse	Grimisuat	Arbaz	Ayent	Vex	Les Agettes	Salins	Nendaz	
Sion	5'722	79	50	292	63	69	45	2	42	25	1	15	64	6469
Vétroz	642	199	45	150	3	5	4	2	3	2		1	11	1067
Ardon	319	41	148	43	1	5	1			1			12	571
Conthey	1'175	82	33	634	11	14	13		3	4		5	27	2001
St-Léonard	351	3	3	14	95	6	2		1	1				476
Savièse	1'167	15	20	99	6	479	21		12	3		2	4	1828
Grimisuat	503	8	3	17	10	7	137	2	27	1			1	716
Arbaz	146		1	4		5	16	44	30					246
Ayent	455	4	4	19	13	10	46	8	409	3			3	974
Vex	227	4		10			2			112	2	1	3	361
Les Agettes	57	5		2						6	7	5		82
Salins	223	5		8	3	2	2			1		32	8	284
Nendaz	738	10	12	55	5	2	1			8	2	11	755	1599
	11'725	455	319	1'347	210	604	290	58	527	167	12	72	888	16'674

Pendulaires actifs - Part TIM	Sion	Vétroz	Ardon	Conthey	St-Léonard	Savièse	Grimisuat	Arbaz	Ayent	Vex	Les Agettes	Salins	Nendaz	
Sion	56%	90%	93%	81%	84%	78%	92%	100%	79%	81%	50%	83%	74%	58%
Vétroz	88%	43%	90%	89%	100%	63%	100%	100%	100%	67%		100%	100%	74%
Ardon	84%	73%	44%	83%	100%	100%	100%			100%			92%	68%
Conthey	87%	90%	80%	57%	92%	100%	87%		100%	100%		100%	90%	75%
St-Léonard	88%	100%	100%	100%	40%	86%	100%		50%	100%				72%
Savièse	91%	100%	95%	96%	100%	60%	100%		100%	100%		100%	100%	81%
Grimisuat	91%	100%	100%	77%	100%	88%	51%	100%	93%	100%			100%	79%
Arbaz	95%		50%	100%		100%	94%	47%	86%					79%
Ayent	87%	100%	100%	95%	100%	100%	94%	89%	64%	75%				76%
Vex	84%	100%		100%			100%			47%	100%	50%	100%	68%
Les Agettes	81%	100%		100%						86%	39%	100%		76%
Salins	94%	100%		100%	100%	100%	100%			100%		43%	89%	83%
Nendaz	88%	100%	100%	93%	100%	33%	25%			100%	100%	92%	61%	73%
	69%	60%	61%	70%	57%	63%	67%	54%	68%	55%	50%	61%	63%	67%

- > Les deux tiers des déplacements internes à l'agglomération se font en TIM (voitures, motos, scooters). Même dans la commune de Sion, 56% des habitants travaillant dans la commune se déplacent en TIM.
- > 86% des déplacements intercommunaux entre Vétroz, Ardon et Conthey se font en TIM.

Pendulaires actifs - TP	Sion	Vétroz	Ardon	Conthey	St-Léonard	Savièse	Grimisuat	Arbaz	Ayent	Vex	Les Agettes	Salins	Nendaz	
Sion	659	9	4	50	6	20	4		7	6	1	1	16	783
Vétroz	85	13	3	3		3				1				108
Ardon	61	6	17	5										89
Conthey	153	6	7	37	1		1						3	208
St-Léonard	32				2				1					36
Savièse	114		1	4		16								135
Grimisuat	50			5			2		2					59
Arbaz	8		1				1		5					15
Ayent	65			1			3	1	25	1				96
Vex	40									4		1		45
Les Agettes	13				1									14
Salins	14											1	1	16
Nendaz	84			2		4	3					1	95	189
	1'378	34	33	107	10	44	14	1	40	12	1	4	115	1'793

- > 7% des déplacements internes à l'agglomération se font en TP.
- > Il s'agit pour l'essentiel des déplacements internes à la ville de Sion ou vers la ville de Sion.

Pendulaires actifs - MD	Sion	Vétroz	Ardon	Conthey	St-Léonard	Savièse	Grimisuat	Arbaz	Ayent	Vex	Les Agettes	Salins	Nendaz	
Sion	3'863			19	6				4			2	7	3901
Vétroz	3	254	2	15										274
Ardon	1	9	168	4									1	183
Conthey	20	3	1	437			1							462
St-Léonard	14				139									153
Savièse	1					306								307
Grimisuat						1	130							131
Arbaz								49						49
Ayent	1								209					210
Vex	2				1					122				125
Les Agettes										1	11			12
Salins	1											41		42
Nendaz	13			2									395	410
	3'919	266	171	477	146	307	131	49	213	123	11	43	403	6'259

- > 25% des déplacements internes à l'agglomération se font en MD, pour l'essentiel à l'intérieur des communes.
- > Les déplacements entre les communes ne représentent qu'une très faible part de ces déplacements. Par exemple, seuls 7% des déplacements intercommunaux entre Vétroz, Ardon et Conthey se font en MD.

Synthèse :

- > La majeure partie des déplacements liés au travail reste à l'intérieur de l'agglomération (85% des pendulaires sortant travaillent dans l'agglomération, 76% des pendulaires travaillant dans l'agglomération y habitent).
- > La part modale d'utilisation de la voiture pour les déplacements pendulaires est particulièrement élevée, même pour les Sédunois (56% de part modale).

2.7.3 Déplacements internes aux communes

	Total	Pas de trajet	Mobilité douce			TIM				TP				
			Total	Pied	Vélo	Total	Vélo moteur	Moto scooter	Voiture	Total	Bus d'entre prise	Train	Car postal, bus	Autre TP
Sion	10'244	919	2'944	2'550	394	5'722	70	270	5'382	659	135		497	27
Savièse	801	245	61	60	1	479	13	13	453	16	7		8	1
Grimisuat	269	87	43	38	5	137	1		136	2			1	1
St-Léonard	236	77	62	48	14	95	2		93	2			1	1
Salins	74	32	9	9		32			32	1			1	
Ardon	333	89	79	59	20	148	1	3	144	17	12		5	
Conthey	1'108	240	197	168	29	634	4	10	620	37	8		21	8
Vétroz	466	175	79	57	22	199	4	4	191	13	8		3	2
Vex	238	65	57	57		112	1		111	4	1		3	
Arbaz	93	32	17	17		44			44					
Les Agettes	18	6	5	5		7			7					
Nendaz	1'245	199	196	194	2	755	2	5	748	95	48		33	14
Ayent	643	119	90	90		409	1	6	402	25	6		14	5
	15'768	2'285	3'839	3'352	487	8'773	99	311	8'363	871	225	0	587	59

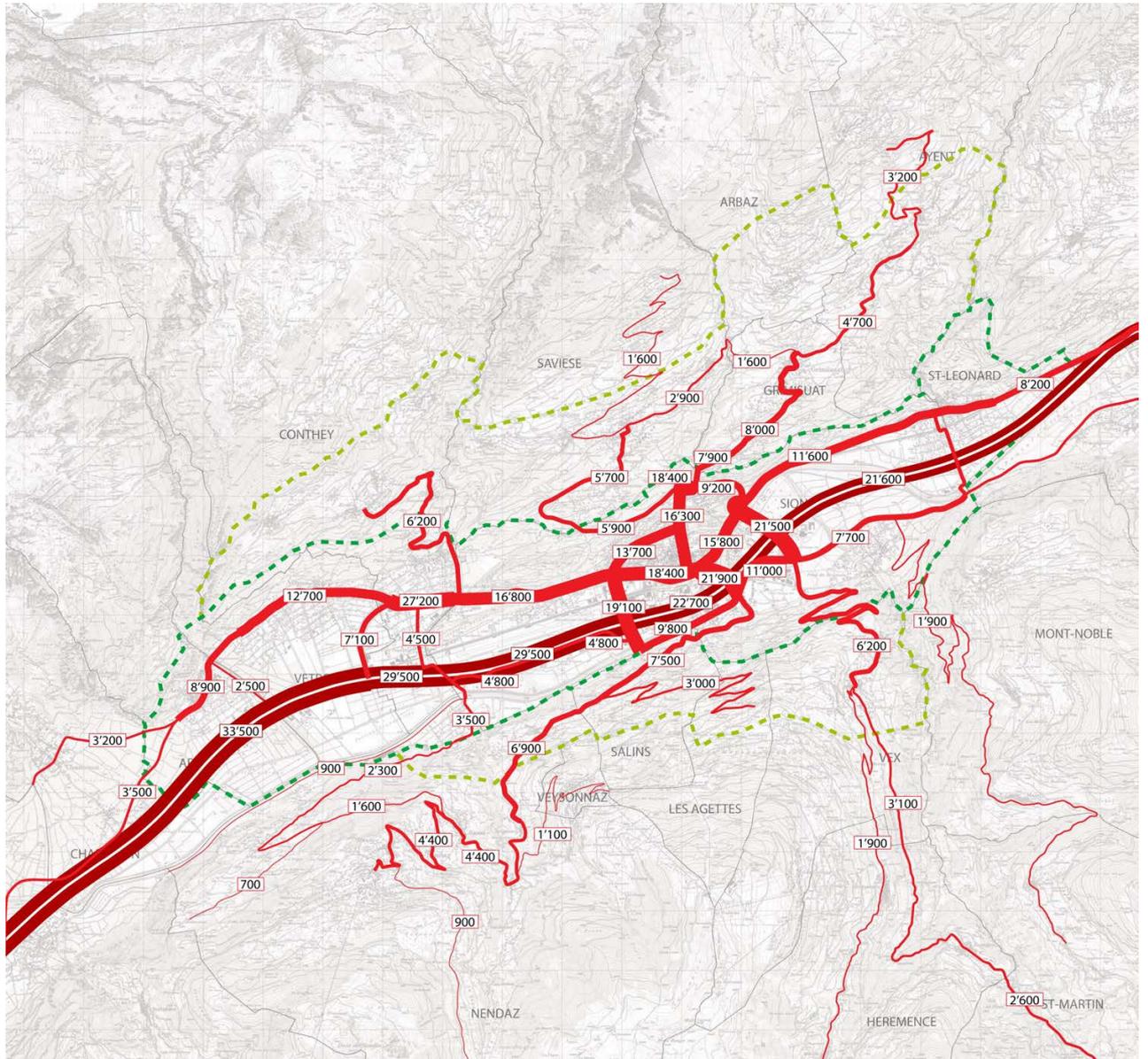
	Total	Pas de trajet	Mobilité douce			TIM				TP				
			Total	Pied	Vélo	Total	Vélo moteur	Moto scooter	Voiture	Total	Bus d'entre prise	Train	Car postal, bus	Autre TP
Sion	100%	9%	29%	25%	4%	56%	1%	3%	53%	6%	1%		5%	0%
Savièse	100%	31%	8%	7%	0%	60%	2%	2%	57%	2%	1%		1%	0%
Grimisuat	100%	32%	16%	14%	2%	51%	0%		51%	1%			0%	0%
St-Léonard	100%	33%	26%	20%	6%	40%	1%		39%	1%			0%	0%
Salins	100%	43%	12%	12%		43%			43%	1%			1%	
Ardon	100%	27%	24%	18%	6%	44%	0%	1%	43%	5%	4%		2%	
Conthey	100%	22%	18%	15%	3%	57%	0%	1%	56%	3%	1%		2%	1%
Vétroz	100%	38%	17%	12%	5%	43%	1%	1%	41%	3%	2%		1%	0%
Vex	100%	27%	24%	24%		47%	0%		47%	2%	0%		1%	
Arbaz	100%	34%	18%	18%		47%			47%					
Les Agettes	100%	33%	28%	28%		39%			39%					
Nendaz	100%	16%	16%	16%	0%	61%	0%	0%	60%	8%	4%		3%	1%
Ayent	100%	19%	14%	14%		64%	0%	1%	63%	4%	1%		2%	1%
	100%	14%	24%	21%	3%	56%	1%	2%	53%	6%	1%	-	4%	0%

- > Les déplacements internes aux communes représentent 64% de l'ensemble des déplacements internes à l'agglomération (environ 24'700 déplacements pendulaires).
- > 24% de ces déplacements se font en mobilité douce, 56% en TIM et 6% en TP.
- > Pour les utilisateurs des mobilités douces, 87% se rendent à leur travail à pied et le solde à vélo.

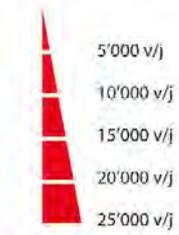
Synthèse :

- > Pour les déplacements internes, les parts modales des différents moyens de transports ne varient pas significativement selon les communes. Cela est également valable pour Sion, dont la part modale de mobilité douce par exemple (29%) est comparable à celle de Vex (24%), des Agettes (28%) ou d'Ardon (24%).
- > Malgré un réseau de transports publics urbains, la part modale TP de Sion pour les déplacements internes est très faible (6%).

Plan de charge du réseau routier (2009)



Trafic journalier moyen (TJM) 2009



2.8 Réseau routier et trafic individuel motorisé

2.8.1 Hiérarchie du réseau routier

- > L'agglomération sédunoise est bien desservie du point de vue routier. Elle est traversée d'est en ouest par l'autoroute A9 qui dispose de 3 jonctions dans le périmètre : Conthey, Sion-Est et Sion-Ouest.
- > L'axe de la route cantonale T9, parallèle à l'autoroute, complète le réseau supérieur en faisant office de liaison principale entre les communes de plaine.
- > Les axes de coteau les plus importants sont disposés de façon radiale et sont centralisés sur Sion, il s'agit en particulier des itinéraires vers Nendaz, le Val d'Hérens, Grimisuat-Ayent et Savièse.

Enjeux :

- > Le réseau routier est correctement structuré et la hiérarchie routière est cohérente, notamment vis-à-vis du rôle que peut jouer l'A9 comme axe de transit à travers la plaine. Une adaptation de la fonction de certains tronçons de routes permettrait cependant d'améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les centres, en particulier à Sion.

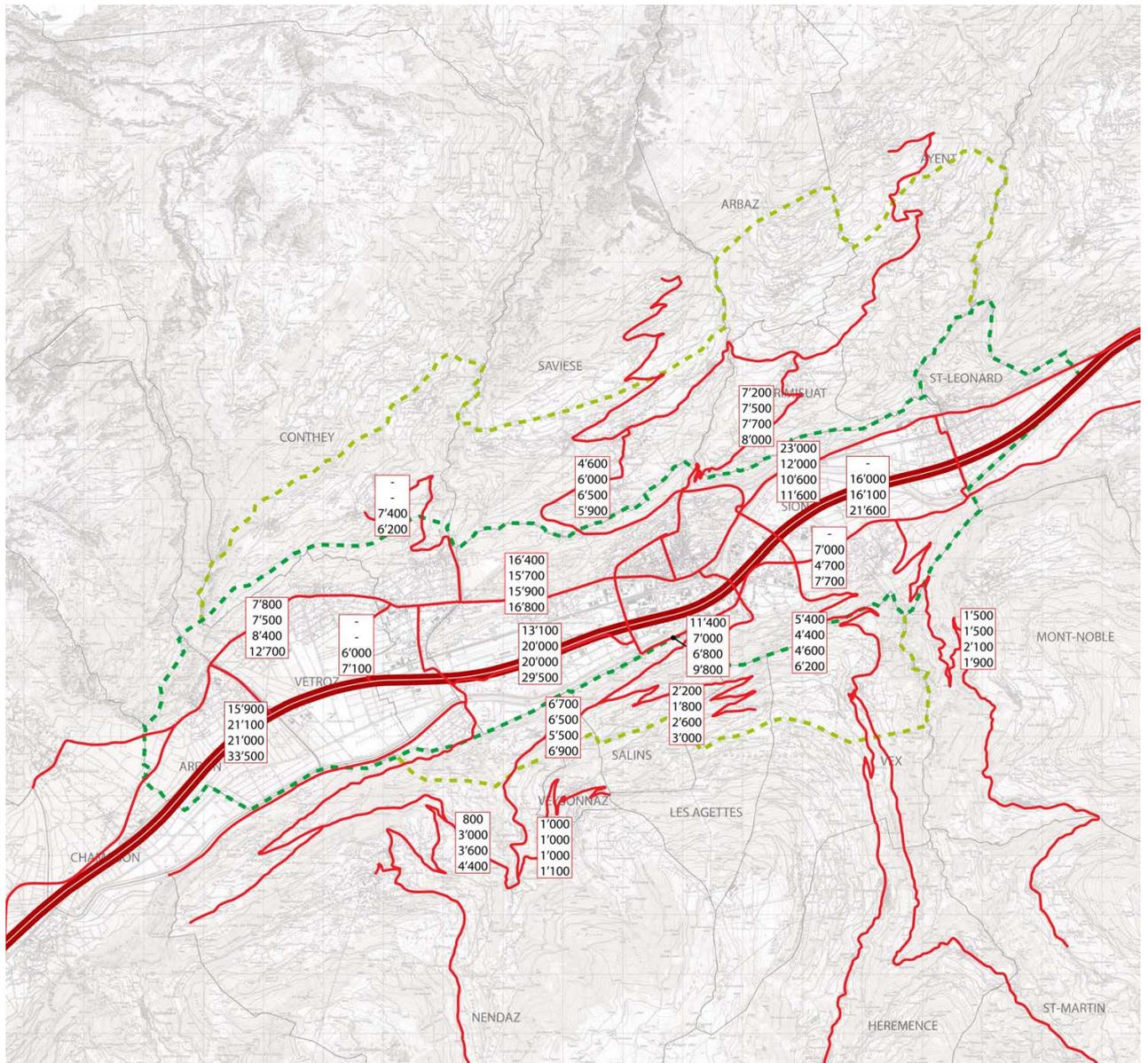
2.8.2 Plan de charge (état 2009)

- > L'autoroute est l'axe le plus chargé, avec un peu plus de 30'000 v/j à l'ouest de Sion et plus de 20'000 v/j à l'est.
- > Des trois jonctions autoroutières du périmètre de l'agglomération, à savoir Conthey, Sion-Ouest et Sion-Est, celle de Sion-Ouest est la plus chargée.
- > La route cantonale T9 entre Vétroz, Conthey, Sion et Saint-Léonard est particulièrement chargée également, avec à certains points près de 17'000 v/j.
- > Le plan de charges 2009 fait apparaître le rôle important des traversières perpendiculaires au réseau principal, notamment celles situées au droit des jonctions autoroutières.
- > Sur le coteau, les axes les plus utilisés sont la route de Grimisuat, la route de Nendaz, l'axe menant à Erde, ainsi que les routes du Val d'Hérens et de Savièse.
- > Le trafic lié au tourisme est important. Des pointes de trafic peuvent en conséquence être observées sur certains axes les week-end ou en saisons touristiques.

Enjeux :

- > Une utilisation plus adéquate des jonctions autoroutières permettrait de renforcer le rôle d'axe distributeur de la A9.
- > Le transit à travers Sion, aujourd'hui très important sur les axes Tourbillon, Gare et Ritz, doit pouvoir être limité par une utilisation plus rationnelle des axes menant en ville et de la A9.

Evolution du trafic (1991-2009)



Trafic journalier moyen (TJM)

16'400	TJM 1991
15'700	TJM 1995
15'900	TJM 2000
16'800	TJM 2009

2.8.3 Evolution du trafic (1991-2009)

- > La plupart des routes de plaine ont vu leur trafic varier très fortement durant ces 20 dernières années, notamment en raison de l'ouverture du tronçon Sion-Sierre en 1996.
- > La A9 à l'ouest de Sion a vu son trafic plus que doubler depuis 1991, pendant que le TJM sur la route cantonale entre Sion et Saint-Léonard a été divisé par deux (trafic repris par la A9).
- > On relèvera l'augmentation de quelque 50% du TJM depuis 2000 sur la route cantonale Ardon-Vétroz-Conthey, augmentation liée essentiellement au développement des zones d'activité de cette dernière commune.
- > De manière générale, le TJM sur les autres axes a connu une augmentation correspondant plus ou moins aux moyennes nationales.

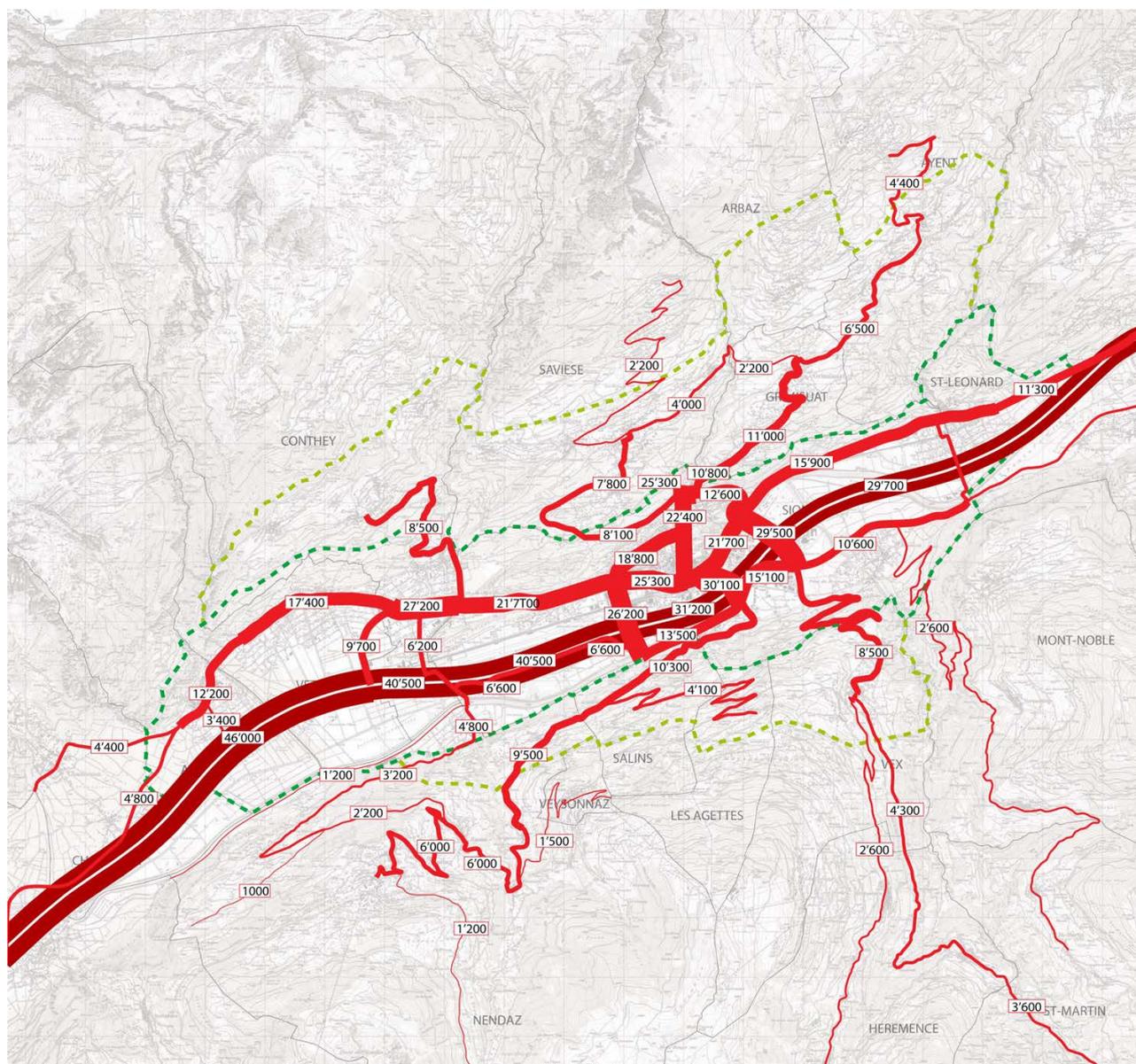
Enjeux :

- > Les charges de trafic sur les principaux axes de plaine (TJM 2009 de l'ordre de 11'000 à 17'000 v/j) sont peu favorables à la mobilité douce, compte tenu notamment de leur configuration actuelle. Des aménagements permettant à la fois fluidité et cohabitation devront être envisagés.

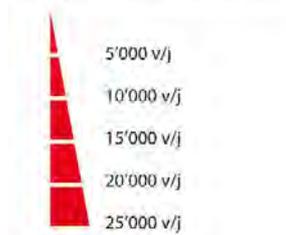


Un trafic en constante progression dans l'agglomération (route cantonale T9)

Plan de charge du réseau routier (état 2025 sans projet d'agglomération)



Trafic journalier moyen (TJM) 2025



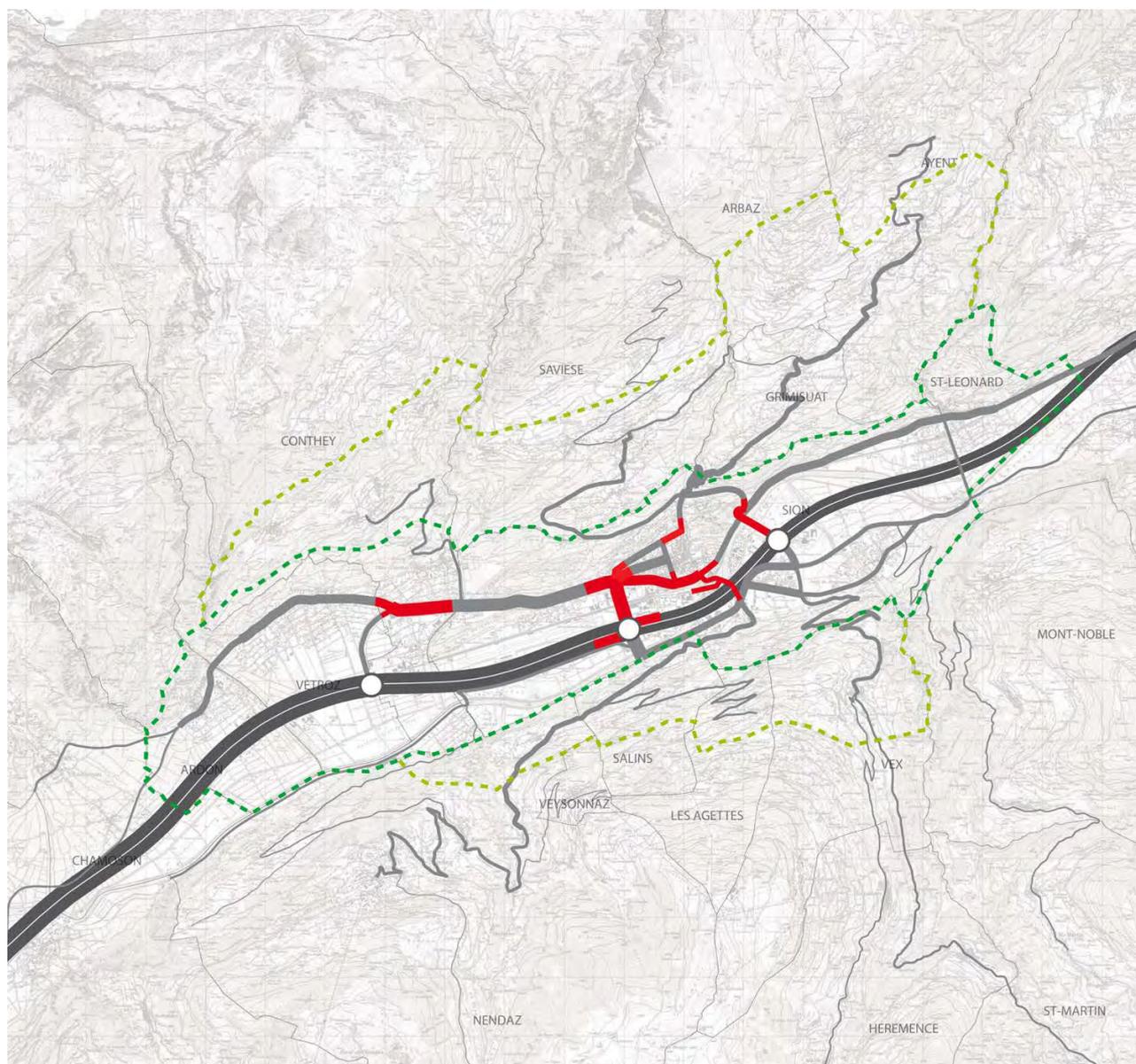
2.8.4 Evolution du trafic à l'horizon 2025 sans PA

- > Les objectifs de croissance de l'agglomération sont fixés à 1.5% en termes de population et d'emploi. Il est à souligner que ces objectifs ne sont pas nécessairement ceux des communes hors agglomération qui n'ont pas pris de mesures particulières pour limiter cette croissance.
- > En 2008, le Valais se situait dans un groupe de huit cantons dont la croissance de population était supérieure à la moyenne suisse (1.4%).
- > Si l'on considère de plus que sans mesures particulières la mobilité individuelle continuera à croître, un taux de croissance du trafic de 2% par an jusqu'en 2025 est réaliste dans une situation sans projet d'agglomération.
- > Le TJM 2025 sans PA montre que la traversée des ville et villages de plaine est comprise entre 11'000 et 26'000 v/j, et que la traversée de Grimisuat par exemple est elle aussi supérieure à 10'000 v/j.
- > On rappellera, comme cela a été mentionné dans le chapitre consacré au bruit routier, que les valeurs limites d'immissions sont d'ores et déjà dépassées non seulement sur les axes de plaine (Ardon, Vétroz, Sion, St-Léonard, Conthey), mais aussi dans les traversées de localités du coteau (par ex. St-Germain, Champlan, Grimisuat, Salin, Vex). Les valeurs d'alarme sont en outre dépassées à Conthey et St-Germain.

Enjeux :

- > Le réseau routier actuel et les traversées des villages pourront difficilement supporter les charges de trafic telles que celles estimées en 2025 en l'absence de projet d'agglomération.
- > Une double attitude est à adopter : d'une part une limitation de la croissance des déplacements motorisés individuels par un aménagement du territoire et une mobilité mieux maîtrisés, d'autre part des mesures visant à sécuriser les traversées des ville et villages déjà fortement sollicités par le trafic.

Saturation du réseau routier



carte établie en coordination avec le SRCE



2.8.5 Saturation du réseau routier

Des problèmes de surcharge du réseau routier sont constatés à différents endroits de l'agglomération¹ :

- > sur la route cantonale Vétroz – Conthey,
- > sur la A9 à la sortie Sion-Ouest en venant de Martigny,
- > à Sion, sur les différentes branches du carrefour ouest d'entrée de ville, problèmes consécutifs à la présence de la jonction Sion-Ouest,
- > à Sion, la route d'Hérens direction nord, à partir de la jonction Sion-Est, est elle aussi régulièrement saturée,
- > à Sion toujours, l'axe avenue de France – avenue de Tourbillon – rue de la Dixence présente des problèmes de circulation aux heures de pointe,
- > le soir, en entrée de ville, depuis la rue du Rawil, on roule au pas sur l'avenue Ritz,
- > la congestion du réseau routier à certaines heures empêche une circulation fluide des bus; le problème est particulièrement aigu à l'entrée de la ville de Sion, dans le secteur du Pont du Rhône et au débouché de la rue de l'Industrie sur la rue de la Dixence.

Enjeux :

- > Certains tronçons du réseau routier supportent, aujourd'hui déjà, des charges de trafic incompatibles avec un bon fonctionnement du réseau de bus et des transports en général.
- > Même si leurs traversées ne sont pas saturées en terme strict de capacité routière, les localités subissent un trafic de transit important qui dépasse ou dépassera prochainement les 10'000 v/j. Il en découle des problèmes de sécurité routière pour les modes doux et des nuisances importantes (en particulier au niveau du bruit routier).

¹ Ces secteurs ont été identifiés sur la base d'observations sur le terrain et des indications transmises par les communes et par le canton.



Des entrées de ville régulièrement saturées (ici, la rue de la Dixence à Sion)



Des traversées de village dangereuses même lorsque le trafic est inférieur à 10'000 vhc./j. (Botyre)

2.8.6 Sécurité routière

- > Le Canton du Valais ne dispose pas encore du module d'analyse des accidents (application VUGIS) de MISTRA, permettant précisément une représentation et une analyse des accidents sur son territoire. Le canton et les communes ne disposent pas non plus d'un inventaire cartographié des endroits dangereux du réseau routier. L'évaluation qui suit est par conséquent qualitative.
- > La problématique de la sécurité routière dans l'agglomération sédunoise concerne plus particulièrement la mobilité douce.

Hors localités

- > Hors localités, certains axes importants ne présentent pas des conditions d'aménagement permettant une circulation sûre des deux-roues. Hormis une partie de la T9 et quelques axes urbains de Sion, des aménagements spécifiques font la plupart du temps défaut et devront donc être aménagés dans le cadre de ce projet.

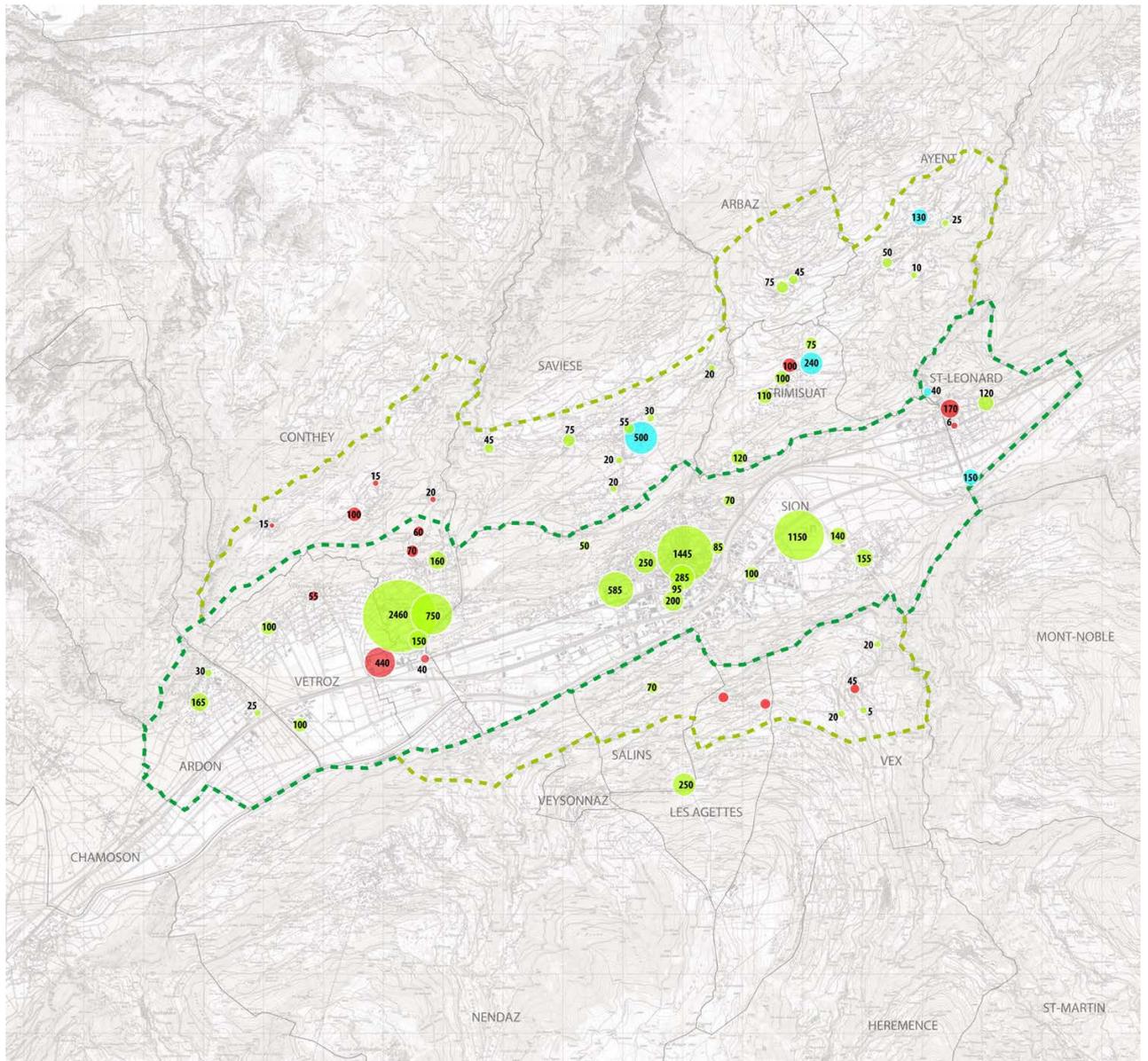
En localités

- > En localités, les axes routiers traversant les centres constituent des barrières à la mobilité douce et en particulier aux piétons. Même dans les centres des villes et villages, ces axes conservent une fonction très routière, et présentent des conditions défavorables du point de vue de la sécurité subjective et objective.
- > La mixité devrait être la règle dans les centres, mais force est de constater qu'elle fait défaut, et que seuls des aménagements spécifiques de modération et de réorganisation de l'espace routier pourront solutionner le problème.
- > Hormis à Sion, Conthey et Vétroz, où la problématique des déplacements a été étudiée à l'échelle supérieure (concept de déplacements), la planification des aménagements des centres reste insuffisante pour les autres communes.

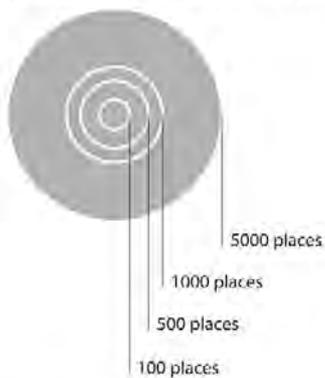
Enjeux :

- > Un traitement des axes principaux hors localité, par la mise en place d'infrastructures et d'aménagements cyclables, améliorera la sécurité routière. Hors des axes principaux et des centres, des points particuliers du réseau secondaire cyclable pourront être améliorés.
- > Le réaménagement des centres aura un effet très bénéfique sur la sécurité des piétons et des deux-roues.

Offre en stationnement automobile



Offre en stationnement existante
(principales places publiques et places privées à usage public)



Appréciation de l'offre en stationnement (selon l'avis des communes)

- Offre supérieure à la demande
- Offre correspondant à la demande
- Offre insuffisante vis-à-vis de la demande

2.8.7 Stationnement

Offre en stationnement

Un aperçu qualitatif et quantitatif de l'offre en stationnement automobile dans l'agglomération est présenté sur la carte ci-contre. Il en ressort les éléments suivants :

- > Les centralités en terme de stationnement sont localisées principalement en ville de Sion, dans le secteur de l'hôpital (Champsec), ainsi que dans les zones d'activité de Conthey. L'offre y est jugée dans l'ensemble par les communes comme correspondant à la demande.
- > Ailleurs dans l'agglomération, l'offre en stationnement est moins importante, avec néanmoins quelque 600 places à Grimisuat et plus de 500 dans le secteur de Saint-Germain (Savièse). Dans ces deux secteurs, l'offre semble suffisante.
- > Si l'on excepte la gare de Sion, les haltes ferroviaires (Ardon, Châteauneuf-Conthey et Saint-Léonard) disposent approximativement de 70 places, dont on pourrait imaginer que certaines puissent être (si elles ne le sont pas déjà) aménagées en P+R.
- > L'offre en stationnement à Sion et Conthey traduit un besoin en terme de mobilité. Des alternatives à l'utilisation des TIM (notamment un réseau de TP d'agglomération performant) devront réduire à terme le besoin en stationnement.

Il n'existe aucune coordination, à l'échelle de l'agglomération, en matière de stationnement.

Si l'on excepte la commune de Sion, il n'existe pas d'inventaire détaillé des places de stationnement pour des deux-roues légers dans les communes. Les analyses menées dans le cadre de l'élaboration du projet d'agglomération ont permis d'estimer à un millier le nombre de places de stationnement à créer.

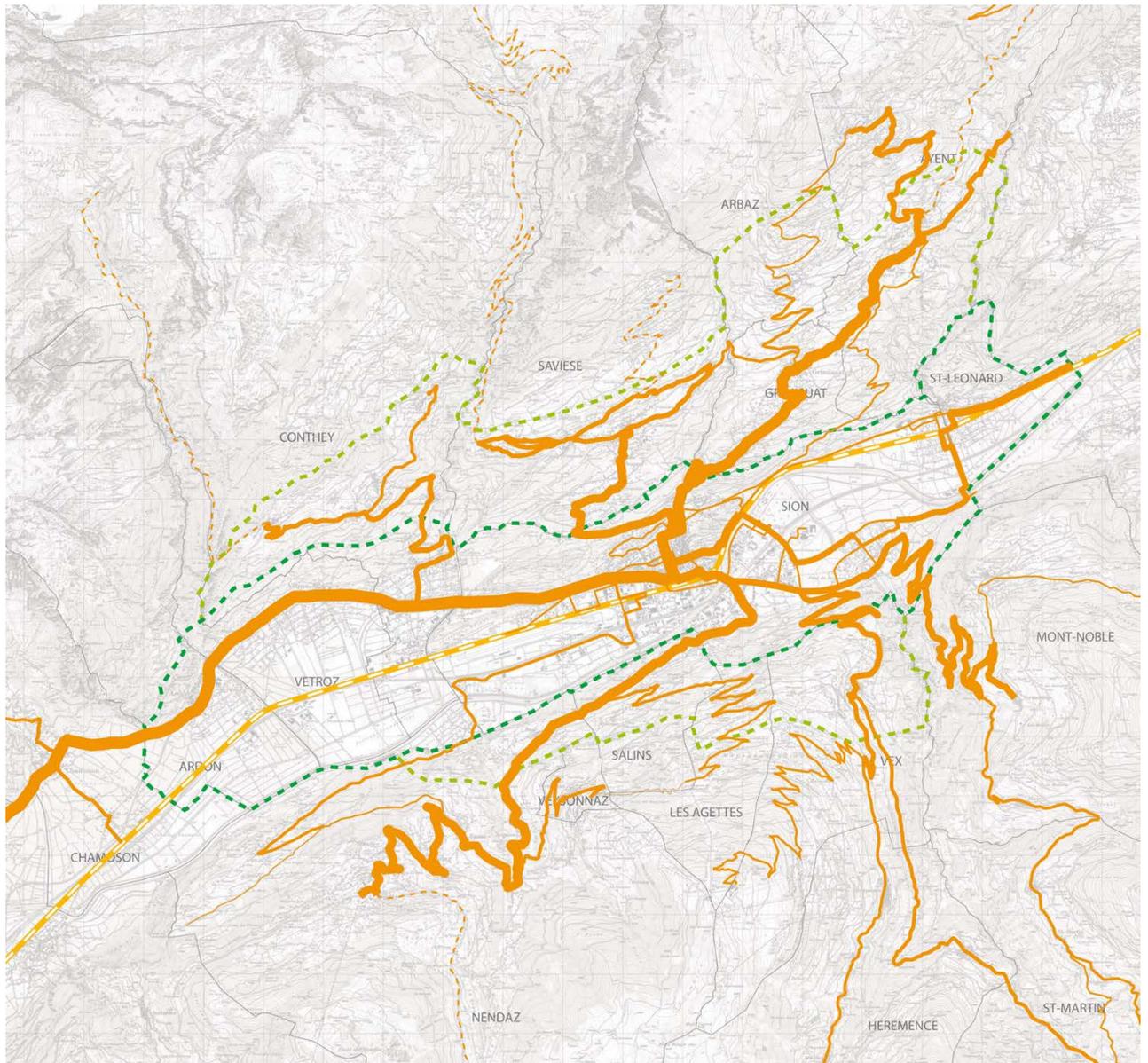
Gestion

- > Même si un certain nombre de réflexions ont été faites au niveau des communes quant au dimensionnement et à la gestion du stationnement voitures, aucune coordination formelle n'existe entre les communes de l'agglomération.
- > Les règlements communaux actuels imposent un nombre minimal de cases de stationnement à fournir lors de constructions nouvelles ou de transformations. Ces exigences sont cependant toujours moins contraignantes que les normes en vigueur, et ne tiennent pas compte des spécificités du lieu ni de la desserte en transports publics.
- > Il n'existe aujourd'hui aucune coordination, à l'échelle de l'agglomération, en matière de stationnement.
- > Les conditions de stationnement sont aujourd'hui particulièrement avantageuses et n'incitent pas à une utilisation accrue des transports publics. A titre d'exemple, le stationnement dans le parking de la Planta à Sion est gratuit durant la 1^{ère} heure, et ne coûte ensuite que Fr. 1.30 par heure jusqu'à la 4^{ème} heure. Ce parking se trouve pourtant en plein centre-ville.

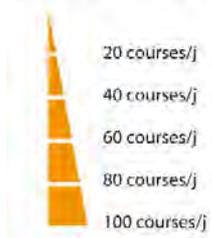
Enjeux :

- > Un fort potentiel existe vis-à-vis de la gestion du stationnement. Partant de la situation actuelle avec un minimum de contraintes, une gestion du stationnement coordonnée au niveau de l'agglomération permettra de faire levier sur le transfert modal souhaité.
- > La politique de stationnement devra porter notamment sur le stationnement public (y c. les deux-roues légers), sur le dimensionnement du stationnement privé au travers des règlements de construction et sur les parkings-relais et leur coordination avec les transports publics.

Qualité de l'offre en transports publics



Nombre de course par jour (total dans les 2 sens, hors ligne CFF)



2.9 Transports publics

2.9.1 Réseau ferroviaire

L'agglomération est traversée de part en part par la ligne CFF du Simplon. Outre la gare de Sion (desservie par le réseau grandes lignes) trois gares (Ardon, Châteauneuf-Conthey et Saint-Léonard) sont desservies par le réseau régional exploité par RegionAlps.

La gare de Sion est desservie par les lignes InterCity et InterRegio (2 courses par heures) et par les trains Cisalpino reliant directement la Lombardie.

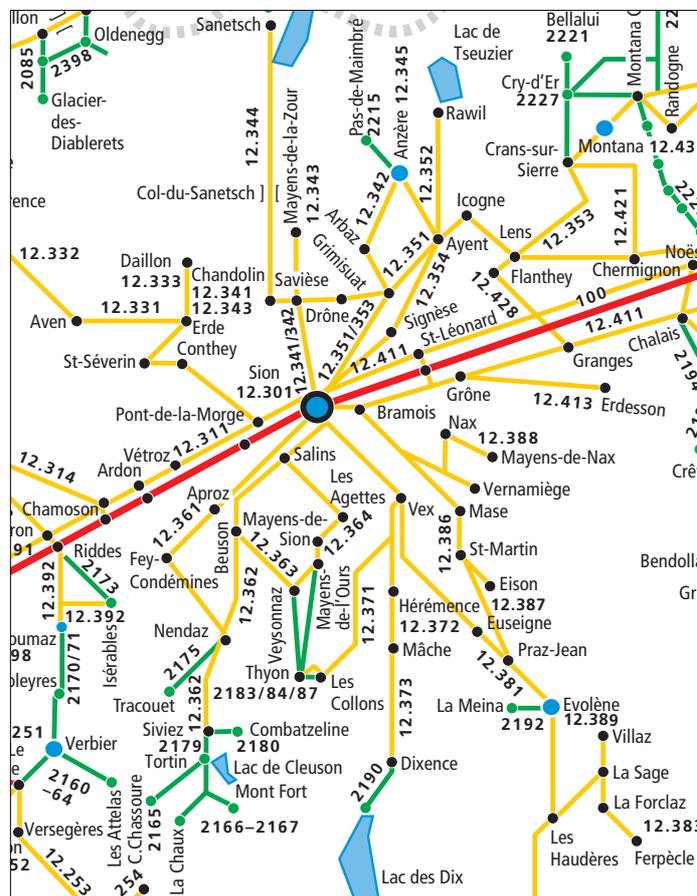


Une rame RegionAlps en gare de Sion

2.9.2 Réseau de transports publics régional

L'offre 2011 en transports publics régionaux, hors ligne CFF, est schématisée sur la figure ci-contre. On peut observer les éléments suivants :

- > Le plan schématique du réseau de transports publics régionaux est donné ci-dessous. Il permet de constater que le réseau est centré sur la gare de Sion, et fonctionne de manière radiale (tous les terminus à la gare de Sion).



Cartes schématique des lignes régionales (horaire 2011, extrait)

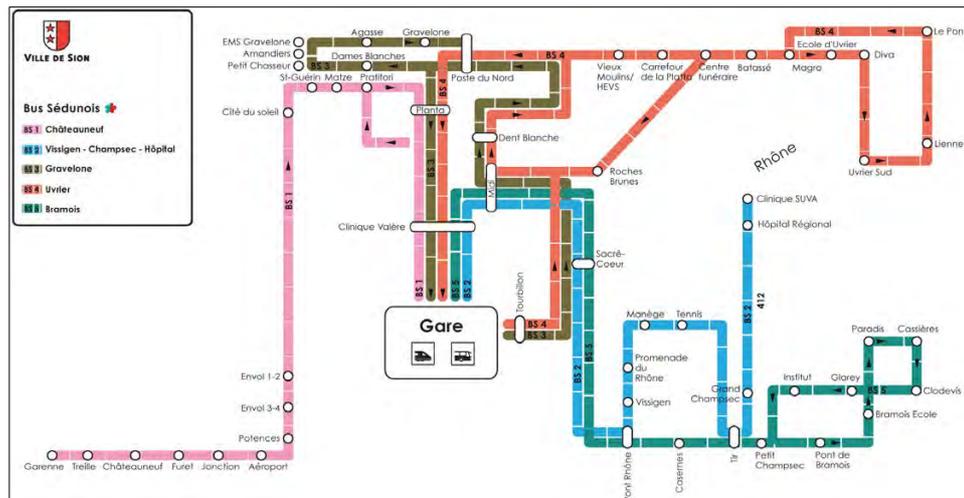
- > La ligne Martigny – Sion dispose d'une très bonne fréquence pour une ligne régionale (2 bus/h en moyenne), tout comme les axes Sion – Saint-Romain et Sion – Nendaz.
- > Les autres lignes du réseau régional ont une cadence horaire.
- > Plusieurs lignes ont une cadence nettement inférieure à la cadence horaire.
- > Les fréquences, amplitudes et vitesses commerciales des lignes régionales CarPostal sont résumées dans le tableau ci-dessous (vitesse commerciale moyenne sur l'ensemble de la ligne). En moyenne, la vitesse commerciale des lignes régionales de bus est de 28 km/h.

Ligne	Vitesse comm. moyenne	Semaine				Samedi			
		Première course	Dernière course	Amplitude	Nb courses par jour	Première course	Dernière course	Amplitude	Nb courses par jour
12.311 Sion-Leytron-Saillon-Martigny	31	6.05	21.10	15.05	30	6.05	21.10	15.05	28
12.331 Sion-Erde-Aven	27	6.25	20.40	14.15	13	6.25	20.40	14.15	12
12.341 Sion-St-Germain-Chandolin-Monteller-Drône-Sion	27	6.35	20.10	13.35	15	6.35	20.10	13.35	11
12.342 Sion-Savièse-Grimisuat-Arbaz-Anzère	25	7.05	17.37	10.32	7	8.00	18.04	10.04	5
12.351 Sion-Ayent-Anzère	26	6.48	20.40	13.52	12	6.48	20.40	13.52	11
12.353 Sion - Crans-sur-Sierre	28	6.45	20.40	13.55	13	6.45	22.15	15.30	14
12.354 Sion-Signèse-St-Romain	24	7.00	18.40	11.40	5	8.30	18.05	9.35	3
12.361 Sion-Aproz-Condémines-Basse-Nendaz	30	7.05	17.29	10.24	5	7.05	17.29	10.24	3
12.362 Sion-Haute-Nendaz	33	5.45	21.35	15.50	21	5.45	21.35	15.50	19
12.363 Sion-Veysonnaz	27	6.10	18.25	12.15	7	7.15	19.10	11.55	7
12.364 Sion-Les Mayens-de-Sion-Mayens-de-l'Ours	29	7.55	19.10	11.15	7	7.15	19.10	11.55	6
12.381 Sion-Les Haudères	38	6.05	19.10	13.05	10	6.05	19.10	13.05	10
12.386 Sion-St-Martin-Eison	24	6.25	18.10	11.45	7	6.10	17.10	11.00	6
12.388 Sion-Vernamiège-Nax-Mayens-de-Nax	24	8.30	17.06	8.36	4	8.30	17.06	8.36	4

2.9.3 Réseau urbain de la Ville de Sion

La Ville de Sion dispose d'un réseau de transports publics urbain desservant la ville et les villages de Châteauneuf, Uvrier et Bramois. Si la desserte territoriale est relativement bonne (cf. carte ci-dessous), les fréquences sont cependant insuffisantes (en semaine : 25 minutes pour la ligne n° 2, entre 40 minutes et 1h15 pour les autres lignes) :

- > Ligne 1 Châteauneuf (Garenne), fréquence moyenne de 40 min. en semaine.
- > Ligne 2 Vissigen - Champsec - Hôpital, fréquence moyenne de 25 min. en semaine.
- > Ligne 3 Gravelone, fréquence moyenne de 1h15 en semaine.
- > Ligne 4 Uvrier, fréquence moyenne de 1h00 en semaine.
- > Ligne 5 Bramois, fréquence moyenne de 1h00 en semaine.

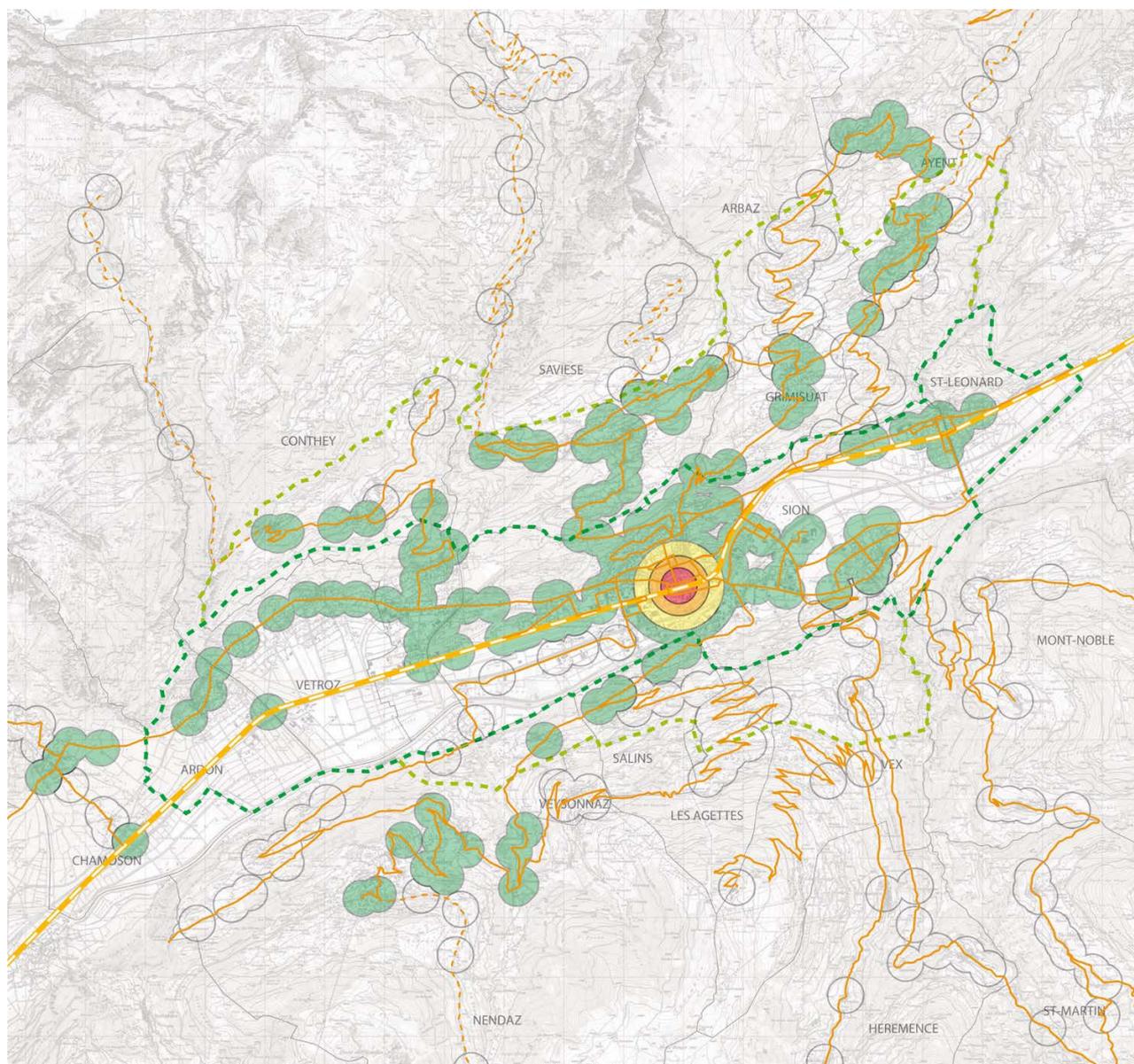


Carte schématique du réseau des bus séduinois



Deux bus séduinois à l'arrêt sur l'avenue de France

Qualité de desserte des arrêts de transports publics selon la norme VSS SN 640 290



Type de desserte des transports publics

-  Ligne CFF
-  Bus régional ou urbain
-  Bus à exploitation saisonnière

Classes de desserte des transports publics
(selon les directives fédérales)

-  classe A
-  classe B
-  classe C
-  classe D
-  -

2.9.4 Qualité de desserte des arrêts de transports publics

La carte présente la qualité de desserte des arrêts de transports publics selon les "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération" du 14 décembre 2010, à savoir selon l'ancienne norme VSS SN 640 290. Les tableaux ci-dessous, tirés de cette norme, précisent la manière de définir la qualité de desserte des arrêts :

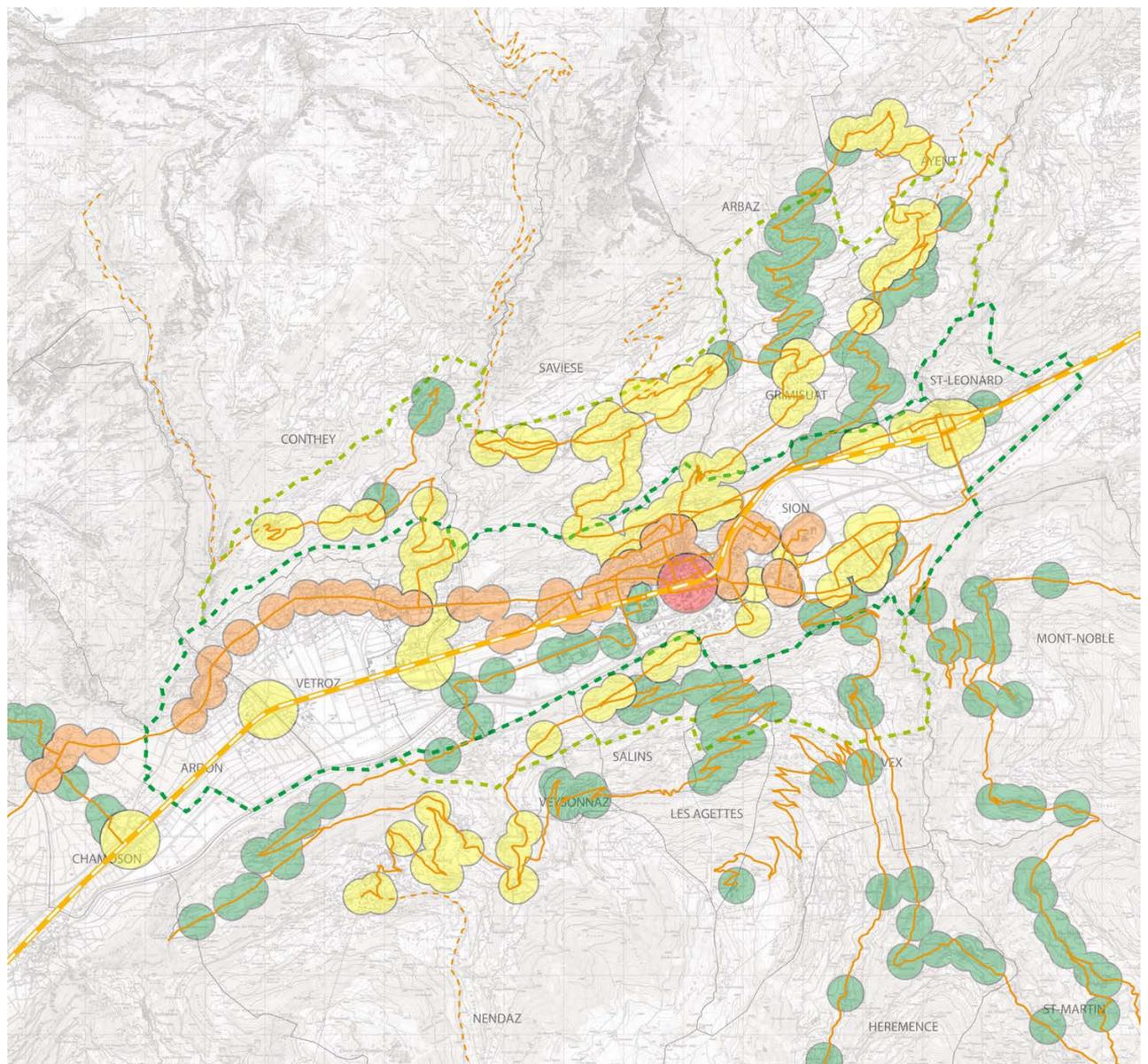
Cadence Par ligne dans la direction principale de tous les moyens de transport 6h00 – 22h00 19.06.2009	Moyen de transport			
	Groupe de qualité A		Groupe de qualité B	
	Nœuds ferroviaires*	Ligne ferroviaire**	Tram, trolleybus / autobus (lignes principales urbaines, bus régional)	Bus local, mini-bus local ***
< 5 min.	I	I	II	III
6 – 9 min.	I	II	III	IV
10 – 19 min.	II	III	IV	V
20 – 39 min.	III	IV	V	V
40 – 60 min.	IV	V	V	-

* Gare dotée d'au moins un arrêt Interregio
 ** Gare dotée d'arrêts de trains régionaux ou de RER
 *** Les lignes de bus dont le temps de parcours est inférieur à 20 minutes sont considérées comme « bus local, mini bus local ».

Catégorie d'arrêt	Capacité des arrêts (distances)			
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000 m
I	classe A	classe A	classe B	classe C
II	classe A	classe B	classe C	classe D
III	classe B	classe C	classe D	-
IV	classe C	classe D	-	-
V	classe D	-	-	-

- > On remarque qu'avec l'échelle utilisée pour qualifier la desserte des arrêts, seule la gare de Sion est mieux classée que le niveau D.
- > Afin d'affiner la vue d'ensemble, une échelle plus nuancée a été choisie sur l'illustration de la page suivante, de manière à pouvoir mettre en évidence les qualités différentes entre des arrêts semblant a priori offrir les mêmes conditions de desserte.

Qualité de desserte des arrêts de transports publics (échelle fine)



Type de desserte des transports publics

-  Ligne CFF
-  Bus régional ou urbain
-  Bus à exploitation saisonnière

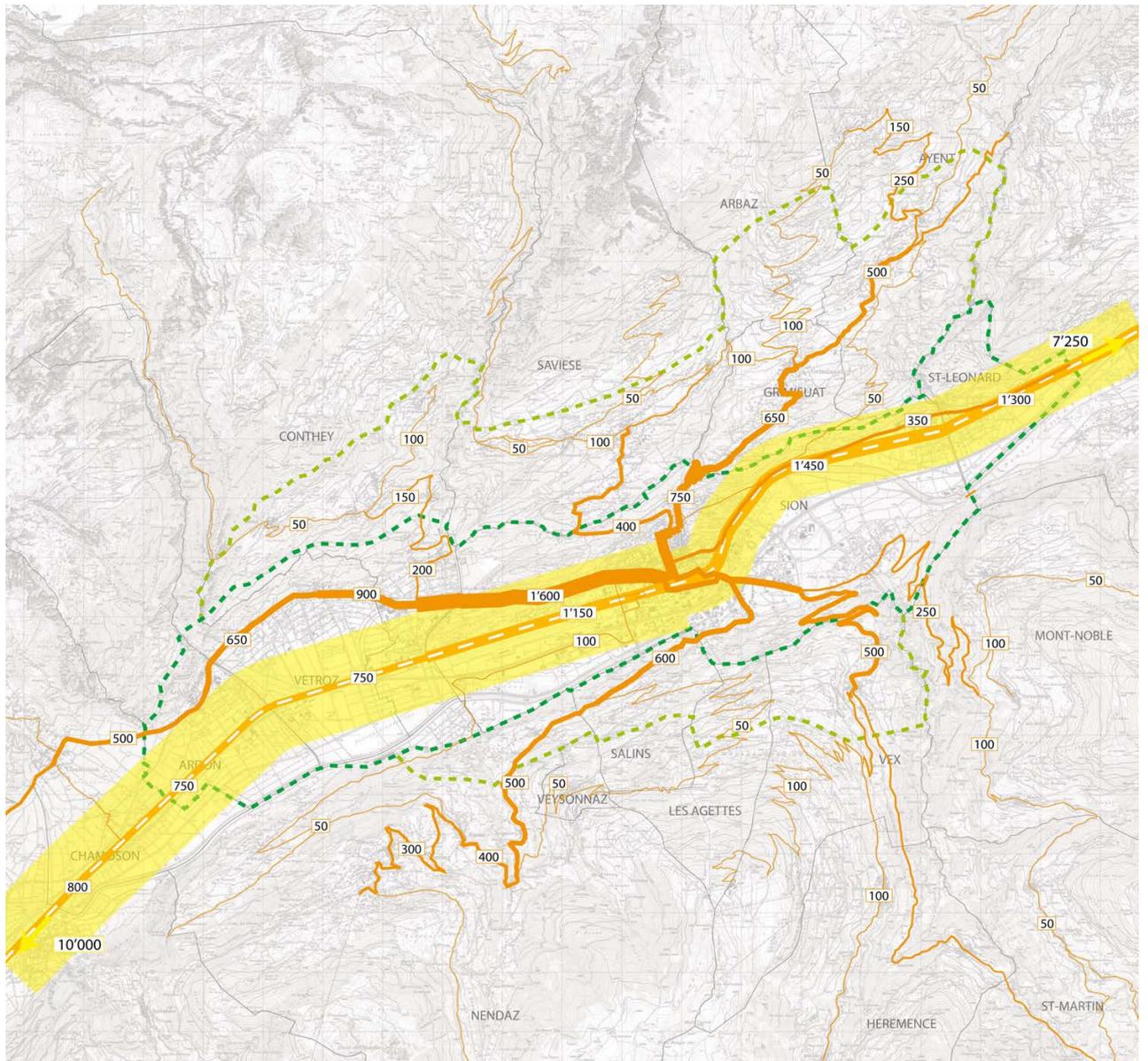
Qualité de la desserte des transports publics

-  au moins 4 bus/trains par heure
-  entre 2 et 4 bus/trains par heure
-  entre 1 et 2 bus/trains par heure
-  moins d'un bus/train par heure

Cette carte permet de mettre en évidence des différences de desserte n'apparaissant pas si l'on applique strictement les directives fédérales.

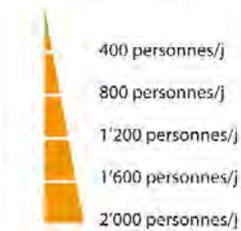
- > On distingue ainsi une qualité de desserte nettement supérieure pour la zone couverte par les TP urbains, ainsi que le long de la ligne régionale Sion – Martigny.
- > Idéalement, il s'agirait de mettre en place à terme un réseau avec une desserte régulière d'au moins 1 bus/h sur l'ensemble de l'agglomération (jaune → vert).

Plan de charge du réseau de transports publics



-  Ligne CFF directe
-  Ligne CFF régionale
-  Bus régional

Nombre de personnes transportées par jour (2005)



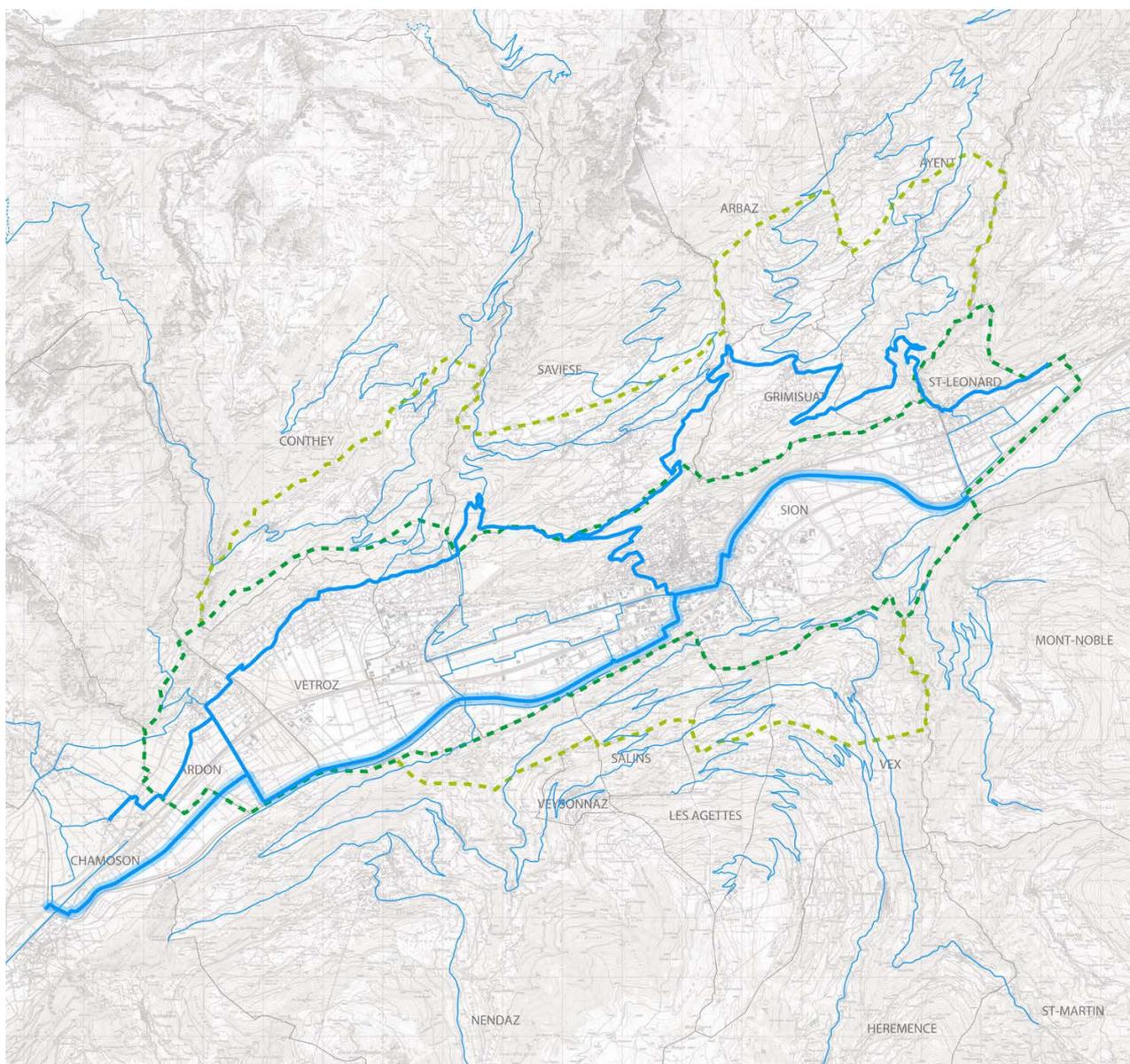
2.9.5 Fréquentation des transports publics (demande)

- > Le diagramme de charge, qui ne prend pas en compte le réseau urbain de la Ville de Sion, fait apparaître nettement la colonne vertébrale des TP constituée par la ligne CFF (par ex. 10'000 personnes transportées par jour pour les convois accélérés vers l'ouest).
- > Si l'on excepte le rail, la charge maximale est atteinte entre Conthey et Sion, avec quelque 1'600 passagers transportés quotidiennement.
- > Sinon, les axes se dessinant comme étant les plus chargés sont Sion-Nendaz, Sion-Vex, Sion-Grimisuat, Sion-Saint-Germain (Savièse) et l'axe Conthey-Martigny.
- > Ce diagramme donne les premières pistes pour la mise en place d'un réseau de TP d'agglomération.
- > Les charges sont d'ordres de grandeur très différents selon qu'on se trouve en plaine ou sur le coteau.

Enjeux :

- > Les transports publics actuels présentent des faiblesses en terme de fréquence et de vitesses commerciales en ville de Sion.
- > Un réseau de transports publics d'agglomération permettrait une desserte plus homogène du territoire avec une meilleure fréquence, et gagnerait en lisibilité et donc en fréquentation.
- > Le réseau routier devra être adapté, en ville et dans les centres des village, afin d'améliorer les conditions de circulation des transports publics.

Itinéraires de cyclotourisme



-  Itinéraire national «La Suisse à vélo»
-  Itinéraires cyclables balisés «La Suisse à vélo»
-  Routes recommandées par l'ATE

2.10 Mobilités douces

2.10.1 Cyclotourisme

- > Les principaux itinéraires de cyclotourisme sont représentés sur la carte ci-contre (source : La Suisse à Vélo). Ils donnent des indications d'itinéraires pour des déplacements de loisirs avant tout, et ne sont pas toujours les cheminements les plus rapides entre les différentes centralités.
- > L'itinéraire national est fortement lié au Rhône, il présente un tracé intéressant, agréable et sûr (sauf peut-être pour la traversée de Sion), qu'il pourra être judicieux de reprendre dans le concept de mobilité douce.

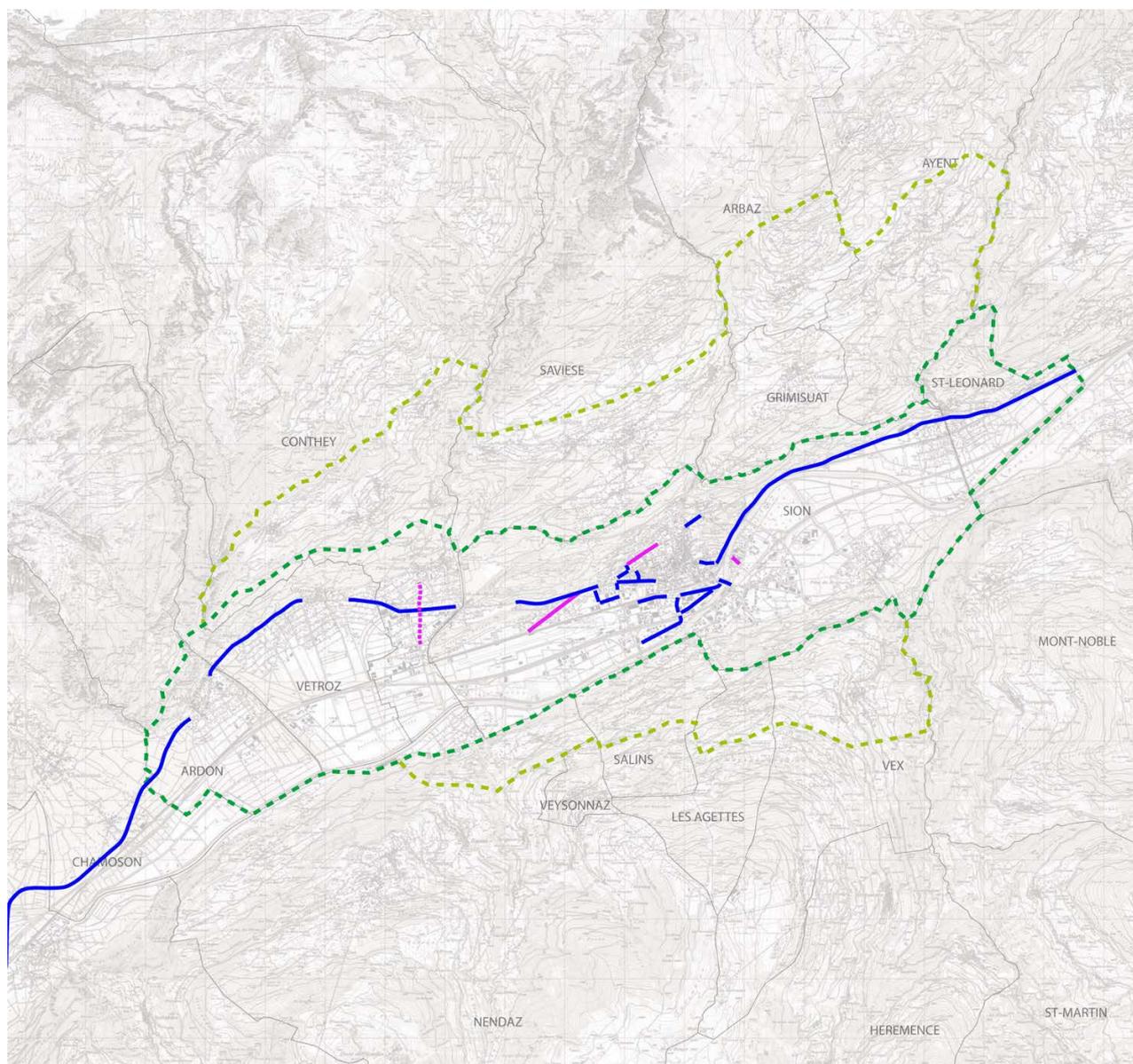


Itinéraire cyclable le long du Rhône en direction de l'ouest, commune de Vétroz



Itinéraire cyclable le long du Rhône en ville de Sion

Aménagements cyclables existants



2.10.2 Aménagements cyclables existants

- > Les aménagements cyclables sont concentrés en grande partie sur la route cantonale Ardon – Sion – Saint-Léonard, ainsi qu'en ville de Sion.
- > On constate que le réseau cyclable présente de nombreuses discontinuités, tant dans les secteurs urbanisés qu'entre les différentes communes.
- > Compte tenu de l'importance du trafic qu'elle supporte, la route cantonale T9, bien qu'équipée de bandes cyclables, n'offre pas des conditions de circulation attractives pour les cyclistes.
- > La mise en place à fin 2010 de 6 stations (cf. carte ci-après) et une cinquantaine de vélos en libre service (Velopass) a avantageusement dynamisé l'usage de ce mode de transport.



Six stations de vélos en libre-service ont été installées en ville de Sion

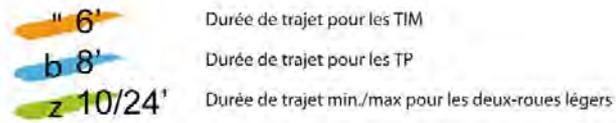
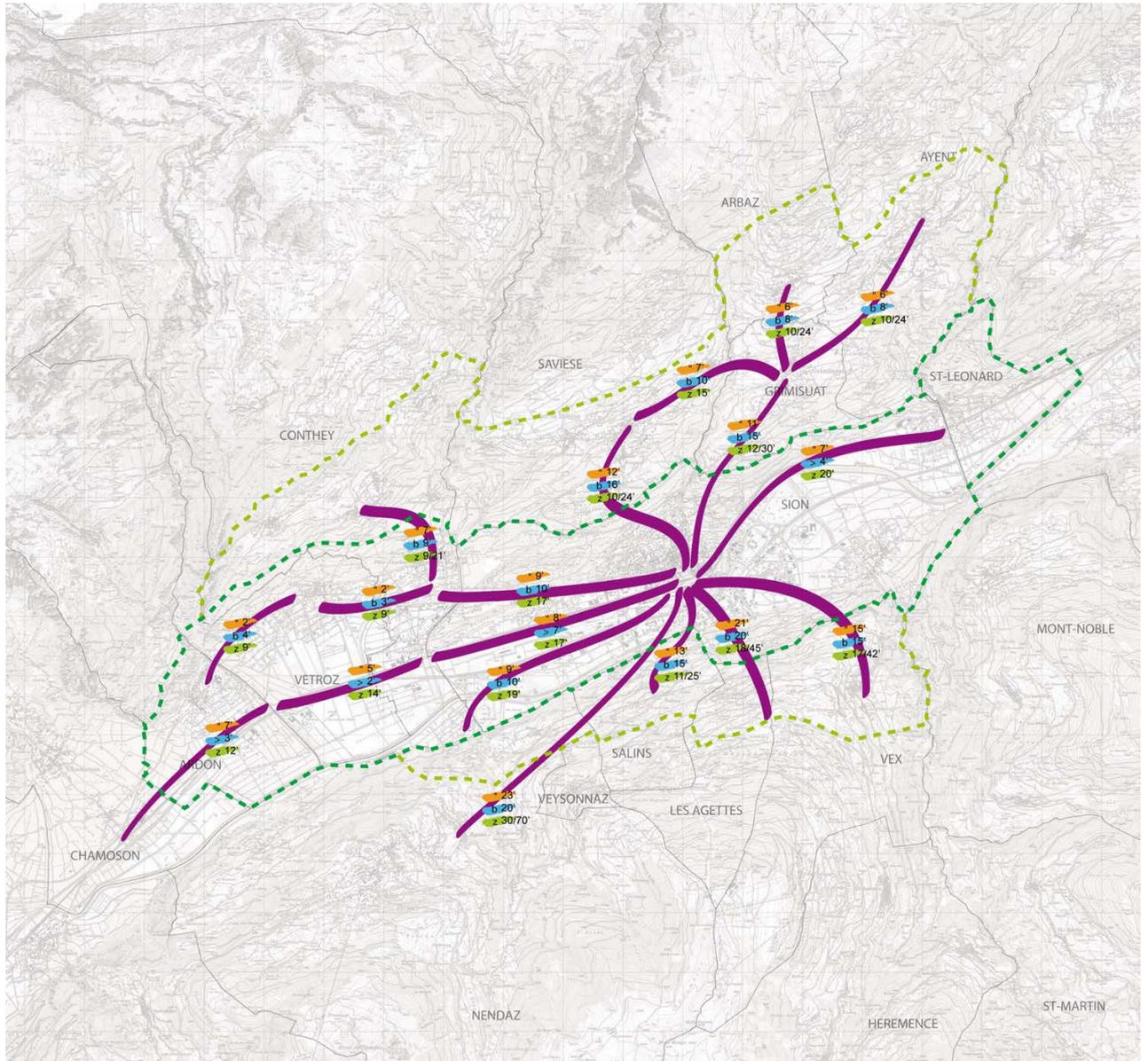
2.10.3 Demande

- > De manière générale, l'utilisation du vélo dans l'agglomération est faible. A Sion par exemple, la part modale du vélo pour les déplacements internes à la Ville n'est que de 4%.
- > Une analyse des temps de déplacements dans l'agglomération montre (cf. chapitre multimodalité) que le territoire de plaine de l'agglomération se situe au maximum à 30 minutes du centre de Sion.
- > Pour les communes du coteau par contre, l'attractivité du vélo est à relativiser, la topographie étant peu favorable à des déplacements quotidiens en deux-roues légers non motorisés.

Enjeux :

- > Une planification globale et coordonnée des actions en faveur de la mobilité douce n'existe pratiquement que pour la commune de Sion. Le projet d'agglomération constitue une opportunité de combler cette lacune au niveau de l'ensemble de l'agglomération, et en particulier dans les communes de plaine.

Durée des déplacements internes à l'agglomération



2.11 Multimodalité

La vision d'ensemble des temps de déplacement dans l'agglomération est forcément schématique et simplifiée. Elle ne tient pas compte des particularités de chaque déplacement (horaires des TP, qualité des interfaces, etc.). Cependant, on peut constater les éléments suivants :

- > Pour tous les modes de déplacements, mais en particulier pour les deux-roues, la topographie joue un rôle important sur les temps de parcours.
- > On relèvera les différences peu significatives des temps de déplacement en TIM et en TP.
- > En TP ou en TIM, le périmètre de plaine est presque entièrement accessible dans un rayon de 10 minutes. A vélo depuis la gare de Sion, on atteint les limites du périmètre de plaine (Ardon et Saint-Léonard) en 30 minutes environ.
- > L'effort pour favoriser les déplacements en deux-roues est à faire en plaine, le mode de déplacement devenant rapidement dissuasif lorsqu'on s'en éloigne.

Les cartes des deux pages suivantes présentent les isochrones 10 et 20 minutes, par mode, à partir du centre-ville de Sion.

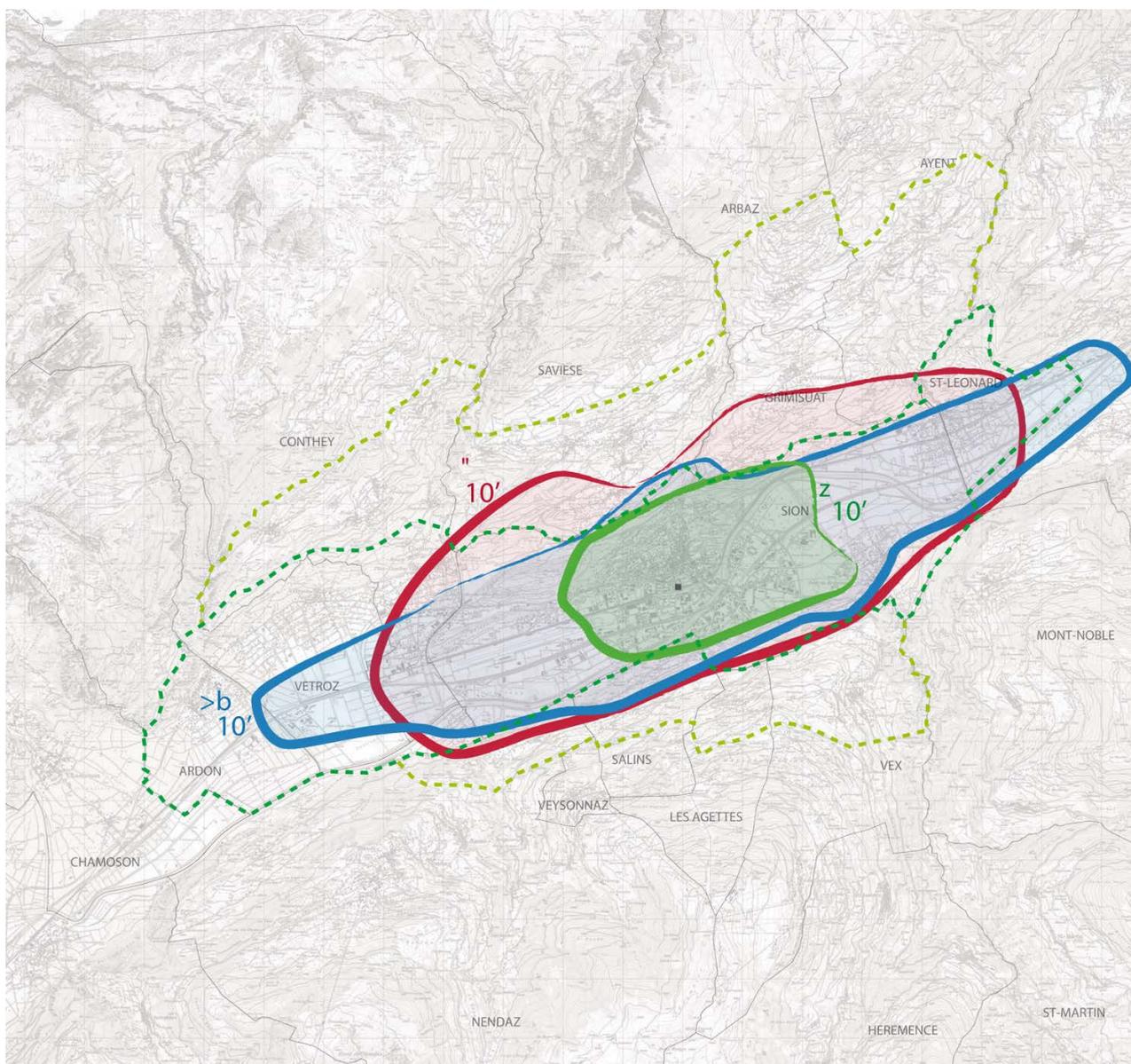
Les particularités de l'intermodalité dans l'agglomération sont les suivantes :

- > Le caractère central de la gare de Sion dans le réseau de transports publics routiers en fait une plateforme très utilisée pour les déplacements multimodaux.
- > La proximité du centre-ville de Sion par rapport à la gare CFF est également à relever, elle participe aux conditions très favorables pour l'utilisation coordonnée des transports publics et de la marche à pied. Cette situation centrale sera encore renforcée par rapport au développement de la ville au sud des voies CFF, la gare deviendra alors le passage obligé entre la ville nouvelle et la ville historique.
- > La centralité de Sion handicape les communes voisines, notamment celles de plaine, en ce sens que le passage par la gare de Sion est nécessaire pour la presque totalité des usagers lorsqu'on veut sortir de l'agglomération par le train. Ce passage par la gare séduinoise est même souvent obligatoire pour les utilisateurs souhaitant se rendre en vieille ville depuis l'extérieur de Sion.
- > Les conditions de stationnement voiture dans les centres, et ce même au centre de Sion, incitent à utiliser son véhicule privé pratiquement jusqu'à destination, contribuant ainsi aux engorgements de trafic. Une politique plus maîtrisée du stationnement inciterait sans nul doute au transfert modal souhaité.

Enjeux :

- > La création de parkings à la périphérie des centres, et notamment à Sion permettrait une gestion plus rationnelle de l'espace urbain.
- > Le développement d'infrastructures de stationnement (pour les deux roues légers et les voitures privées) aux abords des gares et haltes de transports publics est tout à fait opportun.

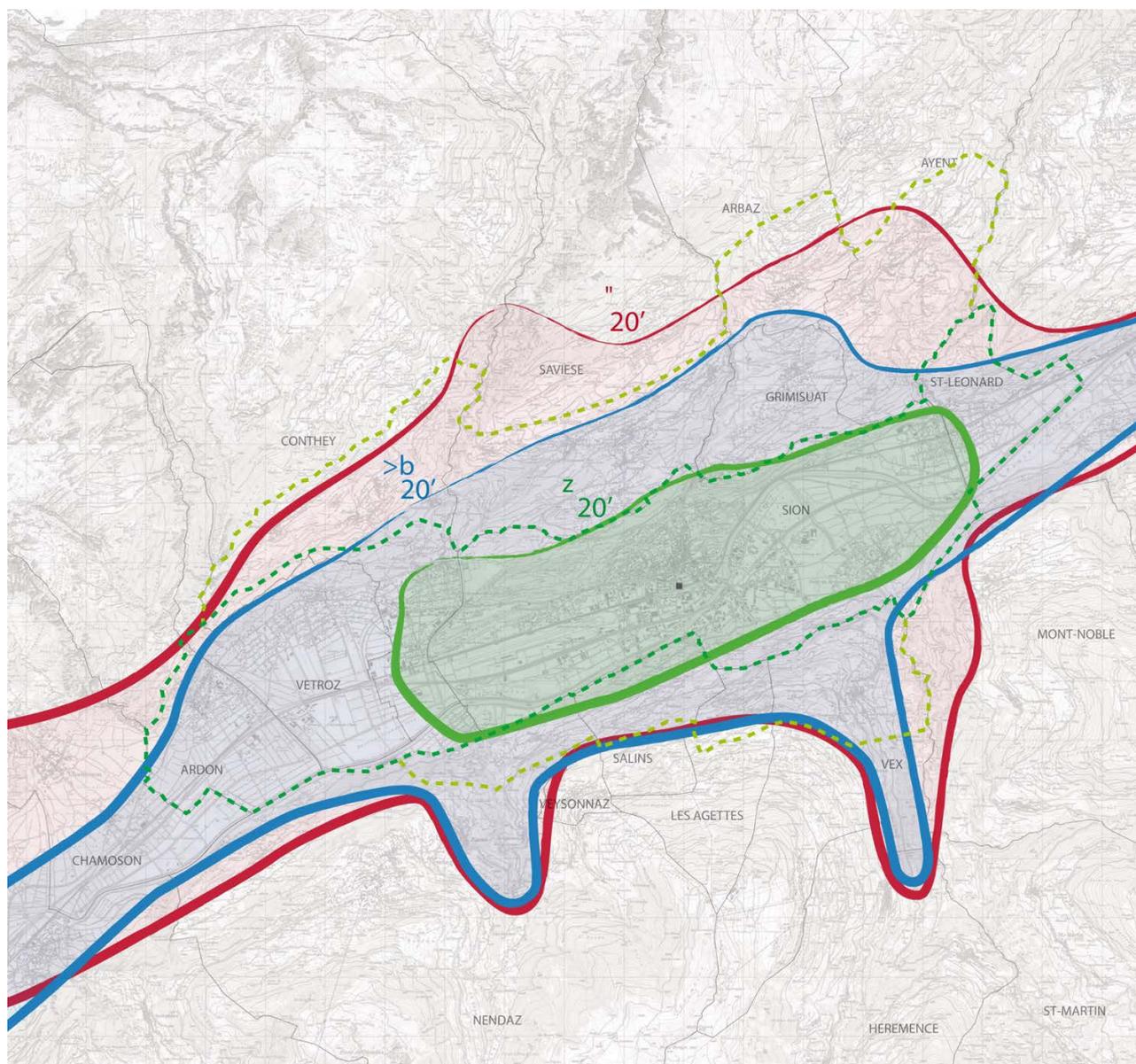
Isochrones 10' à partir du centre-ville de Sion



Situation 2011, de/vers la gare de Sion

-  Isochrone 10' du TIM
-  Isochrone 10' des TP
-  Isochrone 10' des deux-roues légers

Isochrones 20' à partir du centre-ville de Sion



Situation 2011, de/vers la gare de Sion

-  Isochrone 20' du TIM
-  Isochrone 20' des TP
-  Isochrone 20' des deux-roues légers

2.12 Accès aux stations touristiques

- > Les stations touristiques de Nendaz, Anzère, Thyon ou Veysonnaz ainsi que les sites touristiques du Val d'Hérens sont reliés à la plaine par des axes routiers relativement fréquentés. Durant la saison hivernale, des transports publics spécifiques sont mis en place afin d'offrir un service alternatif à la voiture.
- > Le tourisme constitue une activité essentielle pour le dynamisme de la région. Avec 73% de ses emplois dans le tertiaire (valeur 2008), l'agglomération doit continuer à offrir des axes de liaison routière performants vers les stations touristiques.
- > La problématique des déplacements touristiques ne fait pas à proprement parler des questions traitées dans le cadre du projet d'agglomération. L'importance des mouvements générés, notamment en saison, a cependant conduit les partenaires du projet à décider d'une réflexion régionale, englobant le territoire des trois districts de Sion, Hérens et Conthey, afin de traiter spécifiquement de la problématique des relations entre l'agglomération et son arrière pays. Pour des raisons logistiques et financières, cette étude sera lancée après le dépôt du projet d'agglomération à Berne

2.13 Synthèse, forces et faiblesses

2.13.1 Paysage et environnement

- | | |
|---------------------|---|
| Forces | <ul style="list-style-type: none"> > Qualité du paysage lointain (montagnes) et proche (vignoble, vergers). > Topographie comme limite naturelle de l'urbanisation (vignoble). > Le Rhône comme fil conducteur à la plaine (valeur socio-économique). > Eléments identitaires marquants (collines de Sion, coteau viticole). > Echappées visuelles rythmées par les affluents du Rhône et leurs cônes de déjection. > Richesse biologique remarquable. > Richesse du patrimoine archéologique, historique, paysager et construit. > Climat agréable, ensoleillement. > Fort potentiel pour les espaces publics et pour la mobilité douce. |
| Opportunités | <ul style="list-style-type: none"> > Reconnaître l'importance du patrimoine naturel et paysager comme facteur de qualité de vie et d'attractivité économique. > Planifier l'urbanisation, en concordance avec les enjeux liés à la préservation des valeurs naturelles et paysagères, ainsi qu'avec le maintien de l'agriculture et de la viticulture. > Mettre en oeuvre le réseau écologique cantonal dans le cadre de la planification du projet d'agglomération. > Conserver la richesse biologique, synonyme de cadre naturel préservé > Renforcer la protection du patrimoine. > Assurer une meilleure maîtrise des nuisances environnementales, en particulier de la pollution atmosphérique et du bruit routier. > Valoriser les espaces verts et de dégagement au profit de la mobilité douce et des loisirs de proximité. |
| Faiblesses | <ul style="list-style-type: none"> > Pente comme obstacle à la mobilité. > Forte polarisation du territoire entre plaine et coteau. > Dangers liés aux crues du Rhône et de ses affluents. > Aménagement des berges des cours d'eau de faible qualité. > Mitage progressif, déstructuration partielle du paysage. > Coupures transversales dues aux infrastructures et à l'urbanisation. > Manque de liaisons biologiques longitudinales (berges du Rhône à valoriser). > Faible mise en valeur des éléments de la nature et du patrimoine. > Pollution atmosphérique significative (surtout sur les coteaux). > Exposition au bruit due aux activités et à la topographie. |
| Risques | <ul style="list-style-type: none"> > Réduire l'attractivité de la mobilité douce limitée en raison de la pente et augmenter la dépendance importante à la voiture. > Provoquer des pertes économiques et sociales importantes dans le cas d'une crue de grande ampleur. > Diminuer la richesse biologique sous l'effet de l'étalement de l'urbanisation ou de la déprise agricole de zones marginales (coteaux). > Encourager l'uniformisation et le mitage du paysage sous l'effet de la dispersion des constructions. > Créer des entraves supplémentaires aux liaisons biologiques sous l'effet de l'urbanisation. > Supprimer les dégagements nécessaires à la lisibilité du paysage et aux loisirs de proximité. > Abandonner l'exploitation de certaines zones de vignoble en terrasse (avec murs en pierres sèches) de hautes valeurs paysagère, patrimoniale et biologique en raison de contraintes économiques (difficultés d'entretien et d'exploitation). > Augmenter les nuisances (pollution de l'air, bruit). > Baisser la qualité de vie et nuire à la santé des habitants de l'agglomération. |

2.13.2 Urbanisation

- Forces**
- > Situation centrale entre la métropole lémanique, Berne et Milan.
 - > Réserves de zones à bâtir suffisantes et fort potentiel de densification.
 - > Prix du foncier raisonnable pour le logement et les activités.
 - > Diversité du tissu économique (agriculture, industrie, artisanat, services, tourisme...).
 - > Dynamisme économique et culturel de la ville de Sion (urbanité).
 - > Surfaces de zones industrielles suffisantes.
 - > Présence de l'aéroport au centre de l'agglomération (accessibilité ou réserve de terrains).
 - > Très bon niveau d'équipement dans toutes les communes.
- Opportunités**
- > Promouvoir la région comme un carrefour de l'arc alpin afin de favoriser l'implantation d'entreprises.
 - > Assurer une bonne accessibilité de l'agglomération comme facteur de développement économique.
 - > Soutenir un tissu économique plurisectoriel.
 - > Offrir des surfaces industrielles en suffisance en prévision d'un développement économique.
 - > Maintenir les zones non constructibles actuelles et orienter le développement vers l'intérieur.
 - > Garantir l'offre d'un cadre de vie urbain dans un milieu naturel de qualité.
 - > Offrir des logements de qualité à proximité des infrastructures de transport et des équipements.
 - > Offrir les équipements adéquats pour les habitants et travailleurs de l'agglomération.
- Faiblesses**
- > Forte séparation entre logements (coteau) et activités (plaine).
 - > Centralité trop forte de la ville de Sion avec risque d'étouffement.
 - > Vie économique et sociale des villages en baisse (banlieues dortoirs).
 - > Localisation des réserves de zones à bâtir (coteau) pas en relation avec les besoins (plaine).
 - > Réserves de zones à bâtir morcelées, dispersées et de faible densité.
 - > Importantes surfaces de terrain non bâti indisponibles pour la construction (thésaurisation).
 - > Tendance à la continuité du tissu bâti en plaine (extension est-ouest et remplissage des vides intermédiaires).
 - > Perte de lisibilité et d'identité des centres villageois.
 - > Morcellement des zones d'activité sur toutes les communes de plaine et dispersion des nuisances.
 - > Faible qualité des zones industrielles (dépôts, constructions, accès).
 - > Concentration très forte des centres d'achat vers la sortie d'autoroute de Conthey avec saturation de la zone et engorgement de la circulation.
 - > Concentration très forte des zones d'intérêt général dans la commune de Sion et déséquilibre avec les communes voisines.
 - > Forte exposition des zones constructibles de plaine aux crues du Rhône.
- Risques**
- > Accélérer la perte de vie sociale sur les coteaux et congestion de la plaine.
 - > Diminuer la vitalité de l'agglomération en cas de congestion de la capitale.
 - > Perte du lien social et de l'attractivité dans les villages.
 - > Encourager l'étalement urbain et accroître ainsi les distances à parcourir.
 - > Poursuivre le mitage du territoire en raison du morcellement des zones à bâtir, entraînant une diminution de la qualité de vie.
 - > Provoquer l'éloignement toujours plus marqué des nouvelles zones d'habitation en raison de la thésaurisation.
 - > Perdre la lisibilité du territoire avec l'amenuisement des limites entre les anciens villages et / ou communes.
 - > Baisser l'efficacité des zones industrielles morcelées (impossibilité d'accueillir de grandes entités ou d'effectuer des économies de localisation).

- > Baisser l'attractivité des entreprises en raison d'une image négative d'une zone industrielle de faible qualité.
- > Augmenter les coûts d'équipements pour la commune centre, pouvant l'amener à diminuer ses prestations ou à augmenter les prix d'utilisation de ceux-ci.
- > Provoquer des dégâts potentiels très importants en termes de vies humaines et d'infrastructures dans le cas d'une crue du Rhône de grande ampleur.

2.13.3 Mobilité

- | | |
|---------------------|--|
| Forces | <ul style="list-style-type: none"> > Une situation centrale, permettant une bonne accessibilité depuis l'arc lémanique, Berne et Milan > Un axe autoroutier non saturé et trois jonctions dans le périmètre de l'agglomération. > Une ligne ferroviaire performante constituant la colonne vertébrale des déplacements en transports publics à moyenne et longue distance, avec une gare principale et trois gares régionales. > Un réseau dense de lignes de transports publics régionales. > Un réseau de routes et chemins dense et maillé dans le secteur plaine, allant dans le sens d'une facilité d'utilisation des deux-roues. > Un aéroport permettant des liaisons internationales. > Une topographie de plaine très favorable à l'utilisation des deux-roues non motorisés. |
| Opportunités | <ul style="list-style-type: none"> > Renforcer la centralité de la région sédunoise et son attractivité en exploitant de bonnes liaisons de transport avec d'autres régions dynamiques de Suisse romande, alémanique et du nord de l'Italie. > Assurer des liaisons performantes en transports publics et individuels, de manière à renforcer la situation de Sion et de sa région comme point d'intérêt et non comme région de transit. > Développer un réseau de transports publics d'agglomération s'appuyant à la fois sur le réseau régional dense et sur le réseau urbain sédunois. > Offrir un réseau alternatif de cheminements de mobilité douce utilisant avantageusement le réseau de routes et chemins de plaine à l'écart des axes à orientation trafic. > Faciliter l'arrivée de nouvelles activités intéressées par la desserte aérienne de l'aéroport de Sion. |
| Faiblesses | <ul style="list-style-type: none"> > Une route cantonale T9 qui supporte, outre une part significative du trafic de transit, l'intégralité du trafic intercommunal (transports individuels, transports publics, déplacements cyclistes). > Un réseau de liaisons TP régionales offrant sur certaines lignes des cadences peu attractives. > Un réseau cyclable peu attractif offrant de nombreuses discontinuités quant à son aménagement. > Des engorgements sur les axes principaux menant au centre de Sion. > Aucune coordination des politiques communales de stationnement. > Une situation particulière de l'aéroport, qui accapare des terrains proches de la ville, et génère des nuisances sonores importantes. |
| Risques | <ul style="list-style-type: none"> > Malgré une topographie favorable en plaine, réduire l'attractivité de la mobilité douce par le maintien d'axes routiers peu adaptés au trafic cycliste. > Par la congestion croissante du trafic, provoquer un ralentissement général des transports publics en approche des zones urbanisées, et diminuer de ce fait leur intérêt et leur utilisation. > Diminuer l'attractivité des centres des ville et villages par un appauvrissement de la qualité de vie sociale et de la sécurité routière. > Prendre le risque qu'un trafic parasite apparaisse dans des secteurs non souhaités (quartier d'habitation notamment) en raison de l'absence de politique de stationnement ou d'une mauvaise gestion de ce dernier. > Réduire l'attractivité des secteurs subissant les nuisances de l'aéroport. |

3 HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT

Au cours des dix dernières années, la croissance moyenne annuelle du nombre d'habitants a été plus forte sur le coteau (+1.7%) qu'en plaine (+1.2%). Cette différence est également visible pour les emplois (+1.9% sur le coteau et +1.4% en plaine). Les nouveaux habitants et emplois s'installent loin des centres et des réseaux de communication et participent au développement des communes périphériques (Arbaz, Grimisuat, Vex, Savièse, Les Agettes), ou de nouveaux quartiers périphériques de ces communes (zone à faible densité ou mayens).

Cette tendance est due à la disponibilité des terrains sur le coteau et aux coûts fonciers attractifs. Compte tenu du manque de terrains constructibles en plaine, ce déséquilibre devrait encore augmenter si rien n'est entrepris.

L'objectif du projet d'agglomération est de rééquilibrer le développement entre la plaine et le coteau afin:

- > de maîtriser les effets de la croissance de la population,
- > d'éviter l'asphyxie des communes de plaine (pôles principaux),
- > de faire de la place dans les noyaux de plaine pour attirer nouveaux habitants et emplois de qualité,
- > de répartir les nouveaux habitants et emplois sur un territoire étendu autour de Sion,
- > d'éviter de pénaliser les villages du coteau (perte d'animation et de vie sociale),
- > de conserver des zones centre avec activités et animation (pôles secondaires).

3.1 Habitat

Quelques chiffres :

- > Au 31.12.2009, l'agglomération sédunoise comptait 68'962 habitants.
- > La croissance moyenne annuelle entre 2000 et 2009 est de 1.3% (+7'785 habitants).
- > Pour la même période, la croissance en plaine est de 1.2% et celle du coteau de 1.7%.
- > Les chiffres par commune sont assez homogènes (min. 1.0% à Saint-Léonard et max. 3.0% à Arbaz).

Selon le scénario "moyen" AR-00-2005, l'Office fédéral de la statistique prévoit pour le Valais une augmentation de la population jusqu'en 2034. La croissance de la population serait due principalement au solde migratoire international et intercantonal. Dès 2018, le solde naturel serait négatif. En conséquence, la croissance annuelle tend à diminuer (1.1% en 2010, 0.29% en 2020, 0.14% en 2030). Au-delà de 2034, la population devrait stagner voire diminuer.

Le projet d'agglomération est réalisé sur des hypothèses de développement à l'horizon 2030, soit dans la période de croissance prévue par le scénario "moyen" de l'OFS. Compte tenu de la situation centrale de l'agglomération en Valais, on estime cependant que l'évolution de la population de l'agglomération sera plus favorable que dans le reste du canton.

Ceci s'explique par les principaux facteurs suivants :

- > accessibilité en direction des zones urbanisées de Berne et de l'arc lémanique,
- > attractivité de la capitale en terme d'emplois, de formation et de services,
- > disponibilité des terrains et prix favorables en comparaison nationale,
- > qualité du cadre de vie et proximité des zones de loisirs.

Le développement de l'agglomération sédunoise se base sur la persistance des valeurs de croissance observées ces dernières années. L'objectif de croissance est plafonné à 1.5 % par an de moyenne, soit environ 35 % sur la période 2010-2030. A l'horizon 2030, la population de l'agglomération sédunoise pourrait ainsi compter entre 90'000 et 95'000 habitants.

L'estimation de la capacité théorique des réserves de zones à bâtir permet d'établir la limite supérieure de la population de l'agglomération à environ 100'000 habitants. Cette réserve est supérieure à la croissance attendue et démontre que cette croissance est réaliste par rapport à la situation foncière. Ce calcul prend en compte uniquement les parcelles vides des zones à bâtir actuellement en force et la construction correspondant aux densités en vigueur. Les mesures de densification des parcelles déjà bâties ou de modification des densités actuelles permettront d'augmenter encore cette réserve.

3.2 Emplois

Quelques chiffres :

- > Au 31.12.2008, l'agglomération sédunoise comptait 36'163 emplois.
- > La croissance moyenne annuelle entre 2000 et 2008 est de 1.5% (+3'959 emplois).
- > Pour la même période, la croissance en plaine est de 1.3% et celle du coteau de 1.9%.
- > Les chiffres par commune sont plutôt hétérogènes (min. -1.7% à Ardon et max. 6.7% à Salins).

La croissance du nombre d'habitants est directement liée au nombre d'emplois créés. Pour pouvoir attirer de nouveaux habitants et éviter le départ des jeunes après leur formation, il est essentiel de pouvoir offrir des emplois dans le périmètre de l'agglomération.

L'objectif de croissance en terme d'emplois est donc calqué sur celui de la population, soit 1.5% par an. A l'horizon 2030, le nombre de postes de travail de l'agglomération sédunoise devrait ainsi s'élever à 50'000.

4 OBJECTIFS

4.1 Objectif général

Le projet d'agglomération sédunois vise un objectif général qui peut être énoncé comme suit :

"A l'horizon 2030, le projet d'agglomération sédunoise redessine le centre du Valais, agrandi, accessible et animé.

En plaine, il vise à contenir l'étalement urbain, à structurer le tissu bâti et à répartir les activités entre le centre et les périphéries.

Sur les coteaux, il vise à équilibrer et améliorer les relations avec la plaine tout en exploitant les qualités propres du territoire."

4.2 Objectifs sectoriels

4.2.1 Paysage, nature et environnement

Un paysage préservé et valorisé

- > Préserver et renforcer les valeurs paysagères de l'agglomération et des environs
- > Valoriser les milieux naturels, zones agricoles, espaces récréatifs et éléments patrimoniaux
- > Assurer la cohabitation entre nature, agriculture, mobilité douce, loisirs et tourisme

Un patrimoine mis en valeur

- > Assurer la protection des objets et des structures archéologiques et historiques
- > Intégrer la mise en valeur du patrimoine dans les projets de construction
- > Valoriser le patrimoine, en synergie avec la construction, la culture et le tourisme
- > Favoriser la rénovation des centres villageois

Des milieux naturels protégés et interconnectés

- > Assurer la protection des milieux naturels de valeur
- > Faciliter l'installation de nouveaux milieux naturels
- > Assurer la connexion entre les milieux naturels (réseau écologique)

Une agriculture et une viticulture respectueuses de l'environnement

- > Garantir la pérennité des secteurs agricoles et viticoles
- > Préserver les milieux naturels existant au sein et en bordure des zones agricoles
- > Préserver le coteau viticole comme élément identitaire fort et comme outil de production
- > Etoffer les réseaux écologiques en bordure des zones agricoles
- > Préserver, valoriser et promouvoir l'agriculture de proximité

Un environnement plus sain et un développement durable et évolutif

- > Réduire les nuisances sonores (routes, aéroport militaire) et atmosphériques
- > Tenir compte des enjeux climatiques
- > Encourager une gestion efficiente des ressources
- > Promouvoir la nature en zone urbaine et périurbaine

4.2.2 Urbanisation

Des limites claires à l'extension des constructions

- > Tracer les limites intangibles des zones à bâtir
- > Renforcer les zones de protection naturelles autour des zones bâties
- > Définir des obstacles à l'étalement des constructions

Un développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu existant

- > Permettre la densification du tissu bâti existant
- > Encourager la construction des parcelles non bâties au milieu des zones déjà construites
- > Libérer des zones pour l'habitation dans les centres (ville et villages)
- > Favoriser la construction de nouveaux logements en plaine et à proximité des emplois
- > Augmenter la qualité des logements collectifs

Des zones d'activité rationnelles et durables

- > Coordonner les zones industrielles de plaine
- > Positionner les entreprises en fonction des besoins (énergie, desserte) et des contraintes (bruit, pollution)
- > Répartir les emplois à l'échelle de l'agglomération et les rapprocher des zones d'habitation
- > Encourager la création d'emplois dans les communes et villages du coteau
- > Améliorer l'image et la qualité des constructions

Un cadre de vie sécurisé et valorisé

- > Encourager la mixité des zones d'habitation (modèle du village)
- > Favoriser la rénovation des centres villageois
- > Favoriser les liens avec la nature et la présence d'espaces verts et de milieux proches de l'état naturel en ville

4.2.3 Mobilité

Réseau routier

- > Garantir l'accessibilité à l'ensemble de l'agglomération
- > Renforcer le rôle de transit de la A9 et l'utilisation judicieuse de ses 3 jonctions
- > Limiter les impacts sur le territoire bâti, en particulier dans les zones d'habitation et dans les centres
- > Réaménager qualitativement les traversées de localité en tenant compte de tous les usagers (bordiers, piétons, cyclistes et automobilistes)
- > Assurer le confort et la sécurité de tous les usagers et plus particulièrement des usagers les plus vulnérables (piétons et deux-roues)
- > Donner la priorité à la circulation des transports publics
- > Mettre en place des parkings en connexion avec le réseau de transports publics

Transports publics

- > Offrir une desserte de transports publics dans tous les secteurs urbanisés de l'agglomération
- > Mettre en place un réseau cohérent d'agglomération desservant de manière performante les zones densément urbanisées et les secteurs d'activité
- > Assurer une interconnexion de qualité entre le réseau national, les lignes régionales et le réseau d'agglomération
- > Améliorer la convivialité et la fonctionnalité des interfaces

Mobilité douce

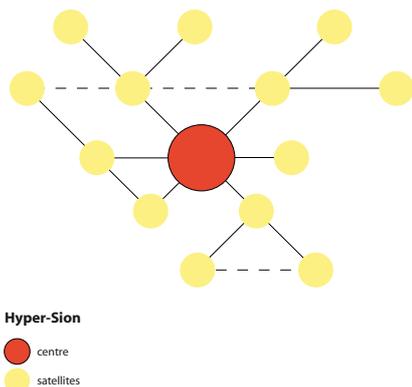
- > Mettre en place un réseau deux-roues direct, sécurisé et confortable entre les diverses zones urbanisées de la plaine
- > Améliorer l'attractivité de la mobilité douce (à pied ou à vélo) en ville, dans les villages et sur les coteaux (où la topographie le permet)
- > Assurer des zones de stationnement vélos attractives à proximité des centres, des principaux générateurs de trafic, des gares et des arrêts de transports publics

5 CONCEPT GENERAL

5.1 Concept général

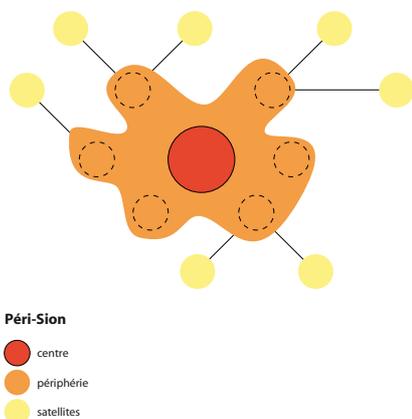
Le concept général du projet d'agglomération s'appuie sur une représentation schématique de la situation actuelle ("Hyper-Sion") et la comparaison de deux variantes de développement possibles ("Péri-Sion" et "Grand-Sion"). Chacun de ces trois scénarios est sommairement développé ci-dessous.

"Hyper-Sion"



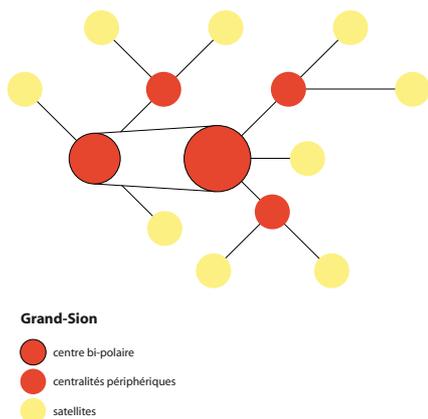
L'analyse de la situation actuelle fait apparaître la centralité très forte de la ville de Sion, capitale cantonale et centre de gravité de l'agglomération. L'Hyper-Sion regroupe la majorité des habitants et concentre la quasi totalité des emplois. Ville à échelle humaine, la qualité de vie y est élevée grâce à une offre commerciale, culturelle et de loisirs importante. La concentration a ses limites, avec un risque de saturation à court terme: rareté des terrains, augmentation de la circulation. En orbite autour de la ville-centre, les communes périphériques deviennent des satellites. Leurs activités et l'animation se sont déplacées dans le centre. Ces communes se sont ainsi transformées en cités dortoirs. Ce déséquilibre induit une dépendance très forte des villages vis-à-vis de la ville.

"Péri-Sion"



L'évolution naturelle, en l'absence de coordination étroite entre les communes de l'agglomération, pourrait entraîner une dégradation généralisée de la situation. Le Péri-Sion représente l'explosion de la ville de Sion, hypertrophiée et informe, en une grande périphérie. En débordant de son cadre originel, le centre-ville se répand sur les villages voisins qui sont avalés par une urbanisation sans limite. Les frontières communales et les limites historiques sont effacées. Malgré cet étalement, l'attractivité du centre demeure et tout continue d'y converger. La qualité de vie générale diminue: le centre-ville étouffe sous l'effet du manque de place et la périphérie absorbe les nuisances du centre. Cette situation renforce encore le clivage plaine-coteau puisque les villages-satellites restent en marge.

"Grand-Sion"



L'évolution planifiée de la situation actuelle, sous l'impulsion du projet d'agglomération, devrait amener à un rééquilibrage des zones de développement. Aux côtés de la ville historique, l'émergence d'un deuxième centre (Ardon-Vétroz-Conthey) permet de répartir habitants et emplois sur un territoire plus vaste. Ensemble, les deux noyaux de l'agglomération comptent plus de 60'000 habitants et près de 30'000 emplois. Afin de réduire son emprise sur le territoire, le Grand-Sion est articulé par un espace non-bâti, séparant les deux pôles et reliant Mont-d'Orge aux Iles à travers la vallée du Rhône. Dans le deuxième cercle, plusieurs villages du coteau sont appelés à exercer une centralité communale ou régionale. Relais naturels entre les villages-satellites, les vallées latérales et la plaine, ils canalisent les flux, regroupent commerces et services et attirent les nouveaux habitants.

Le concept de Grand-Sion a été retenu comme objectif stratégique pour l'élaboration du projet d'agglomération. Il présente les avantages suivants:

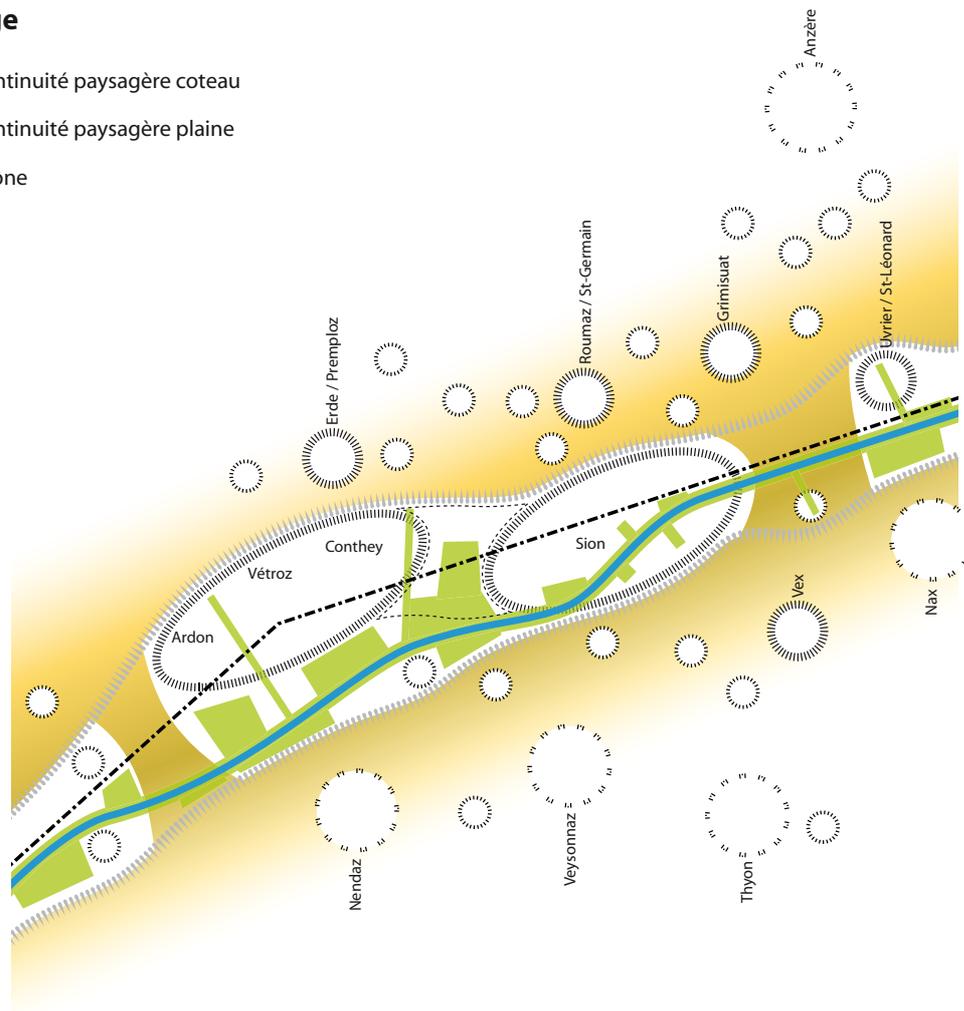
- > Atténuation de la centralité de la ville de Sion.
- > Réduction des problèmes de congestion (trafic) et de saturation (espace disponible).
- > Rééquilibrage entre les deux pôles urbanisés de plaine.
- > Structuration de la zone urbaine d'Ardon, Vétroz et Conthey (plaine).
- > Réduction des surfaces périurbaines aux abords des villages de plaine.
- > Constitution ou consolidation de centralités sur le coteau.
- > Création d'emplois décentralisés à proximité des zones d'habitat.
- > Hiérarchisation des réseaux de transport en trois cercles (centre urbain de plaine = TP + MD / villages-centres du coteau = TP / territoire étendu de la région = TP + TIM).

Le projet d'agglomération est construit autour du concept de Grand-Sion et décliné selon les thèmes d'étude suivants: territoire et paysage, urbanisation, réseau routier, transports publics et mobilité douce.

5.2 Territoire, paysage, environnement

Paysage

- continuité paysagère coteau
- continuité paysagère plaine
- rhône

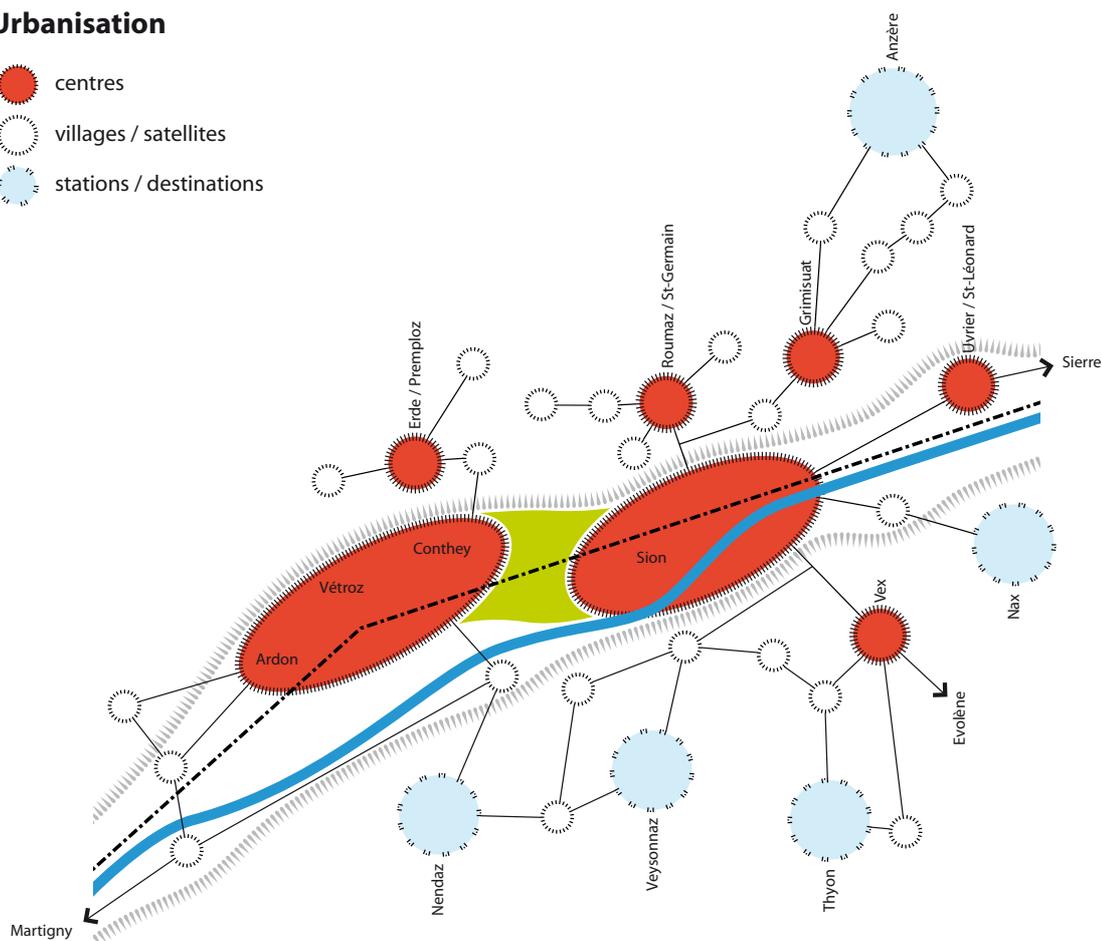


- > Le concept de territoire et paysage définit le cadre dans lequel s'insèrent les zones urbanisées de l'agglomération.
- > Le paysage et les liaisons naturelles forment le canevas qui sous-tend l'urbanisation.
- > Le paysage viticole et arboricole des communes concernées trace des limites naturelles à l'urbanisation.
- > Les sites et milieux d'importance nationale et les couloirs qui les relient tracent également des limites naturelles à l'urbanisation.
- > Le cœur de l'agglomération est en plaine, délimité au nord et au sud par la topographie.
- > Les limites est et ouest des villes de plaine sont renforcées et matérialisées par des couloirs verts qui relient les rives nord et sud.
- > Entre les pôles de plaine, un parc naturel urbain est aménagé comme poumon vert et espaces de détente.
- > Le long du Rhône, un "corridor" vert assure la continuité biologique longitudinale dans le sens de la vallée (revitalisation des abords du fleuve).
- > Cet espace naturel aménagé agit comme un fil conducteur à travers l'agglomération pour la mobilité douce, les loisirs et la détente (réappropriation des berges du fleuve).
- > D'autres "corridors" verts transversaux, suivant dans la plupart des cas les affluents du Rhône, assurent les continuités naturelles et paysagères.
- > Les villages du coteau sont insérés dans la nature qui les délimite et les met en valeur.
- > Les anciens villages et hameaux gardent visibles leur structure historique et se distinguent des zones de nouvelles constructions.

5.3 Urbanisation

Urbanisation

-  centres
-  villages / satellites
-  stations / destinations

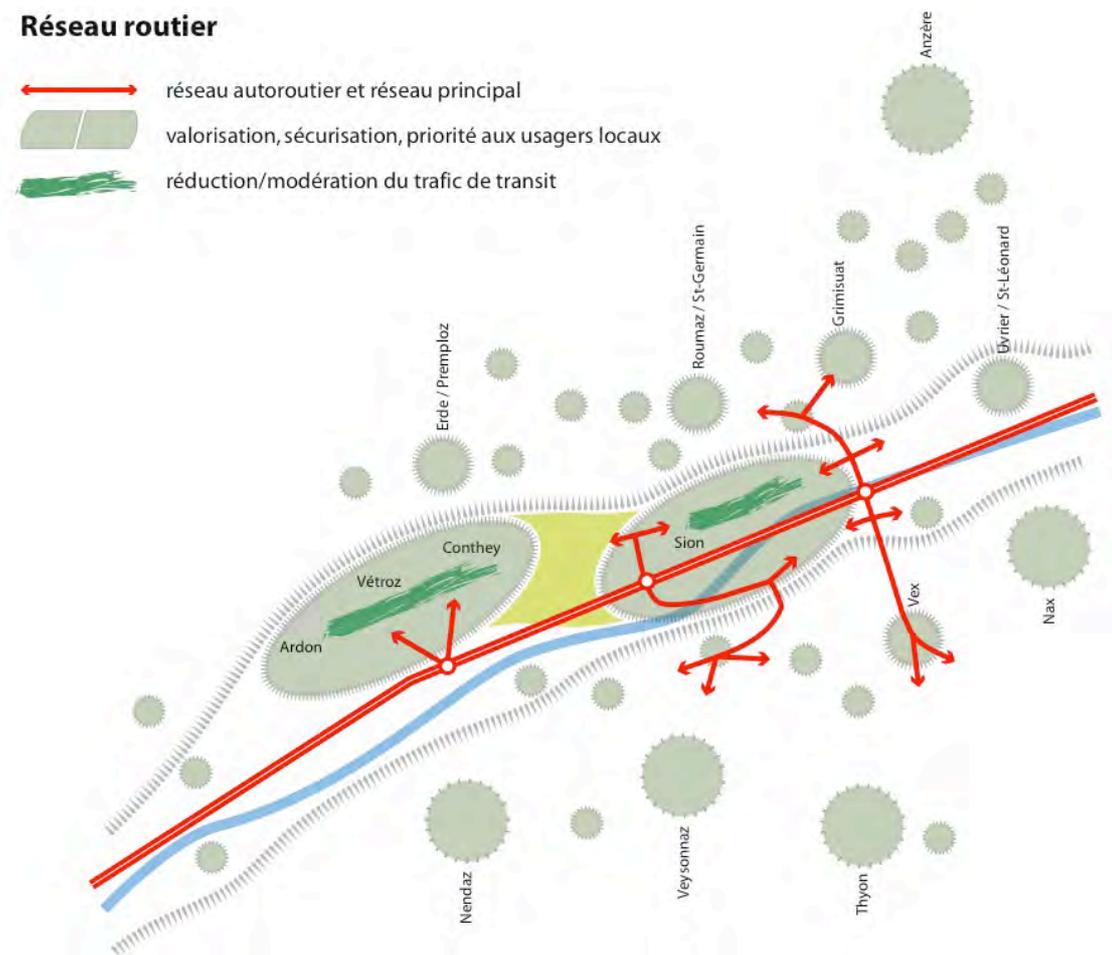


- > Le concept d'urbanisation repose sur un cœur d'agglomération constitué du bipôle Sion et Ardon-Vétroz-Conthey (plaine).
- > Sion est le centre historique de l'agglomération, rayonnant et compact, construit autour des châteaux de Valère et Tourbillon.
- > Ardon-Vétroz-Conthey (plaine) est le nouveau centre de l'agglomération, linéaire et hétérogène, construit le long de la route cantonale.
- > Entre les deux pôles, un vide naturel est constitué par les collines de Mont-d'Orge et des Maladaires et le domaine des Iles, qui à la fois les lie et les sépare.
- > Les nouveaux habitants et les emplois créés sont répartis entre les deux pôles afin d'équilibrer la croissance et de répartir les contraintes sur le territoire.
- > De concurrentes, les deux villes de plaine deviennent complémentaires et font valoir des atouts différents.
- > Sur le coteau, cinq centres périphériques accueillent des fonctions délocalisées destinées à plusieurs villages ou communes.
- > Situés sur des points de convergence naturelle, ils drainent les flux et regroupent les services de la commune (Conthey, Savièse), de la vallée (Vex) ou de la région (Grimisuat).
- > Véritables relais entre le cœur de l'agglomération et l'ensemble des communes de l'ARS, ces villages assurent également la liaison avec les destinations touristiques.

5.4 Transports individuels

Réseau routier

-  réseau autoroutier et réseau principal
-  valorisation, sécurisation, priorité aux usagers locaux
-  réduction/modération du trafic de transit

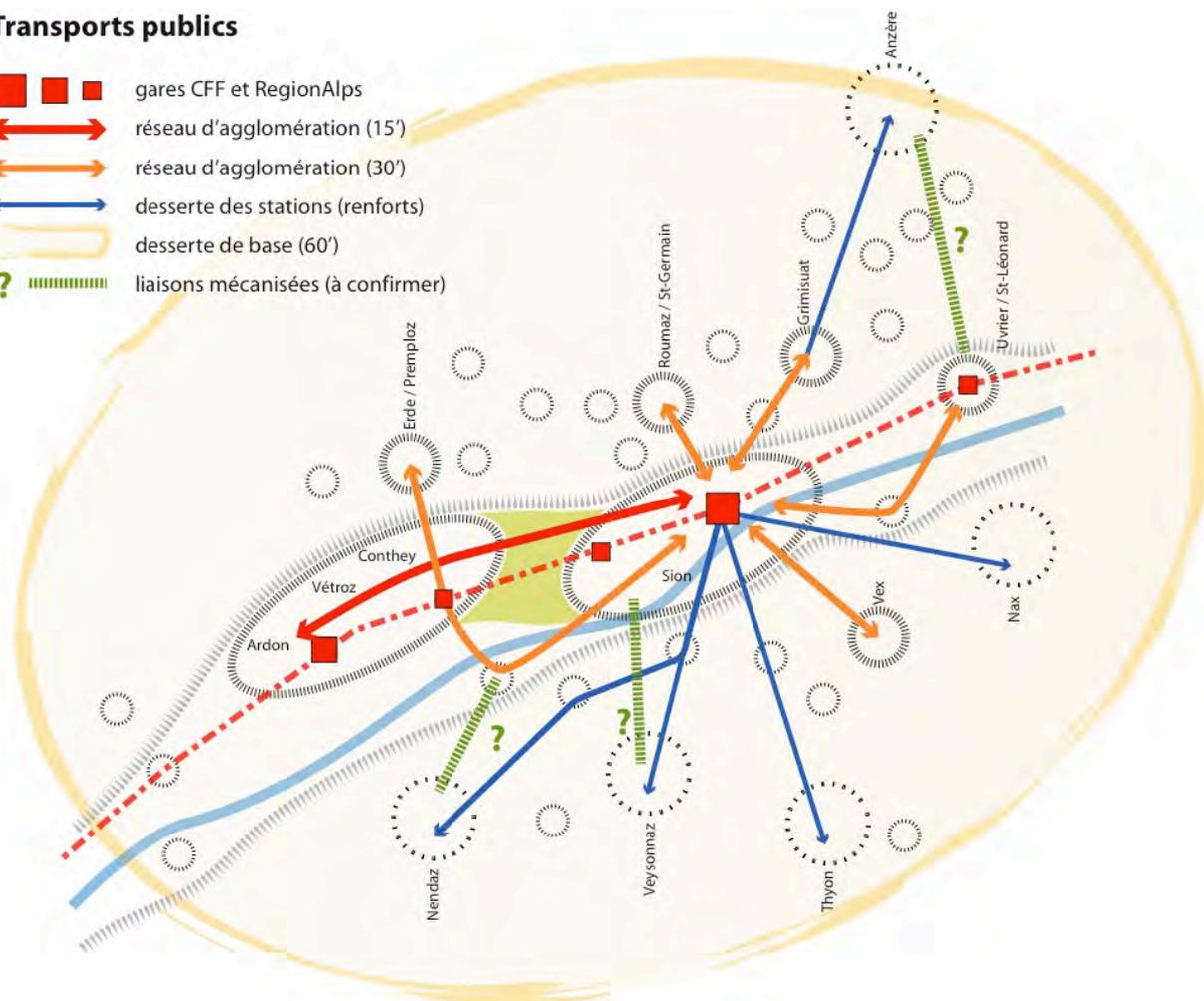


- > Le réseau routier principal est en place.
- > L'autoroute et le réseau cantonal assurent l'accessibilité à l'agglomération et les liaisons avec les villages et les stations des vallées latérales.
- > Le concept vise à renforcer le rôle de l'A9 comme axe de transit et de liaison entre les différentes parties de l'agglomération.
- > Le réseau routier principal est adapté afin d'éviter son utilisation comme axe de transit local parallèle à l'autoroute.
- > Les centres urbains et villageois sont valorisés et modérés afin de diminuer les nuisances liées au trafic et d'améliorer la sécurité et la qualité de vie de tous les usagers.
- > Les transbordements de la voiture sur les TP sont facilités par la création d'interfaces (P+R) judicieusement localisés.

5.5 Transports publics

Transports publics

- ■ ■ gares CFF et RegionAlps
- ↔ réseau d'agglomération (15')
- ↔ réseau d'agglomération (30')
- ↔ desserte des stations (renforts)
- ↔ desserte de base (60')
- ? ▤ liaisons mécanisées (à confirmer)

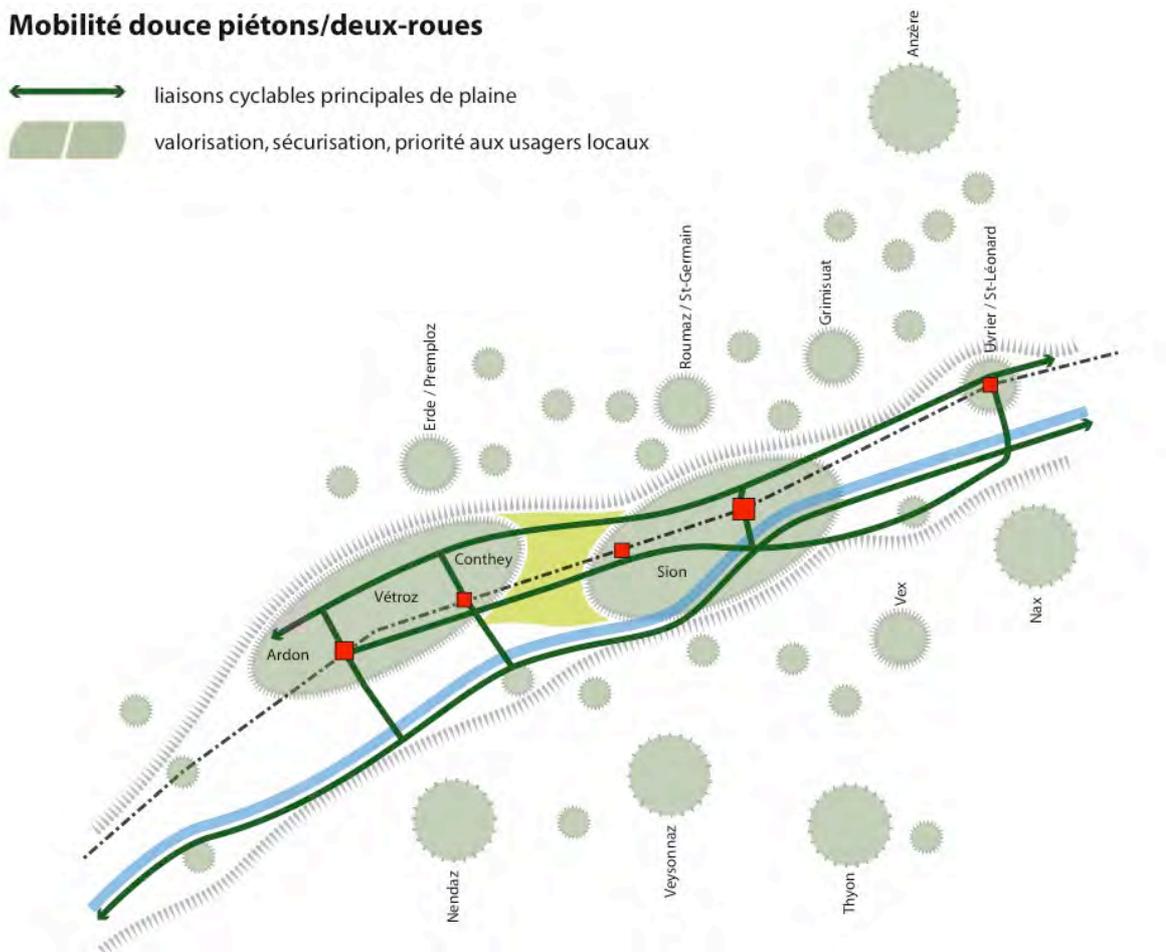


- > Le développement attendu et souhaité du pôle ouest de l'agglomération (Ardon-Vétroz-Conthey) impose la mise en place d'une seconde gare ferroviaire reliée directement au réseau direct national.
- > Le réseau d'agglomération principal dessert la ville de Sion et les secteurs densément bâtis de l'ouest de l'agglomération. Il s'étend ainsi aux communes de Sion, Ardon, Vétroz et Conthey (fréquences : 7' à 15').
- > Le réseau de transports publics d'agglomération dessert également le coteau. Il relie ainsi directement les pôles secondaires (Erde, Savièse, Grimisuat, Uvrier-Saint-Léonard et Vex) à la plaine avec une cadence de 30'.
- > Le réseau régional est adapté pour assurer une desserte, à la cadence horaire, des villages et des stations touristiques des vallées latérales. En période touristique et en fonction de la demande, la desserte des stations est renforcée.
- > Une desserte mécanisée directe de la plaine vers les stations de Nendaz, Veysonnaz et Anzère est à l'étude.

5.6 Mobilité douce

Mobilité douce piétons/deux-roues

-  liaisons cyclables principales de plaine
-  valorisation, sécurisation, priorité aux usagers locaux



- > Des liaisons cyclables principales est-ouest directes, sûres et confortables sont aménagées entre les zones urbanisées de plaine.
- > Des liaisons transversales secondaires assurent la desserte fine du territoire et le relient au réseau principal et aux stations de transports publics.
- > La continuité du réseau est assurée. Les points de conflit potentiels avec le trafic automobile sont sécurisés.
- > Le réseau d'agglomération est judicieusement connecté aux itinéraires de cyclotourisme.
- > Les liaisons piétonnes et cyclables sont agrémentées de végétation et s'insèrent dans le paysage.

6 LE PROJET D'AGGLOMERATION

Projet d'agglomération séduinois : Paysage



-  zones de protection
-  zones agricoles
-  zones non bâties diverses
-  centres historiques
-  secteurs d'urbanisation
-  zones agricoles avec pression forte
-  zones à priorité paysagère
-  zones Rhône et affluents
-  zones naturelles et de délaissments (Rhône et affluents)

6.1 Paysage

6.1.1 Des typologies paysagères à préserver et à valoriser

Afin de ne pas rendre banale toute une portion de territoire, les typologies paysagères existantes doivent être préservées. Un projet de cette envergure nécessite une planification paysagère de qualité. Par son caractère et sa structure, le paysage peut jouer son rôle de squelette et porter les projets urbanistiques. De tapis sur lequel le bâti est éparpillé, le paysage se transforme alors en écrin dans lequel le bâti est mis en valeur.

Différents éléments doivent être pris en compte :

- > redonner de l'importance à l'axe longitudinal du Rhône,
- > favoriser les vues et les échappées en direction des vallées latérales,
- > préserver la typologie des cônes de déjection et leur géométrie "en patte d'oie",
- > assurer la pérennité et préserver l'état des zones de vignoble,
- > préserver les vues et les dégagements sur les collines,
- > réserver des ouvertures et des zones non bâties sur les coteaux,
- > conserver et valoriser les éléments de l'architecture vernaculaire et historique.

Un projet de cette envergure nécessite une planification paysagère globale et détaillée. Les mesures proposées ci-après devront pour cela être approfondies en fonction des secteurs concernés et des acteurs responsables (communes, agglomération, canton).



Le tracé du Rhône à l'embouchure de la Borgne, avec les villages d'Uvrier / St-Léonard (à gauche) et Bramois (à droite)

6.1.2 Des limites naturelles à renforcer

Le cadre naturel de l'agglomération sédunoise est constitué de la plaine du Rhône et des coteaux. La topographie, les surfaces agricoles et forestières tracent les limites naturelles de l'urbanisation: le vignoble (rive droite), la forêt (rive gauche) et les vergers (Bramois-Uvrier).

Plusieurs secteurs viticoles sont déjà soumis à des mesures de protection (communes d'Ardon, Vétroz, Conthey et Sion) qui permettent de résister à la pression immobilière. D'autres secteurs, contigus ou proches, présentent un mélange de constructions et de parcelles cultivées (commune de Saint-Léonard, hameaux de Diolly et Mollignon, Mont-d'Orge). Cette protection devrait être harmonisée sur l'ensemble du périmètre bordant les secteurs d'urbanisation. La parution prochaine de la politique agricole 2014-2017 devrait légitimer le lancement, par les services du canton, d'un projet paysager dans les vignobles (projet devant encore être approuvé). Ce projet devrait au moins préciser la coordination entre canton et communes et préciser le leadership. Jusqu'ici, le rôle du canton se limite à un accompagnement pour les communes désireuses de protéger leurs espaces paysagers.



Le village de St-Léonard lové au pied du vignoble.

Les espaces situés au pied du coteau doivent également être préservés en tant que transition entre des milieux de nature différente. C'est le cas notamment de la partie sud de la place d'armes de Sion ou d'une partie de la zone industrielle de Chandoline.

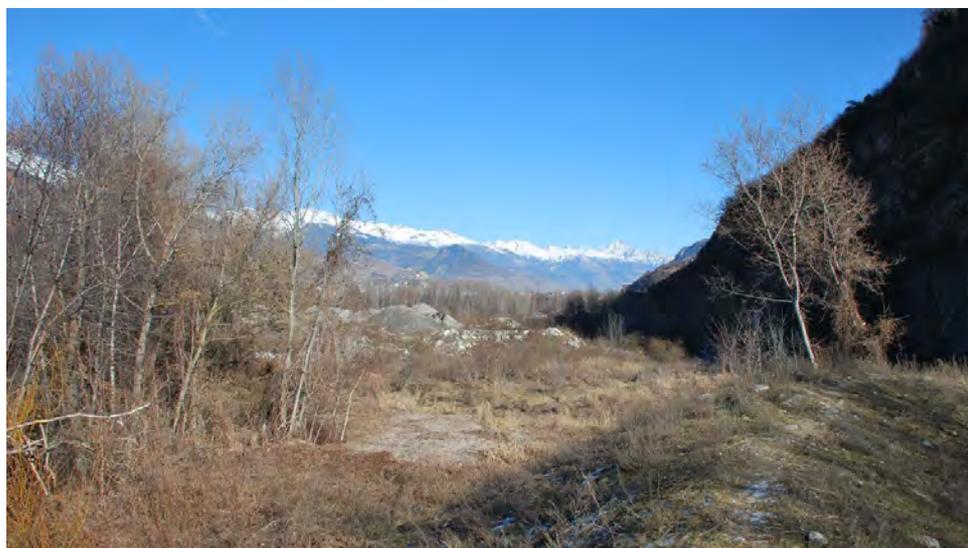
Sur le coteau, les villages sont généralement insérés dans un contexte agricole ou naturel qui met en valeur les constructions et sépare les hameaux d'une même commune (Conthey). Cependant, la prolifération de nouvelles constructions entre les villages rend parfois cette lecture difficile (Savièse, Ayent) et les nouvelles zones de développement sont situées à l'écart des anciens villages (Grimisuat).

6.1.3 Des espaces naturels à préserver et à mettre en réseau

En coordination avec les projets Rhône 3 et REC (Réseau écologique cantonal pour la plaine du Rhône), les conditions favorisant la biodiversité devraient être améliorées de manière significative. Il s'agira de ménager des accès aux zones naturelles tout en réservant et en protégeant les milieux les plus sensibles.

Afin d'éviter les conflits, les zones nature-détente, nature-biodiversité et agriculture doivent être clairement distinguées. Effectivement, chacun de ces espaces remplit une fonction qui lui est propre :

- > l'épanouissement des citoyens dans un décor verdoyant et agréable pour les zones de nature-détente,
- > la sauvegarde et la préservation des milieux naturels dignes d'intérêt dans un cadre exclusivement dédié à cet objectif pour les zones nature-biodiversité,
- > le maintien d'une activité agricole pérenne en phase avec la nature environnante (intégration des réseaux écologiques dans la mesure du possible) pour les surfaces agricoles



> Abords du Rhône entre les communes de Conthey et Vétroz.

Différents milieux sont concernés. Le projet permettra de :

- > préserver les cours d'eau et zones humides, revitaliser les rivières,
- > préserver les milieux naturels d'importance nationale, leur aménager des zones tampon et favoriser leur mise en réseau (couloirs à faune),
- > préserver les inventaires fédéraux et arrêtés cantonaux, les connecter avec d'autres espaces naturels ou paysages de valeur,
- > profiter du réaménagement ou de l'extensions des réseaux de transports et d'énergie pour créer des liaisons naturelles et étoffer le réseau des espaces verts,
- > conserver ou créer des espaces verts dans les zones urbanisées,
- > redimensionner les zones à bâtir en fonction des zones de protection de la nature (PPS, vignoble).

6.1.4 Des continuités paysagères à garantir

Entre les coteaux nord et sud, plusieurs corridors verts assurent la continuité paysagère entre les deux versants de la vallée du Rhône. Ces espaces marquent également les limites est (vergers de Bramois et Uvrier) et ouest (vignoble d'Ardon et Chamoson) de l'agglomération.

Entre Sion et Conthey, le vide naturel constitué par le domaine des Iles, les collines des Maladaires et de Mont-d'Orge assurent la continuité paysagère transversale. Il joue également le rôle d'espace tampon entre les pôles urbains.

Ces corridors verts peuvent être partiellement constructibles (zone d'intérêt général) et destinés à des programmes publics, sportifs ou récréatifs de grande envergure. C'est notamment le cas du golf, de l'hôpital régional et de la clinique de réadaptation, de l'aéroport et du tennis des Iles. Toutefois, ces constructions doivent être soumises à des règles propres aux exigences du secteur.



Golf de Sion et Hôpital régional avec les anciens vergers de Bramois en arrière-plan.

Dans le sens de la vallée du Rhône, la continuité paysagère est essentiellement liée au tracé du fleuve. Dans les parties est (Saint-Léonard) et ouest (Ardon, Vétroz et Conthey) du périmètre d'agglomération, le Rhône est entouré de zones agricoles ou naturelles. Dans la partie urbanisée de la commune de Sion, il est entièrement enserré par le tissu bâti et son envergure se réduit à la largeur des berges aménagées. La requalification des abords du fleuve dans le cadre de la 3ème correction du Rhône, ainsi que les projets d'aménagement des rives à travers la ville de Sion permettront d'améliorer cette situation.

6.1.5 Des cours d'eau à valoriser

Si le Rhône a joué un rôle déterminant pour l'organisation des implantations humaines dans la plaine du Rhône, ses affluents sont également en contact avec les principales zones urbanisées. Les quatre gares du périmètre d'agglomération sont ainsi implantées sur une rivière latérale. En cas de crue, les rivières représentent donc une menace aussi sérieuse que le fleuve pour les secteurs urbanisés. Le projet d'agglomération sédunois est à la fois compatible avec les objectifs et les directives du projet Rhône 3 et avec les projets de sécurisation des affluents. Cependant, il n'est pas exclu que le projet d'agglomération influence les aménagements prévus dans le cadre de la troisième correction, ceux-ci n'étant pas encore arrêtés.

Les tracés des rivières perpendiculaires à la vallée offrent également un fort potentiel en matière de mobilité douce et d'espace public. La connexion entre la gare et le centre des villages pourrait être réalisée en site propre, le long des cours d'eau. Ces axes verts, à proximité des zones fortement urbanisées, pourraient alors être aménagés en fonction des piétons (chemin, mobilier) et non plus seulement des voitures (routes, digues).



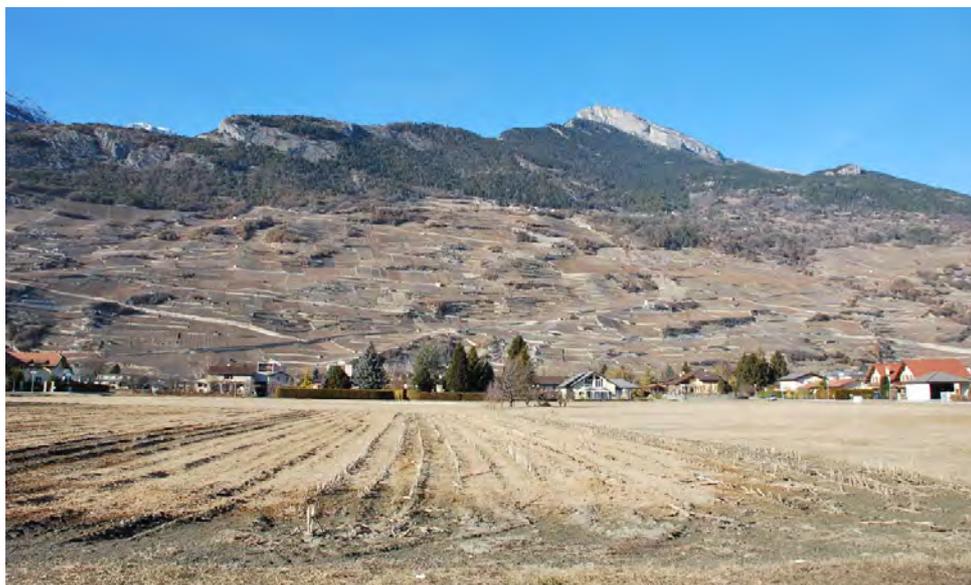
Embouchure de la Sionne dans le Rhône au centre ville de Sion.

6.1.6 Des espaces agricoles à protéger et à valoriser

Les espaces agricoles ne bénéficiant souvent pas d'une protection aussi importante que les forêts ou certaines zones naturelles, le risque existe de voir de bonnes terres agricoles disparaître. Il est donc important d'harmoniser les pratiques et les règlements existant dans chacune des communes.

Concernant l'organisation de l'espace agricole, il s'agira de préserver les structures végétales existantes, de tirer parti des surfaces de compensation, de profiter de la présence des canaux et de planter des haies afin de densifier les réseaux écologiques. Une attention particulière sera portée sur les vergers (à préserver et, localement à replanter, notamment avec d'anciennes variétés afin de garantir une diversité génétique).

Enfin, du point de vue des ressources, on visera à sauvegarder un maximum de terrains cultivables afin de maintenir une agriculture et une économie de proximité à même de répondre à la demande en produits du terroir tout en ménageant les ressources. La proximité d'un espace agricole de qualité représente un attrait supplémentaire pour un habitat en plaine.



Zone agricole contiguë à la zone à bâtir, commune de Vétroz.

6.1.7 Un patrimoine à préserver et à mettre en valeur

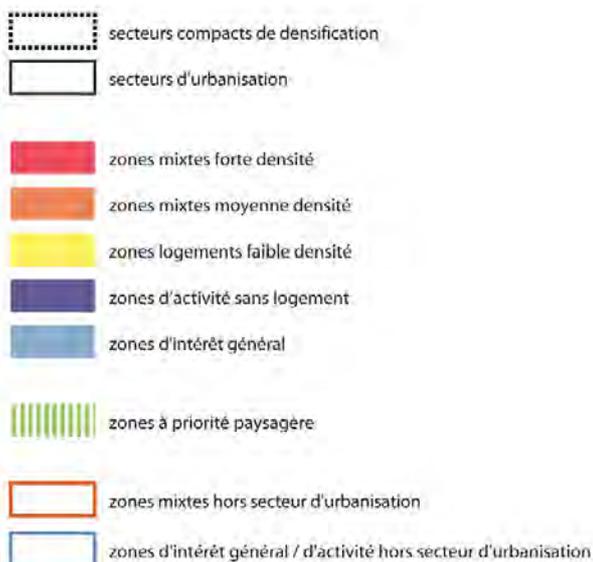
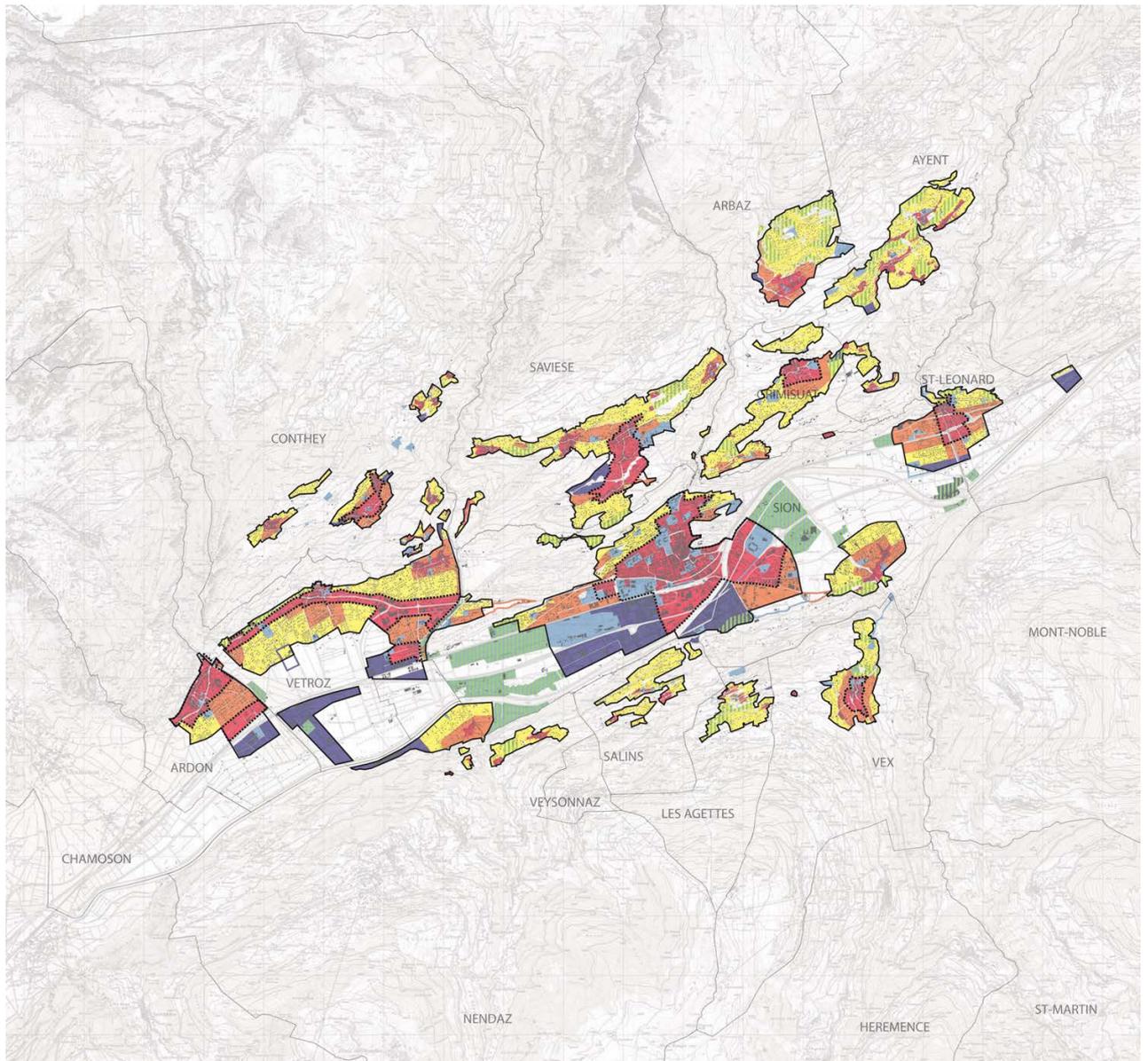
Poursuivre le développement sans mettre en péril les composantes d'un riche patrimoine représente une gageure. L'opportunité réside dans le fait de mettre en valeur des éléments peut-être oubliés, ou de s'en inspirer pour des projets futurs, afin de :

- > préserver le voisinage et les vues sur les collines et leurs monuments,
- > signaler la présence d'objets historiques ou les mettre en valeur par une architecture appropriée,
- > favoriser la rénovation des constructions dans les centres villageois,
- > sauvegarder et valoriser les anciens bâtiments agricoles désaffectés,
- > entretenir les murs des vignes, conserver la diversité des cépages et pérenniser le savoir faire,
- > valoriser le patrimoine et les produits, à travers la promotion des produits du terroir, l'agriculture biologique et les activités de loisir,
- > entretenir et préserver les bisses et voies historiques, les intégrer aux réseaux piétonniers (év. cyclables) et les valoriser à travers les activités de détente et de tourisme,
- > préserver et valoriser les sites et éléments archéologiques.



Le vignoble en terrasses de Clavaux situé à la sortie est de la ville de Sion.

Projet d'agglomération séduinois : Urbanisation



6.2 Urbanisation

6.2.1 Des secteurs d'urbanisation

Ces secteurs sont délimités en fonction du contour des zones à bâtir actuellement en force. Ils servent à cadrer l'urbanisation en renforçant les barrières naturelles, en ajoutant de nouvelles limites et en rationalisant les géométries. Cette limitation vise à freiner l'étalement urbain dans la plaine du Rhône et sur les coteaux. Elle s'accompagne d'un renforcement ponctuel des mesures de protection des espaces naturels (paysage, agriculture, viticulture, nature, cours d'eau).

Cette première délimitation encourage la croissance à l'intérieur du tissu bâti (remplir les vides disponibles). Dans ces secteurs, plusieurs mesures doivent être prises pour améliorer l'utilisation du sol et rationaliser l'organisation des constructions :

- > encourager la mise sur le marché des parcelles vides (réduire la thésaurisation),
- > encourager l'utilisation des soldes de densité non-utilisée,
- > augmenter les indices de densité (minimum 0.30-0.35),
- > définir des densités minimales (60%-80% de la densité autorisée),
- > augmenter la qualité générale des constructions, leur durabilité et leur intégration au tissu bâti existant,
- > modifier les règlements de construction (mitoyenneté, contiguïté, hauteur, distances aux limites),
- > prévoir un cadre qualitatif pour les nouveaux projets (commission d'experts).

Les installations à forte fréquentation devront prendre place exclusivement dans les secteurs d'urbanisation. Il convient de leur prévoir une localisation propice, en prenant notamment en compte les critères suivants :

- > accessibilité optimale en transport individuel motorisé (sortie d'autoroute), en transport public (proximité avec les lignes de chemin de fer ou le réseau d'agglomération) et en mobilité douce,
- > proximité avec les zones de haute densité,
- > proximité avec les secteurs compacts de densification (pôles de développement prioritaires)
- > regroupement des attracteurs sur quelques zones ciblées.



Zone immeubles de Châteauneuf, commune de Conthey

6.2.2 Des secteurs compacts de densification

Ces secteurs sont situés à l'intérieur des secteurs d'urbanisation et caractérisent les secteurs centraux à développer en priorité. Ils constituent les cœurs urbains de l'agglomération avec des exigences élevées en matière d'accessibilité, de densité, de mixité et de proximité.

Ils répondent aux critères suivants :

- > affectation entièrement en zone mixte à forte densité (centre-village / centre-ville),
- > position stratégique par rapport aux transports publics et aux emplois,
- > disponibilité et qualité élevées des espaces publics,
- > contiguïté avec des zones d'intérêt général,
- > concentration des pôles de développement et d'installations à forte fréquentation.

Le projet d'agglomération distingue trois types de secteurs compacts :

Le centre-ville de Sion

- > la ville noyau avec un développement concentrique autour de la vieille ville,
- > la ville du XXe siècle saturée et à l'étroit entre les collines à l'est, le vignoble au nord et les voies CFF au sud,
- > les zones d'extension potentielle de la ville sont situées au sud (ville du XXIe siècle) et à l'est (Vissigen, Champsec),
- > la mutation de la zone industrielle située entre les voies CFF et le Rhône,
- > la densification des quartiers de Champsec et Vissigen au sud du Rhône (campus, stade de Tourbillon, casernes),
- > la promotion d'un tissu dense, compact et mixte.



La rue de l'Industrie, axe structurant de la ville du XXIème siècle.

La ville linéaire d'Ardon-Vétroz-Conthey

- > trois communes voisines mais indépendantes
- > un développement initial le long de la route cantonale,
- > le regroupement de plusieurs noyaux historiques reliés par des zones villas,
- > la création d'une zone commerciale à proximité de la sortie autoroute de Conthey,
- > la densification entre les noyaux et la consolidation du bâti aux abords de la route,
- > l'amélioration de la qualité des espaces publics et la création d'une identité commune,
- > la mutation souhaitable des centres commerciaux (mixité, densification, réaffectation),
- > la promotion d'un tissu dense, compact et mixte.



Zone commerciale de Conthey, organisée autour de la route cantonale et de la sortie d'autoroute.

Les centres des villages-relais du coteau ou centralités périphériques

- > des villages au centre d'un groupe de villages (Erde, Premploz), d'une commune (St-Germain) ou d'une vallée (Vex),
- > un point de convergence naturel de plusieurs routes avec potentiel pour les transports publics,
- > l'augmentation souhaitable de la masse critique (habitants et pendulaires) pour favoriser les commerces et les services,
- > une plateforme d'échange entre la ville de plaine et les villages supérieurs et stations,
- > la promotion d'un tissu dense, compact et mixte.



Le cœur du village de Vex, centralité périphérique, est traversé par la route cantonale.

6.2.3 Des zones d'activité regroupées, concentrées et rationalisées

Les zones d'activités doivent être coordonnées à l'échelle de l'agglomération pour offrir à chaque type d'entreprise des conditions favorables à son activité et compatibles avec ses besoins et/ou ses contraintes. Les entreprises pourraient être localisées en fonction des nuisances produites, des besoins énergétiques, des contraintes d'accès (route, train) ou des synergies potentielles. De plus, les zones d'activité devraient présenter une certaine qualité (critères d'exigence variable selon le secteur concerné) dans leur organisation, notamment en agissant sur :

- > le traitement des aménagements extérieurs,
- > les implantations, les gabarits et les alignements,
- > les circulations, les accès et les surfaces de parking,
- > la localisation des zones de dépôt et de stockage,
- > les teintes et les matériaux des constructions.



La zone industrielle de Chandoline au sud de la ville de Sion, avec vue sur Valère et Tourbillon.

Sur le périmètre de la commune de Sion, les activités industrielles lourdes sont sorties des quartiers Sous-gare, Champsec et Vissigen. Elles sont regroupées vers la sortie d'autoroute Sion-Ouest, au sud de l'aéroport, ainsi qu'au sud du Rhône avec une extension de la zone industrielle en prolongation du domaine des Îles.

Dans le même mouvement, le déplacement de la gare de marchandises du Valais central (CFF Cargo) est éventuellement envisagé à l'extérieur du périmètre de l'agglomération.

La zone industrielle écologique de l'UTO à Uvrier/St-Léonard est destinée à favoriser les échanges entre gros producteurs (usine de traitement des déchets) et consommateurs (zinguerie) d'énergie.

Sur le périmètre des communes d'Ardon, Vétroz et Conthey, les zones industrielles sont agrandies et concentrées le long des voies CFF et de l'autoroute.

Sur les communes de Savièse et Ayent, les zones industrielles et artisanales situées à l'entrée aval des villages sont agrandies et rationalisées. L'utilisation du sol est optimisée (réduction des espaces perdus) et les activités sélectionnées (suppression des dépôts de matériaux). Ces zones sont destinées en priorité aux entreprises locales qui souhaitent sortir des villages (meilleur accès, limitation des nuisances dans les zones à bâtir) et permettent également d'offrir de surfaces pour l'implantation de nouvelles entreprises (exigences élevées).

6.2.4 Des espaces à priorité paysagère

Entre les secteurs d'urbanisation, le projet d'agglomération prévoit la définition d'espaces à priorité paysagère. Ces espaces-tampons, situés entre des zones déjà fortement urbanisées, contiennent des surfaces agricoles, naturelles ou réservées aux installations publiques. Dans les secteurs constructibles, des limitations sont appliquées sur le nombre et la taille des constructions et des règles spéciales sont édictées en matière d'aménagements extérieurs et de gestion des espaces vides. Ces mesures servent à renforcer les limites de la zone à bâtir que sont le vignoble (zone de protection étendue), la topographie (collines de Mont-d'Orge et Maladares), les abords des rivières (Rhône, Lizerne et Morge) et les voies de communication (route d'Hérens à l'est de Sion, route de Chippis au nord de Bramois).

Les surfaces concernées, entre les secteurs d'urbanisation, sont les suivantes :

- > Pra-Bardy à Aproz, commune de Sion
- > domaines des Iles, commune de Sion
- > partie Ouest de l'aéroport, commune de Sion,
- > terrain de golf, commune de Sion,
- > pôle hospitalier, commune de Sion.



Le pôle hospitalier de Sion.

A l'intérieur des secteurs d'urbanisation, certaines parcelles situées en zone à bâtir de faible densité sont également soumises à des mesures de priorité paysagère. Il s'agit de zones faiblement bâties, situées à l'écart des centres villageois historiques et fortement connectées avec l'environnement naturel (par exemple les hameaux de Mont-d'Orge et Diolly, pied du coteau viticole de Vétroz, zone de faible densité des hauts d'Arbaz, secteurs de villas entre les villages de Savièse et d'Ayent, zone industrielle de Chandoline).

Les surfaces concernées, dans les secteurs industriels et d'utilité publique, sont les suivantes :

- > zone industrielle du Botza, commune de Vétroz,
- > zone d'utilité publique, commune de Vétroz,
- > sud de la zone industrielle de Chandoline, commune de Sion,
- > zone industrielle d'Uvrier (UTO), commune de Sion,
- > zone d'intérêt général d'Uvrier, Sion
- > zone d'utilité publique de Châteauneuf (Ecole d'agriculture), commune de Sion,
- > zone sportive de Bramois, commune de Sion.



Entreprise installée dans la zone industrielle du Botza, Vétroz.

Les surfaces concernées, dans les secteurs d'habitation, sont les suivantes :

- > pied de coteau, commune de Vétroz,
- > entre Baar et Plan Baar, commune de Nendaz,
- > entre Chandolin et Granois, commune de Savièse,
- > entre Saint-Germain et Drône, commune de Savièse,
- > bas d'Ormône, commune de Savièse,
- > Mont d'Orge, commune de Sion,
- > les Agettes,
- > Vex,
- > Comèra, commune de Grimisuat,
- > entre Grimisuat et Argnou (Ayent), commune de Grimisuat,
- > pied de coteau et la Crêta à Bramois, commune de Sion,
- > pied de coteau, commune de Saint-Léonard,
- > Mayens d'Arbaz, commune d'Arbaz
- > entre les différents villages, commune d'Ayent.

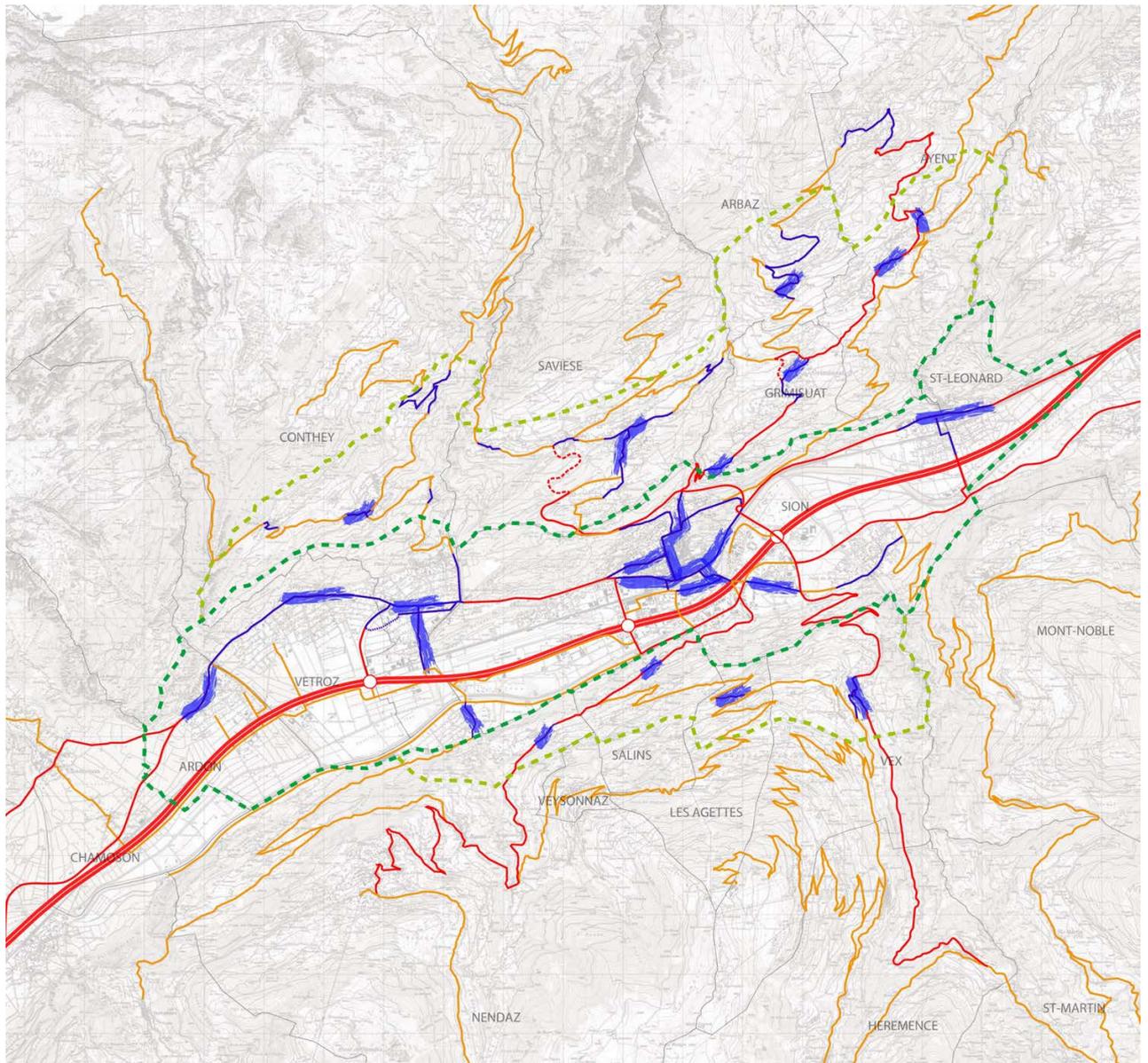


Maison d'habitation construite au pied du coteau viticole, commune de Vétroz.

Les objectifs de cette mesure sont :

- > De préserver le caractère ouvert et vide de la zone (bâtiments de faible hauteur, dispersion des constructions, réduction des obstacles physiques),
- > de conserver le caractère naturel et vert des aménagements (charte paysagère, plantations indigènes, réduction des surfaces carrossables),
- > d'encourager la perméabilité avec les espaces naturels et agricoles environnants (continuité de la végétation, absence d'obstacles pour la faune, homogénéité des plantations).

Projet d'agglomération sédunois : Réseau routier



-  **Autoroute A9**
Fonctions de transit et de distribution primaire
-  **Réseau principal A**
-  **Réseau principal B**
-  **Réseau principal A ou B en traversée de localité**
-  **Traversées urbaines à requalifier et à sécuriser**
-  **Nouvelles infrastructures**

6.3 Réseau routier et trafic individuel motorisé

6.3.1 Structure hiérarchique du réseau

La hiérarchie du réseau routier est définie comme suit :

- > Le réseau autoroutier, en l'occurrence la A9, prend en charge l'intégralité du trafic de transit et du trafic de et vers l'agglomération. Les trois jonctions existantes permettent une accessibilité directe aux différents secteurs urbanisés. La capacité du réseau est suffisante. L'adaptation de la jonction autoroutière Sion-Ouest, planifiée par l'OFROU pour 2013, permettra de régler les problèmes de saturation observés aux heures de pointe.
- > Le réseau principal de niveau A permet de desservir directement les pôles principaux de plaine, de coteau et de montagne. Ce réseau doit conserver un haut niveau d'accessibilité; c'est lui qui accueillera le trafic le plus important après la A9. Son niveau hiérarchique ne signifie pas pour autant qu'il n'est pas possible de réaménager, sécuriser ou modérer certains tronçons en traversée de localités, notamment en ville de Sion ou dans le pôle Ardon-Vétroz-Conthey.
- > Le réseau principal de niveau B assure, en complément avec le réseau principal de niveau A, la desserte de tous les secteurs de l'agglomération.
- > Pour l'essentiel, les réseaux principaux A et B sont en place.
- > En traversée de localité, et de manière générale dans tous les secteurs urbanisés, le réseau routier principal A et B est aménagé de manière à assurer la sécurité de tous les usagers, à favoriser la circulation des transports publics et des cyclistes et à respecter le confort des bordiers. Dans les centres, l'espace public est requalifié de manière à en améliorer l'attractivité. Le projet d'agglomération vise en effet à favoriser le développement de l'habitat et de l'activité dans ces secteurs.



Le réseau routier principal au centre-ville de Sion

6.3.2 Réseaux principaux de niveaux A et B

Font partie du réseau principal de niveau A :

- > Les routes reliant les jonctions autoroutières à la route cantonale principale de plaine T9 Saint-Gingolph – Oberwald.
- > La T9 entre Ardon et Saint-Léonard. Cet axe constitue, hors A9, la colonne vertébrale de la circulation dans la plaine du Rhône.
- > La liaison Sion – Saint-Germain (Savièse) par la RC60. Le réseau principal ne traverse plus Saint-Germain, une route d'évitement étant prévue entre le lieu-dit Bonacliaz et l'ouest de Granois (cf. ci-dessous le chapitre traitant des nouvelles infrastructures).
- > La liaison Sion – Anzère par Grimisuat et Saint-Romain (RC58).
- > La RC54 entre Sion et le Val d'Hérens en passant par Vex. Il s'agit de l'itinéraire principal utilisé pour la desserte de la vallée.
- > L'axe Sion – Nendaz (RC62). Cet axe dessert une des principales stations touristiques du Valais central.
- > La liaison Sion – Bramois – Chippis par la RC44. Cet axe dessert l'ensemble des communes de la rive gauche du Rhône entre Sion et Sierre.
- > Les tronçons de liaison de ces différents axes à la A9 (traversières est et ouest de Sion, bretelle autoroutière de Conthey).

Les autres routes reliant les villages et centralités font partie du réseau principal B. Une nouvelle liaison, au sud des villages d'Ardon et de Vétroz, permet de relier directement les secteurs sud de ces villages à la jonction autoroutière de Conthey.



La route cantonale principale de plaine entre Conthey et Sion

6.3.3 Traversées de localité

En milieu urbanisé, les axes routiers sont adaptés pour tenir compte des caractéristiques des sites traversés. Selon les cas, ces axes font l'objet de mesures de modération et/ou de requalification/valorisation de l'espace public. Dans tous les cas, confort et la sécurité de tous les usagers (et notamment des bordiers, des cyclistes et des piétons) et la circulation des transports publics sont pris en compte de manière prioritaire. L'analyse a mis en évidence en particulier les secteurs suivants dont le réaménagement est considéré comme prioritaire :

- > les centres des villages d'Ardon, de Vétroz et d'Uvrier/Saint-Léonard,
- > la traversée de Conthey (zone commerciale) et l'avenue de la gare de Conthey,
- > la traversée de Sion (avenue de France, avenue de Tourbillon),
- > à Sion également, l'avenue de la Gare, la rue de Lausanne, l'avenue Ritz, la rue du Rawyl et la rue de la Dixence,
- > la traversée d'Aproz,
- > sur le coteau nord, les traversées d'Erde, Saint-Germain, Grimisuat, Arbaz, Champlan, Botyre et Saint-Romain.
- > sur le coteau sud, les traversées de Vex, de La Vernaz, de Turin et de Baar.



La traversée d'Ardon



La traversée de Vex

6.3.4 Stationnement

Un concept global de stationnement sera établi pour l'ensemble de l'agglomération. Les mesures proposées tiendront compte des caractéristiques et contraintes spécifiques des différentes communes. Elles viseront à réduire la pression du trafic automobile dans les centres et dans les secteurs urbanisés.

Le concept de stationnement sera élaboré conjointement par les communes de l'agglomération de manière à éviter les effets induits des mesures prises sur une commune voisine.

Des règles coordonnées seront en particulier définies, à l'échelle de l'agglomération, en ce qui concerne la gestion du stationnement sur domaine public et la réglementation du stationnement sur domaine privé.

Le concept global de stationnement prendra en compte l'offre actuelle et les besoins et caractéristiques propres aux différentes communes.

Il constituera un outil pour la mise en œuvre des objectifs du projet d'agglomération.

Les règlements communaux des communes de l'agglomération seront adaptés en fonction du concept global de stationnement de l'agglomération.

En périphérie du centre de Sion, des parkings seront créés permettant de réduire le nombre de places de stationnement au centre-ville. De ces parkings, les usagers se rendront au centre-ville à pied ou avec les vélos en libre-service.

Des parkings d'échange, directement connectés au réseau de transports publics, seront également mis en place. Leurs conditions d'accessibilité feront l'objet d'une attention particulière afin d'éviter de générer du trafic supplémentaire dans les secteurs d'habitation.

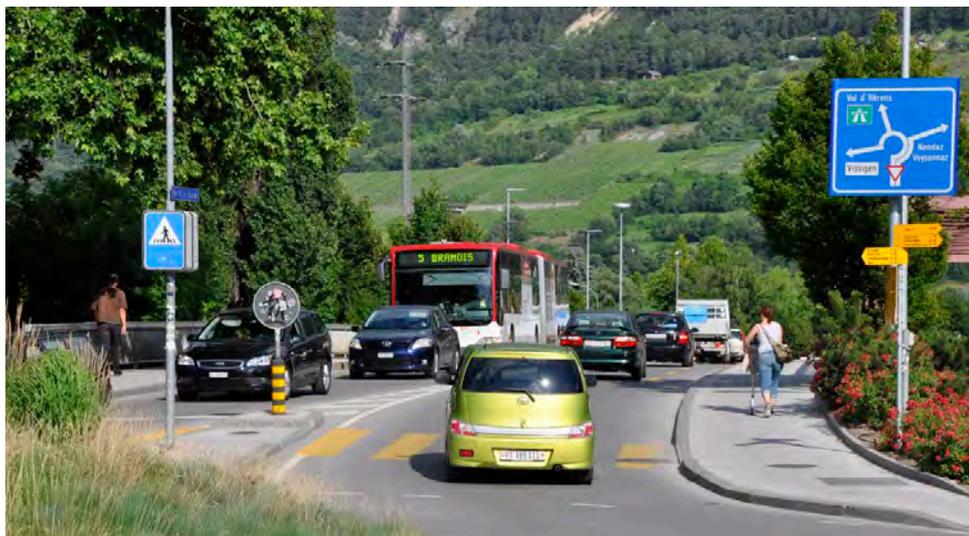


Les parkings des centre commerciaux de Conthey

6.3.5 Nouvelles infrastructures

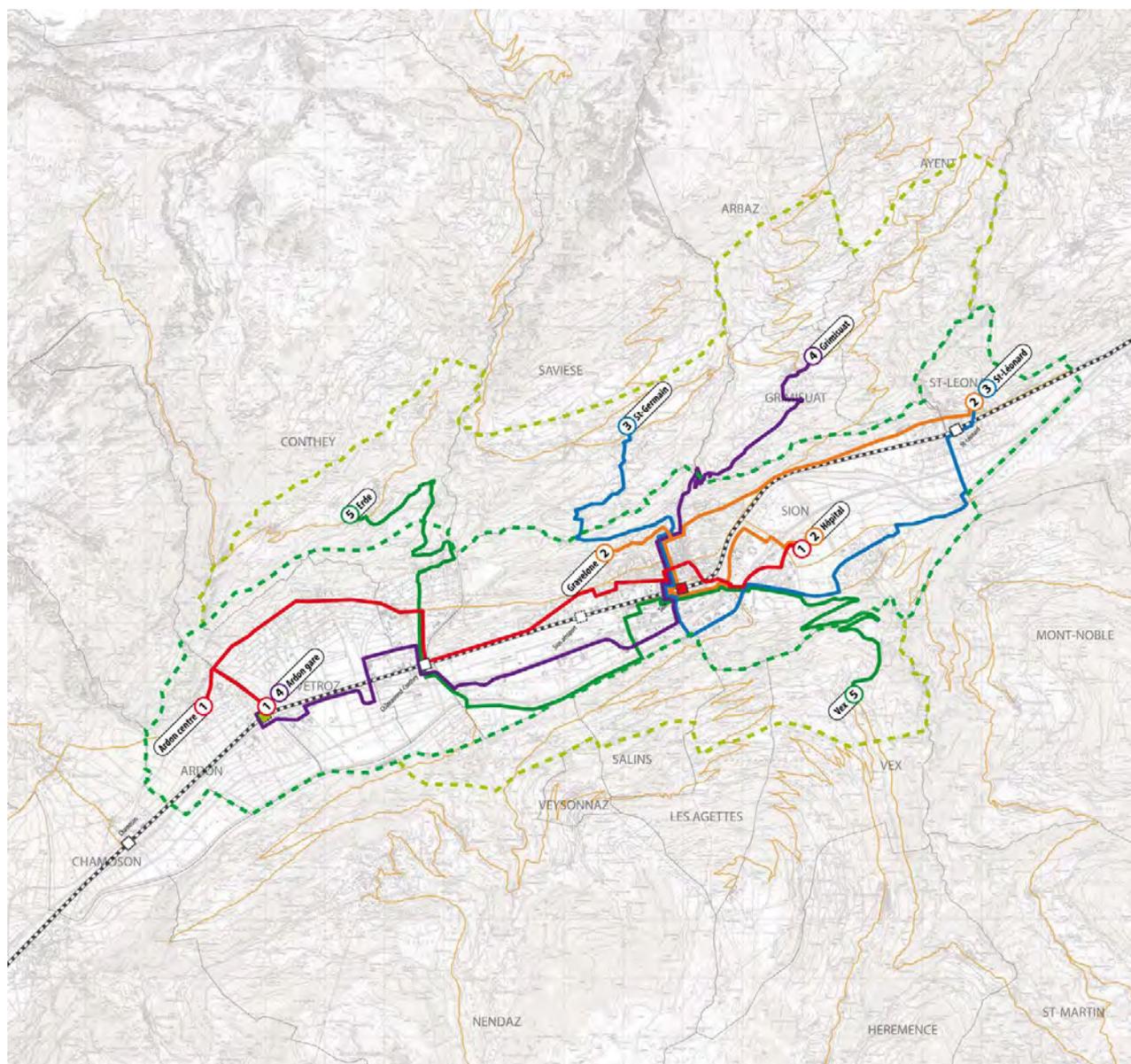
Quelques infrastructures routières nouvelles seront nécessaires à la mise en œuvre du projet d'agglomération :

- > Pour permettre la mise en place du réseau de transports publics d'agglomération et procéder au déclassement de l'entrée sud de Sion, la construction d'un nouveau pont sur le Rhône, dans le prolongement de la rue des Champs-de-Tabac, est nécessaire. Ce nouveau pont permettra notamment de réorganiser l'accessibilité des zones d'activité situées au sud de la gare CFF et de connecter efficacement les zones d'activité situées au nord et au sud de la A9. Ce nouveau pont devra en outre être compatible avec un itinéraire cyclable principal.
- > Un nouveau contournement de Saint-Germain (Savièse) permettra d'éviter une partie du transit (TJM 2009 de 5'900 v/h) à travers Roumaz et Saint-Germain.
- > A Grimisuat, un nouveau tronçon d'environ 600 mètres permet, en reliant les routes cantonales VS58 Sion-Anzère et VS61 Savièse-Grimisuat, d'éviter le centre du village.
- > A Conthey, la route des Rottes, constituant un axe parallèle à la route cantonale, permettra de redonner de l'espace aux bus et aux cyclistes sur la route cantonale.
- > Un nouvel accès sud des communes d'Ardon et de Vétroz permettra de connecter directement les secteurs sud de ces communes à la jonction autoroutière de Conthey. Des mesures seront prises pour éviter de générer un nouveau trafic de transit à travers les villages.
- > Une adaptation de la jonction autoroutière Sion-Est permettra enfin d'offrir un accès direct au quartier de Vissigen.



La construction du nouveau pont sur le Rhône permettra de désengorger la route de la Dixence et de favoriser la progression des transports publics d'agglomération.

Projet d'agglomération sédunois : Transports publics



- 1** 15' Hôpital - Ardon-gare
- 2** 15' Hôpital - Plata / Gravelone
- 3** 30' St-Léonard - St-Germain
- 4** 30' Ardon-gare - Grimisuat
- 5** 30' Erde - Vex
- Lignes régionales

- 15' Gare CFF principale
- 30' Halte CFF principale proposée
- 30-60' Halte CFF régionale existante
- 30-60' Halte CFF régionale proposée

6.4 Transports publics

6.4.1 Réseau ferroviaire

- > Une seule gare grandes lignes dessert l'agglomération sédunoise.
- > Les liaisons entre la gare de Sion et les autres villes suisses (Genève, Lausanne, Berne ou Zurich) et étrangères (Milan, Venise) sont très bonnes. A terme, la cadence des lignes desservant la capitale valaisanne devrait être améliorée (4 courses par heure au lieu de deux actuellement), renforçant ainsi le statut central de la ville de Sion.
- > Les autres gares de l'agglomération ne sont aujourd'hui desservies que par une ligne régionale circulant à la cadence horaire.
- > Le développement du pôle ouest (Ardon-Vétroz-Conthey) et le terminus de deux lignes de bus d'agglomération en gare d'Ardon conduiront à une requalification de cette gare qui sera amenée à jouer un rôle plus important dans l'agglomération.
- > A terme, des trains accélérés pourraient la relier directement aux gares de Martigny, Sion et Sierre. Cette problématique dépassant cependant le cadre de l'agglomération, cette mesure sera étudiée au niveau cantonal.
- > Concernant le réseau régional, la création d'une nouvelle halte ferroviaire "Sion-Aéroport" permettra de desservir, outre l'aéroport, les secteurs densément construits de l'ouest de la capitale. La faisabilité de cette mesure devant encore être démontrée, elle est classée en priorité B.
- > L'amélioration de la cadence de la liaison régionale entre Brigue et Monthey (deux trains par heure), amélioration aujourd'hui à l'étude, couplée à la mise en service de courses accélérées, permettra à terme d'assurer une liaison optimale entre les secteurs urbanisés des différentes agglomérations valaisannes.



La gare d'Ardon, compte tenu du développement du pôle Ardon-Vétroz-Conthey, jouera un rôle important dans le développement des transports publics dans l'agglomération

6.4.2 Réaménagement de la gare de Sion

L'aménagement actuel de la gare CFF et de ses abords n'est pas satisfaisant : gare routière peu fonctionnelle, mixité entre espaces de circulation, de stationnement et piétons devant la gare, perméabilité restreinte nord-sud pour la mobilité douce, arrêts des bus sédunois éloignés de la gare, qualité de l'espace public, etc.

Le réaménagement prévoit de créer deux nouveaux franchissements piétons et cyclables des voies CFF afin de rapprocher le sud et le nord de la gare. La gare routière sera transférée au sud des voies. L'espace public urbain situé devant la gare pourra ainsi être requalifié. Un nouveau quartier mixte (habitat, commerces, activités) sera créé au nord-est de la gare.



Le secteur de la gare de Sion sera intégralement réaménagé



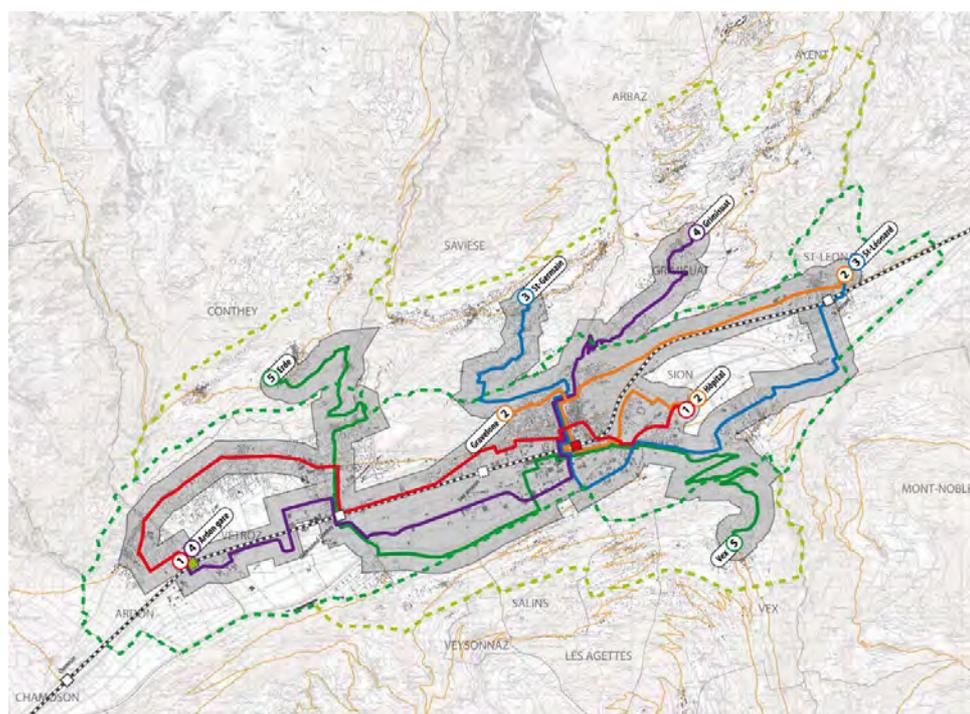
Un nouveau quartier sera construit au nord-est de la gare

6.4.3 Réseau d'agglomération

Un nouveau réseau de transports publics permettra de mettre en œuvre les objectifs du projet d'agglomération en terme de développement et d'urbanisation.

- > Les zones urbanisées des deux pôles de plaine sont desservies à une cadence de 15 minutes par les lignes 1 (Ardon – Sion – Hôpital cantonal) et 2 (Gravelone/Platta – Hôpital cantonal).
- > Les lignes 3 à 5 desservent les pôles secondaires de l'agglomération (Erde, Savièse, Grimisuat (ou la zone d'activité située sur la commune d'Ayent), Saint-Léonard et Vex) à une cadence de 30 minutes.

La figure ci-dessous présente de manière schématique la couverture du réseau de transports publics d'agglomération tel que planifié. On remarque que la très grande partie des zones urbanisées se trouvera à moins de 300 mètres d'un arrêt de transports publics.



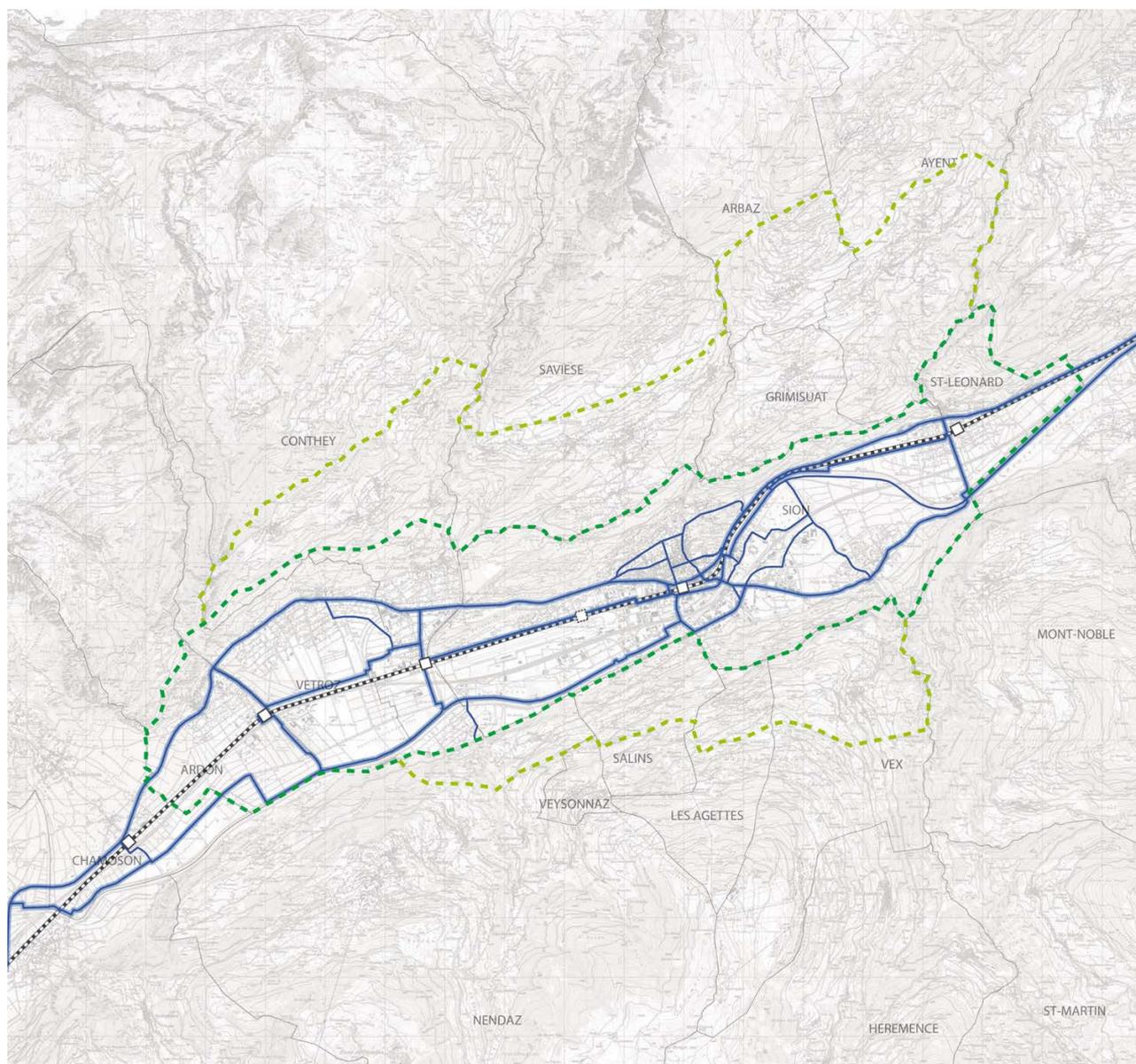
Desserte schématique du nouveau réseau de bus d'agglomération

6.4.4 Interfaces P+R pour voitures et deux-roues

Des infrastructures permettant les transbordements de la voiture sur les transports publics accompagneront la mise en place du nouveau réseau. La localisation et le dimensionnement de ces infrastructures seront précisés par une étude détaillée qui sera réalisée en 2012.

Aux endroits stratégiques du réseau de TP, à savoir les terminus et les haltes ferroviaires, mais également à proximité des principaux arrêts des lignes d'agglomération, des aménagements de stationnement pour deux-roues seront également mis en place.

Projet d'agglomération sédunois : Réseau cyclable



-  réseau cyclable principal
-  réseau cyclable secondaire
-  gare / halte CFF

6.5 Mobilité douce

6.5.1 Principes et hiérarchie

- > Le potentiel réel de la mobilité cyclable de l'agglomération se trouve dans la plaine, du moins en ce qui concerne les déplacements pendulaires. Les itinéraires cyclables existant sur le coteau et en montagne (voir l'inventaire du réseau cyclable) demeurent.
- > Le réseau cyclable principal doit permettre de relier, de la manière la plus directe possible, les principales entités de plaine (Sion, Ardon, Vétroz, Conthey, l'hôpital, Vissigen, Aproz, Saint-Léonard).
- > Le réseau cyclable secondaire complète le niveau supérieur. Il se trouve en majorité sur des axes plus faiblement fréquentés que le réseau principal. Il nécessite, en conséquence, des améliorations plus légères.
- > Près des gares ferroviaires et aux principales haltes de TP, des aménagements permettant le Bike & Rail ou le Bike & Bus seront prévus.



La T9, entre Uvrier et Sion, sera réaménagée

6.5.2 Réseau principal

Le réseau principal de plaine comporte 3 axes longitudinaux :

- > L'axe nord emprunte la route cantonale T9, et permet la liaison la plus directe entre Saint-Léonard, Sion, Conthey, Vétroz et Ardon. Cet axe emprunte un axe routier particulièrement chargé qui devra être réaménagé.
- > L'axe sud est plus hétérogène. Entre Saint-Léonard et Sion, il emprunte également des axes routiers relativement chargés qu'il s'agira d'aménager en conséquence. L'itinéraire entre Sion et Ardon ne nécessitera par contre que des interventions ponctuelles de sécurisation. Cette partie du tracé emprunte par ailleurs l'itinéraire national.
- > L'axe central permet de pallier les faiblesses des deux autres liaisons. Entre Saint-Léonard et Sion, l'itinéraire franchit le Rhône sur une nouvelle passerelle (cf. ci-après). Cet axe se prolonge à l'ouest de Sion parallèlement à la voie CFF, en offrant une très bonne liaison vers les gares de Châteauneuf-Conthey et d'Ardon/Vétroz.

Des liaisons transversales principales permettront de relier les 3 axes longitudinaux. Ces liaisons nord-sud sont toutes localisées au droit des gares CFF existantes. A part en traversée de Sion, elles correspondent également à la trame donnée par les affluents du Rhône (La Lienne, La Morge et La Lizerne).



La route de Chippis sera équipée de pistes ou de bandes cyclables



L'Avenue Maurice Troillet, entre Conthey et Sion, sera réservée aux cyclistes et aux transports publics

6.5.3 Réseau secondaire

Le réseau cyclable secondaire vise à compléter le réseau principal :

- > Il longe le Rhône entre Vissigen et Sion et permet de continuer vers Grône.
- > Il assure la desserte de Bramois.
- > Il constitue un réseau maillé en ville de Sion, hors du réseau principal.
- > Il offre une liaison de qualité entre le secteur de la gare de Châteauneuf-Conthey et Vétroz-village.

6.5.4 Nouvelles infrastructures

- > Afin de permettre la création de l'itinéraire cyclable principal entre Saint-Léonard et Sion, un franchissement du Rhône est nécessaire, il sera limité à l'usage des piétons et des deux-roues légers.
- > Une seconde passerelle, sur la Lienne, permet de relier les secteurs urbanisés des villages d'Uvrier et de Saint-Léonard.
- > Un passage sous les voies CFF vis-à-vis du Collège des Creusets permettra, outre une continuité de l'itinéraire principal deux-roues, de relier le Collège des Creusets aux futures salles de gymnastique.
- > Le nouveau pont sur le Rhône (voir le chapitre des nouvelles infrastructures routières) devra permettre d'assurer une continuité du réseau principal.

6.5.5 Mesures complémentaires

- > Des améliorations ponctuelles du réseau cyclable seront mises en oeuvre sur l'ensemble des réseaux principal et secondaire, et notamment dans les secteurs urbanisés où le potentiel d'utilisation des mobilités douces est le plus important.
- > Dans les communes de coteau, des mesures seront également prises en faveur de la mobilité douce.
- > Des infrastructures de stationnement seront mises en place dans les centres et à proximité des principaux générateurs de trafic. Une étude détaillée permettra de préciser les emplacements et le dimensionnement de ces parkings.
- > Une station-vélo sera aménagée en gare de Sion.
- > Des stations de vélos en libre service seront mises en place dans les différentes communes de plaine. Elle permettront ainsi d'étendre le réseau existant en ville de Sion.



Des zones de stationnement fonctionnelles seront aménagées dans les centres et à proximité des principaux générateurs de trafic

6.6 Cartes de synthèse

En complément aux cartes de projet thématiques, trois cartes de synthèse ont été élaborées afin de faire ressortir les points de convergence entre les domaines d'étude ainsi que les zones de conflit. Ces cartes transversales permettent également de vérifier la coordination entre les mesures de paysage et environnement, d'urbanisation et de mobilité, démontrant ainsi la cohérence du projet proposé.

Une quatrième carte présente, de manière simplifiée et forcément plus schématique, une synthèse du projet d'agglomération.

Carte 1 : paysage et urbanisation



paysage

-  zones de protection
-  zones agricoles
-  zones Rhône et affluents
-  zones naturelles et de délaitements (Rhône et affluents)

urbanisation

-  centres historiques
-  secteurs de densification
-  zones d'activité
-  secteurs d'urbanisation

synthèse

-  zones agricoles avec pression forte
-  zones à priorité paysagère
-  nouveaux secteurs non urbanisables
-  nouveaux secteurs d'activité, en conflit avec surfaces d'assolement

6.6.1 Paysage et urbanisation

Les **secteurs de densification** proposés sont situés dans les zones déjà urbanisées, favorisant la concentration des activités et de la population. En parallèle, l'attractivité de ces secteurs est augmentée par l'amélioration de l'accessibilité et le réaménagement des espaces publics.

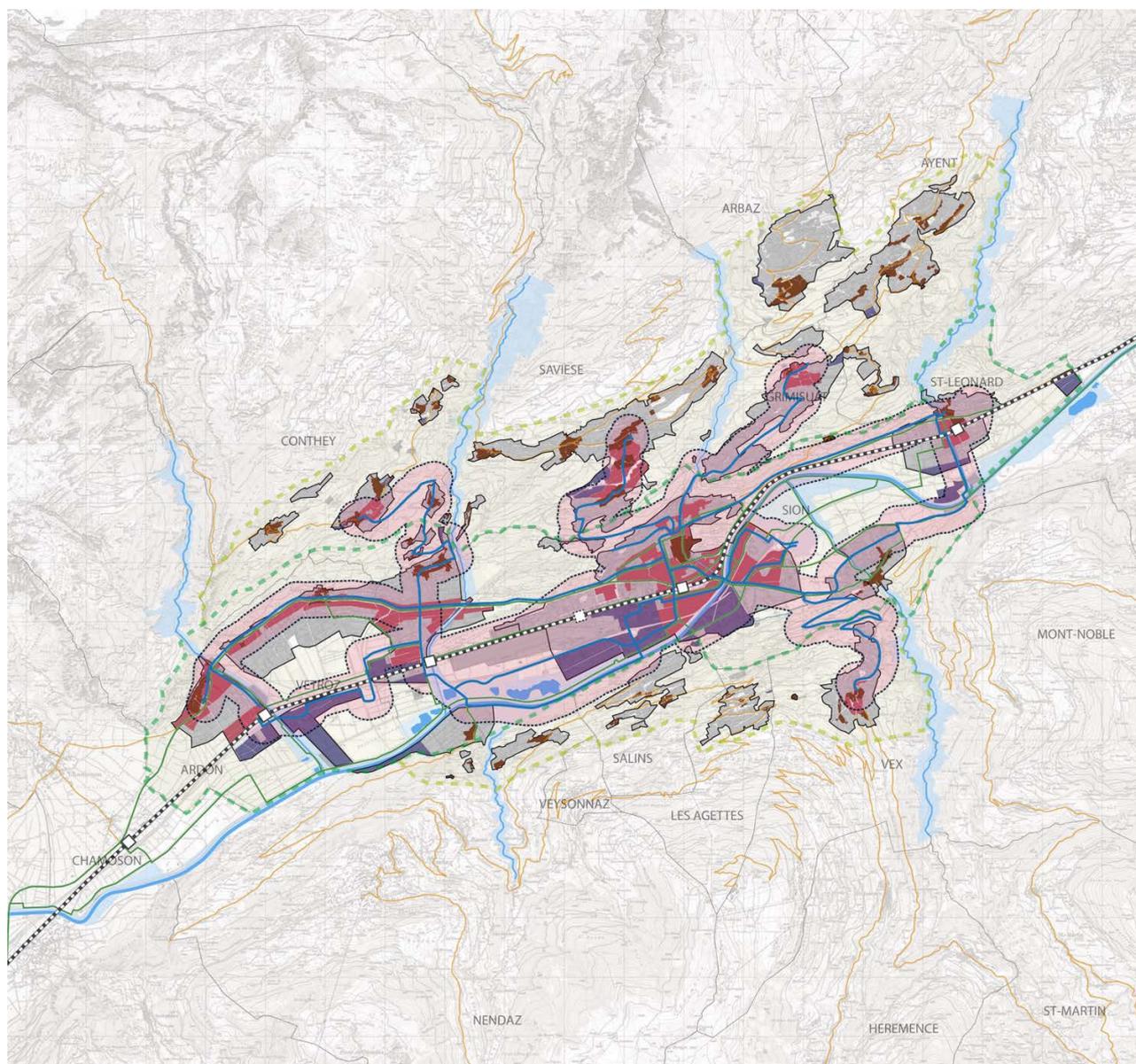
En périphérie des secteurs d'urbanisation, la **protection des zones agricoles soumises à de fortes pressions** est renforcée et étendue. Cette mesure vise à réduire la dispersion de l'urbanisation et à limiter la consommation de surface supplémentaire. Sur les coteaux, il s'agit principalement des vignobles situés en aval des villages de la rive droite. En plaine, il s'agit des vergers situés entre Sion et Bramois, ainsi qu'entre Bramois et Uvrier.

Dans les zones déjà largement bâties, la **création de zones à priorité paysagère** permet l'amélioration de la qualité esthétique et biologique des parcelles construites. Cette mesure contribue à revitaliser les espaces naturels et paysagers dans les zones constructibles et aux alentours. Elle s'applique aussi bien aux zones d'intérêt général, aux zones d'habitation situées entre les villages, ainsi qu'aux zones d'activité en contact avec les espaces naturels et agricoles de qualité.

Entre les secteurs d'urbanisation, plusieurs sites sont soumis à une **réduction de la surface constructible** pour réduire l'étalement urbain et préserver des espaces vides entre les pôles. Cette mesure concerne principalement le territoire de la commune de Sion (abords de la route cantonale à Pont-de-la-Morge, frange sud de la place d'arme, zone d'activité entre Champsec et Bramois, zone d'activité au sud-ouest d'Uvrier).

L'optimisation des zones d'activité engendre **plusieurs conflits avec la zone agricole**, et notamment les surfaces d'assolement. Ces surfaces sont compensées soit par les déclassements de zones constructibles, soit par l'extension des surfaces d'assolement dans des secteurs agricoles protégés. Il s'agit essentiellement des zones industrielles de Vétroz, Conthey et Sion.

Carte 2 : urbanisation et transports publics



urbanisation

-  centres historiques
-  secteurs de densification
-  zones d'activité
-  secteurs d'urbanisation

transports publics

-  chemin de fer
-  réseau d'agglomération
-  réseau régional
-  réseau mobilité douce

synthèse

-  périmètre de desserte du réseau TP d'agglomération

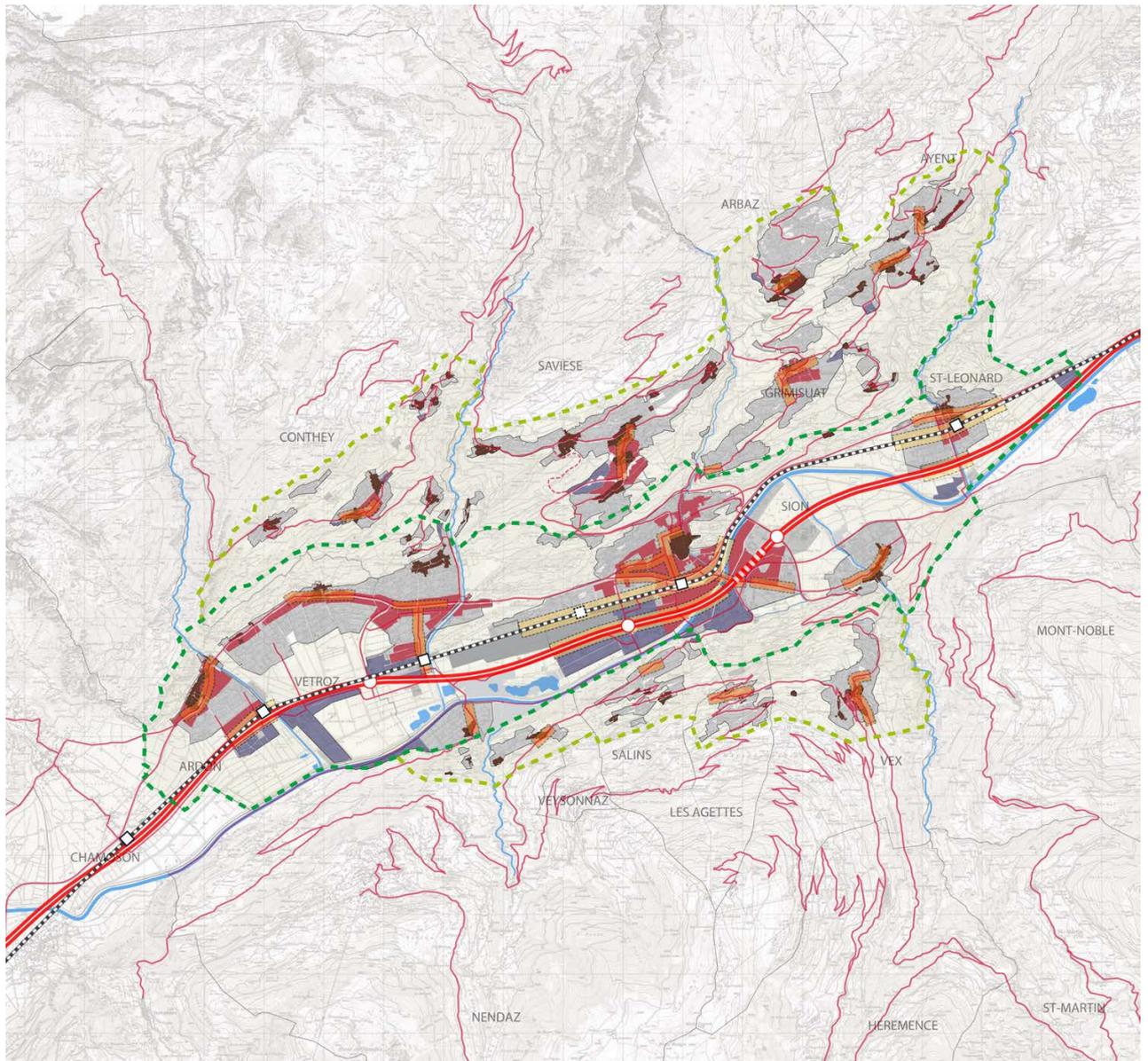
6.6.2 Urbanisation et transports publics

Le réseau TP d'agglomération assure la **desserte des centres** et emprunte essentiellement les voies de communication principales déjà existantes. L'accessibilité des zones fortement urbanisées et centrales est garantie. La localisation des têtes de lignes dans les pôles principaux (plaine) et secondaires (coteau) renforce l'attractivité des villages pour les habitants et les activités.

Le réseau TP d'agglomération dessert également **tous les secteurs compacts de densification**. La concentration des activités et de la population est réalisée dans les secteurs favorables. L'efficacité du nouveau système de transports publics repose également sur une parfaite connexion avec les gares ferroviaires et routières, ainsi que sur l'amélioration de l'intermodalité.

Les secteurs d'urbanisation non desservis par le réseau d'agglomération sont constitués de zones à faible densité en amont des villages. Dans ces secteurs, le relais est assuré par le **réseau régional** ou des navettes locales.

Carte 3: urbanisation et infrastructures de transport



urbanisation

-  centres historiques
-  secteurs de densification
-  zones d'activité
-  secteurs d'urbanisation

infrastructures de transport

-  routes principales
-  projets de routes
-  autoroute A9
-  chemin de fer

synthèse

-  traversées urbaines à requalifier
-  nuisances sonores et effets de coupure

6.6.3 Urbanisation et infrastructures de transport

Le réseau routier garantit **l'accessibilité à l'ensemble des secteurs d'urbanisation**. Il relie les centres historiques et les pôles de développement. L'amélioration du réseau routier vise cependant à mieux répartir l'usage des voiries entre les modes de transport, par la création de voies TP prioritaires et de pistes cyclables.

Dans les portions du réseau traversant les centres historiques ou les secteurs compacts de densification, la **sécurité du trafic est accrue**. Les mesures préconisées sont la réduction de la vitesse, l'amélioration des réseaux piétonnier et cycliste et l'amélioration de la qualité des espaces publics. L'augmentation de l'attractivité des secteurs centraux, avec la concentration d'habitat et d'activité, permet une meilleure animation des abords des rues.

La **localisation des installations à forte fréquentation** répond à des critères d'accessibilité élevée (proximité avec les sorties d'autoroute), de concentration (regroupement des nuisances) et de cloisonnement avec les secteurs d'habitation (trafic de transit). Toutefois, l'introduction d'une certaine mixité (commerces, services, logements) permettrait de retrouver la qualité des zones marchandes du centre ville.

Le long de l'autoroute A9 et des voies CFF, des mesures visant à **réduire les nuisances sonores et les effets de coupure** sont entreprises. Il s'agit notamment de limiter l'exposition des zones d'habitation aux immissions sonores et aux polluants atmosphériques, notamment par l'implantation de secteurs d'activité. Aux abords des gares, la perméabilité des voies CFF doit être améliorée, afin d'augmenter l'accessibilité au train et de favoriser le développement des abords de la gare.

Carte 4 : le projet d'agglomération aggloSion



paysage et nature

-  espaces ouverts, agricoles ou naturels
-  zones agricoles ou naturelles à protéger
-  renforcement des couloirs transversaux
-  limites naturelles à renforcer
-  Eléments naturels structurants

mobilité

-  autoroute A9 et sorties
-  chemin de fer et gares
-  nouvelle gare
-  axes de TP structurants
-  réseau routier

urbanisation

-  zones de moyenne et forte densité
-  secteurs d'activité
-  limites des secteurs d'urbanisation
-  centralités (principale/secondaires/locales)
-  centres villageois

6.6.4 Le projet d'agglomération aggroSion : carte de synthèse

La dernière carte propose une vision à la fois synthétique et schématique du projet d'agglomération. Elle regroupe les éléments structurants en matière de paysage et nature, d'urbanisation et de mobilité. Elle superpose les cartes de projet thématiques pour faire ressortir la cohérence du projet et la conformité aux concepts de base.

L'équilibre entre le plein (secteurs d'urbanisation) et le vide (espaces ouverts, agricoles ou naturels) est préservé. Plusieurs pôles de développement sont répartis dans le périmètre de l'agglomération et clairement détachés les uns des autres.

En plaine, le tissu bâti est interrompu entre les trois pôles d'Ardon-Vétroz Conthey (ouest), Sion (centre) et Uvrier-St-Léonard (est). Sur les coteaux, les centralités périphériques sont renforcées (concentration, densification) mais pas étendues.

A l'échelle de la vallée, les couloirs naturels transversaux sont renforcés. Entre les villages et hameaux, la visibilité des anciennes coupures est maintenue.

La densification des constructions et la concentration des habitants sont réalisées le long des axes structurants définis pour les transports publics. Ceux-ci assurent la liaison entre tous les pôles, en plaine et sur les coteaux, ainsi que le raccordement aux cinq gares. Les espaces publics sont sécurisés et valorisés dans les centres.

Les zones d'activités sont étendues et rationalisées dans les secteurs moins propices à l'habitation en raison des contraintes visuelles et sonores de l'autoroute et des voies CFF. Elles jouissent d'une très bonne accessibilité et visibilité.

