

A. RAPPORT PA3

décembre 2016



© François Perraudin | www.fperraudin.ch

Arbaz
Ardon
Ayent
Chalais
Chippis
Conthey
Grimisuat
Grône
Les Agettes
Miège
Nendaz
Saint-Léonard
Salquenen
Savièse
Sierre
Sion
Venthône
Vétroz
Vex
Veyras

Communes participantes

Arbaz
Ardon
Ayent
Chalais
Chippis
Conthey
Grimisuat
Grône
Les Agettes
Miège
Nendaz
Savièse
Saint-Léonard
Salquenen
Sierre
Sion
Venthône
Vétroz
Vex
Veyras

LE MOT DE LA PRESIDENTE

Une vision pour notre région

Après l'acceptation du dossier **aggloSion** en 2013 par la Confédération pour un cofinancement à hauteur de plus de CHF 29 millions, l'extension du périmètre d'**aggloSion** à la région de Sierre avec 8 communes supplémentaires s'inscrit dans une logique. Depuis deux ans, 20 communes travaillent de concert pour planifier leur avenir. Elles proposent des mesures pour améliorer la mobilité et l'aménagement du territoire, à travers le projet d'agglomération du Valais central. Après avoir posé un diagnostic précis sur leurs transports, routes, mobilité douce, urbanisation, nature et paysage, elles ont imaginé des solutions en coordination avec l'Etat du Valais.

Le projet a été mis en consultation dans les localités concernées cet été. Il a fait l'objet de présentations publiques donnant lieu à de fructueux échanges avec la population. Aucune opposition n'a été enregistrée, mais des propositions constructives d'améliorations ont été émises, aussi bien de la part de citoyens que de collectivités. Ces suggestions ont été prises en compte pour parfaire le dossier.

Au final, 92 mesures y figurent: 56 mesures infrastructurelles liées aux transports (et 3 mesures de gestion de la mobilité), évaluées à plus de 160 millions de francs, ainsi que 33 mesures liées à la nature, au paysage et à l'urbanisation. Si le dossier est accepté, l'agglomération pourra prétendre à un cofinancement entre 30 et 50% des mesures infrastructurelles. La décision de la Confédération devrait tomber entre 2017 et 2018.

Une force économique au centre du Valais

Ancrée au cœur du Valais, l'agglomération du Valais central est connectée aux centres économiques et politiques de Suisse et d'Italie du Nord: à 1h de Lausanne, à 1h30 de la Berne fédérale et à 2h30 de Milan. Cette proximité se matérialise par la route et les liaisons autoroutières, mais également, et surtout, par le rail, avec les tunnels du Simplon et du Lötschberg. Sans oublier l'aéroport civil de Sion, qui représente un potentiel de liaisons avec les centres européens.

L'agglomération du Valais central représente le tiers de la force démographique et économique du canton. Elle regroupe actuellement près de 100 000 habitants et 60 000 emplois. Selon les projections, sa population devrait atteindre 120 000 habitants et 70'000 emplois en 2030, ce qui entraînera de nouveaux défis en termes de logements et de déplacements. L'agglomération est là pour anticiper ces changements et trouver des solutions à l'échelle régionale.

Remerciements

A l'aboutissement de cette importante étape, 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 contributions précieuses,
- 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,
- au groupe des mandataires, les bureaux Team + par M. Conforti, nomad architectes par M. Barras et ainsi qu'à leurs collaboratrices et collaborateurs,
- aux délégués des communes et des services qui ont contribué largement au succès des ateliers,
- au coordinateur de l'agglomération, M. Léonard Evéquo, z,
- au personnel de l'Antenne Régions Valais Romand.

Ce travail démontre la capacité de notre région à faire preuve de solidarité et de responsabilité face à son avenir. Je souhaite que chacun des partenaires de ce beau projet, grands ou petits, actuels ou futurs, y trouve son compte pour le plus grand bien de notre population et de notre « agglomération » !



Evelyne Crettex Reber
Présidente du Comité de Pilotage

TABLE DES MATIERES

PARTIE A. RAPPORT PA3

LISTE DES FIGURES	7
GLOSSAIRE	10
1 CADRAGE	12
1.1 Les projets d'agglomération.....	12
1.1.1 La politique des agglomérations de la Confédération	12
1.1.2 Le fonds d'infrastructure.....	12
1.1.3 Les bases légales.....	13
1.1.4 Les exigences de bases.....	14
1.2 Organisation de l'agglomération du Valais central	16
1.2.1 Organes de l'agglomération	16
1.2.2 Le Comité de pilotage (COPIL)	16
1.2.3 Le Bureau.....	16
1.2.4 Le groupe technique.....	16
1.2.5 Déroulement de l'étude	17
1.2.6 Mise en œuvre du projet d'agglomération.....	17
1.3 Participation, communication – information	18
1.3.1 Une démarche participative.....	18
1.3.2 Un travail de communication	18
1.3.3 Une démarche de consultation.....	19
1.4 Périmètre	20
1.4.1 Périmètre statistique de l'agglomération (OFS)	20
1.4.2 Situation de l'agglomération du Valais central	20
1.4.3 Périmètre retenu pour le projet d'agglomération	20
1.5 Données socio-économiques	23
1.5.1 Population	23
1.5.2 Emplois.....	25
2 CONFORMITE AVEC LES PLANIFICATIONS SUPERIEURES	31
2.1 Planification nationale.....	31
2.1.1 Volet stratégique – Projet de territoire Suisse	31
2.1.2 Volet législatif – Loi fédéral sur l'aménagement du territoire (LAT).....	33
2.1.3 Volet opérationnel – Plans sectoriels	33
2.2 Planification cantonale.....	33
2.2.1 Volet stratégique – Concept cantonal de développement territorial (CCDT)	33
2.2.2 Volet législatif – Loi cantonale sur l'aménagement du territoire	34
2.2.3 Volet opérationnel / Plan directeur cantonal (PDC) et autres planifications.....	34

3	DIAGNOSTIC	36
3.1	Paysage	36
3.1.1	Résumé du diagnostic naturel et paysager	36
3.1.2	Résumé du diagnostic environnemental	37
3.2	Urbanisation	39
3.3	Mobilité	41
3.3.1	Structure des déplacements, répartition modale	41
3.3.2	Réseau routier et trafic individuel motorisé	41
3.3.3	Transports publics	41
3.3.4	Mobilités douces	42
3.3.5	Multimodalité	42
3.3.6	Répartition modale	45
3.4	Liens avec les stations touristiques	46
3.5	Analyse des forces, faiblesses, opportunités et risques	49
3.5.1	Paysage	49
3.5.2	Urbanisation	50
3.5.3	Mobilité	51
4	HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT	53
4.1	Le dimensionnement de la zone à bâtir dans le Plan directeur cantonal	53
4.2	Population et emplois 2015-2030-2045	54
4.3	Dimensionnement de la zone à bâtir dans le périmètre d'agglomération	55
5	OBJECTIFS	57
5.1	Objectifs généraux	57
5.2	Objectifs sectoriels	57
5.2.1	Paysage	57
5.2.2	Urbanisation	58
5.2.3	Mobilité – transports publics	58
5.2.4	Mobilité – mobilités douces	59
5.2.5	Mobilité – gestion des déplacements individuels motorisés	59
6	CONCEPTS SECTORIELS	60
6.1	Concept «paysage»	60
6.1.1	Le Rhône et ses affluents	60
6.1.2	Les cœurs agricoles	61
6.1.3	Le vignoble	62
6.1.4	Les coupures paysagères	63
6.1.5	Les Liaisons biologiques	64
6.2	Concept «urbanisation»	66
6.2.1	Les pôles urbains	66
6.2.2	Une centralité principale	67
6.2.3	Des centralités secondaires	68
6.2.4	Les localités-relais et les localités satellites	69
6.2.5	Les coordinations intercommunales	70

6.3 Concept «mobilité – transports publics»	72
6.3.1 Un réseau ferroviaire structurant.....	72
6.3.2 Un réseau de bus d'agglomération répondant au développement urbain.....	73
6.3.3 La priorisation de la circulation des bus	74
6.3.4 Des portes d'entrée aux stations connectées aux réseaux.....	75
6.3.5 Une amélioration de la qualité du service à l'usager.....	76
6.4 Concept «mobilité – mobilités douces»	78
6.4.1 Un axe structurant de mobilité douce le long du Rhône.....	78
6.4.2 Des axes forts de mobilité douce entre les communes de l'agglomération	79
6.4.3 La sécurisation et la densification du réseau de mobilité douce dans les localités.....	80
6.4.4 Des interfaces multimodales attractives en relation avec l'extérieur	81
6.4.5 La promotion de l'intermodalité	82
6.5 Concept «mobilité – gestion des déplacements individuels motorisés».....	84
6.5.1 Un réseau routier national structurant.....	84
6.5.2 Un réseau routier principal de répartition du trafic	85
6.5.3 Une modération générale du trafic dans les zones urbanisées	86
6.5.4 Des accès en ville contrôlés.....	87
6.5.5 Des principes coordonnés de gestion et de régulation du stationnement.....	88
7 LE PROJET D'AGGLOMERATION.....	90
7.1 Paysage	90
7.1.1 Le réseau hydrographique, déclencheur d'opportunités territoriales	90
7.1.2 L'agriculture, ossature territoriale de l'agglomération.....	94
7.1.3 La nature, exhausteur du cadre de vie.....	98
7.1.4 Les marqueurs paysagers, socle de l'identité de l'agglomération.....	100
7.2 Urbanisation	102
7.2.1 Le développement vers l'intérieur	102
7.2.2 Le re-questionnement des contours de la zone à bâtir	105
7.2.3 Les coordinations supra-communales.....	107
7.3 Mobilité – transports publics	111
7.3.1 Une utilisation optimale du RER Valais dans l'agglomération.....	111
7.3.2 Un réseau de bus d'agglomération répondant au développement urbain.....	112
7.3.3 Des mesures d'aménagement du réseau routier	114
7.3.4 Des interfaces améliorées.....	115
7.3.5 Des liaisons spécifiques vers les stations	116
7.3.6 Une communauté tarifaire	117
7.4 Mobilité – mobilités douces	118
7.4.1 Un réseau structurant d'agglomération développé et sécurisé	118
7.4.2 Un réseau local de mobilités douces densifié au sein des communes	120
7.4.3 Un réseau de mobilités douces d'agglomération connecté vers l'extérieur	122
7.5 Mobilité – gestion des déplacements individuels motorisés	124
7.5.1 Un réseau routier supérieur d'agglomération à plusieurs niveaux	124
7.5.2 Des centres de localité modérés et apaisés.....	126
7.5.3 Des axes d'entrée en ville contrôlés / régulés	127
7.5.4 Une politique de stationnement globalement uniforme au sein de l'agglomération	128

8	MESURES	129
8.1	Introduction aux fiches de mesures	129
8.1.1	Rappel sur les moyens de la Confédération	129
8.1.2	Rappel sur les mesures cofinancables	129
8.1.3	Rubriques des fiches de mesures de transports	131
8.1.4	Informations complémentaires importantes relatives aux exigences fédérales	132
8.2	Listes des mesures	133
8.2.1	Mesures paysagères et urbanistiques	133
8.2.2	Mesures infrastructurelles de mobilité réalisées avant 2019	134
8.2.3	Mesures infrastructurelles de mobilité d'ordre supérieur	135
8.2.4	Mesures infrastructurelles de mobilité	137
8.2.5	Mesures non infrastructurelles de gestion de la mobilité	138
9	CARTE DE SYNTHÈSE DES MESURES D'URBANISATION, PAYSAGÈRES ET DE MOBILITÉ	139
9.1	Résumé des stratégies	139
9.1.1	Stratégie paysage	139
9.1.2	Stratégie urbanisation	139
9.1.3	Stratégie mobilité	139
9.2	Lien entre les différentes mesures stratégiques	140
9.2.1	Urbanisation – Paysage	140
9.2.2	Paysage – Mobilité	140
9.2.3	Mobilité – Urbanisation	140
10	BIBLIOGRAPHIE / RÉFÉRENCES	142

PARTIE B. DOSSIER DE MESURES PA3

MESURES PAYSAGE

MESURES URBANISATION

MESURES MOBILITÉ

PARTIE C. DOSSIER DE PLANS PA3

PROJET PAYSAGE

PROJET URBANISATION

PROJET MOBILITÉ

CARTE DE SYNTHÈSE

PARTIE D. AUTRES DOCUMENTS

D.1 RAPPORT DE MISE EN ŒUVRE DU PA2 « AGGLOSION »

D.2 INDICATEURS MOCA PA3

D.3 RAPPORT DE CONSULTATION DU PA3

D.4 RAPPORT DE PRÉ-ÉTUDE PA3

LISTE DES FIGURES

Figure 1: ateliers participatifs de novembre 2014.....	19
Figure 2: périmètres des agglomérations et OFS.....	22
Figure 3: évolution de la population entre 2000 et 2014 (OFS).	23
Figure 4: poids des communes en matière du nombre d'habitants, évolution entre 2008 et 2014.	24
Figure 5: répartition de la population sur le périmètre de l'agglomération.	24
Figure 6: tableaux statistiques en matière d'emplois, comparaison 2001/2013 (OFS).	25
Figure 7: évolution des trois secteurs, Suisse. Source: CEAT.....	26
Figure 8: poids des différentes communes en nombre d'emplois, évolution entre 2001 et 2013.	26
Figure 9: répartition à l'hectare des emplois (OFS 2013).....	27
Figure 10: répartition à l'hectare des emplois primaires (OFS 2013).	28
Figure 11: répartition à l'hectare des emplois secondaires (OFS 2013).	29
Figure 12: répartition à l'hectare des emplois tertiaires (OFS 2013).	30
Figure 13: extrait du projet de territoire suisse traitant de Sion et Sierre	31
Figure 14: aires principales et élargies des douze territoires du Projet de territoire Suisse.....	32
Figure 15: carte de synthèse du Concept cantonal de développement territorial.	35
Figure 16: enjeu principal des zones naturelles. Photo Ueli Raz	38
Figure 17: vue sur les village de coteau d'Erde et de Savièse. Photo Ueli Raz.....	40
Figure 18: tableau comparatif de quelques temps de parcours.	42
Figure 19: temps de trajet dans l'agglomération, comparés par mode de déplacement.....	44
Figure 20: situation des stations touristiques à proximité du périmètre d'agglomération.	47
Figure 21: voies d'accès des stations touristiques à proximité du périmètre d'agglomération.....	48
Figure 23: calcul des besoins et surplus pour le périmètre de l'agglomération du Valais central	56
Figure 24: premier élément du concept «Paysage».....	60
Figure 25: deuxième élément du concept «Paysage»	61
Figure 26: troisième élément du concept «Paysage»	62
Figure 27: quatrième élément du concept «Paysage»	63
Figure 28: cinquième élément du concept «Paysage»	64
Figure 29: premier élément du concept «Urbanisation».....	66
Figure 30: deuxième élément du concept «Urbanisation»	67
Figure 31: troisième élément du concept «Urbanisation»	68
Figure 32: quatrième élément du concept «Urbanisation».....	69
Figure 33: dernier élément du concept «Urbanisation».....	70
Figure 34: premier élément du concept «TP»	72
Figure 35: deuxième élément du concept «TP».....	73
Figure 36: troisième élément du concept «TP».....	74
Figure 37 : quatrième élément du concept «TP»	75
Figure 38: des navettes autonomes en complément de l'offre traditionnelle de transports publics.	76
Figure 39 : premier élément du concept «MD»	78
Figure 40: deuxième élément du concept «MD».....	79

Figure 41: troisième élément du concept «MD»	80
Figure 42: quatrième élément du concept «MD»	81
Figure 43: parkings vélos en gare de Sion.....	82
Figure 44: premier élément du concept «Gestion des déplacements individuels motorisés»	84
Figure 45: deuxième élément du concept «Gestion des déplacements individuels motorisés»	85
Figure 46: troisième élément du concept «Gestion des déplacements individuels motorisés»	86
Figure 47: quatrième élément du concept «Gestion des déplacements individuels motorisés»	87
Figure 48: le parking provisoire de la gare de Sion bientôt remplacé par le projet Cour de Gare.	88
Figure 49: le Rhône à la hauteur des terres agricoles d’Uvrier. Photo paysagement et localarchitecture	90
Figure 50: le réaménagement de la Navizence à Chippis.....	91
Figure 51: la Morge comme potentiel MD entre Plan-Conthey et Châteauneuf.....	92
Figure 52: le bisse de Clavau entre Sion et Saint-Léonard. Photo www.anzere.ch	93
Figure 53: Salquenen, limite entre zone constructible et zone non constructible. Photo Ueli Raz	94
Figure 54: le cœur agricole de Saint-Léonard. Photo Ueli Raz.....	95
Figure 55: jardins de loisirs.....	96
Figure 56: le coteau viticole de Mangold. Photo Charly-G. Arbella	97
Figure 57: le canal entre Vissigen et Sion	98
Figure 58: projet AcclimataSion, Ville de Sion et Fondation pour le dvlp durable des régions de montagne.....	Erreur !
Signet non défini.	
Figure 59: le Château de la Soie à Savièse	100
Figure 60: limite Est de la ville de Sion. Photo Ueli Raz.....	101
Figure 61: le village de Venthône, inventorié à l’ISOS national. Google Street View	102
Figure 62: le stade des Condémines au centre-ville de Sierre. Photo Charly-G. Arbella	103
Figure 63: projet de réaménagement de la place Beaulieu au centre-ville de Sierre.....	104
Figure 64: la commune de Vex. Photo Ueli Raz.....	105
Figure 65: Ayent, terrains équipés disponibles.....	106
Figure 66: la question du besoin d’une zone artisanale à Venthône.....	107
Figure 67: le secteur des Etreys, à Grône.....	108
Figure 68: Conthey, Vétroz et Ardon	109
Figure 69: le théâtre du Baladin à Savièse. Photo www.lebaladin.ch	110
Figure 70: des trains qui s’arrêteront de nouveau en gare de Granges.	111
Figure 72: première étape du réseau de bus d’agglomération.....	113
Figure 73: intégration délicate du TP dans la circulation, Sion.....	114
Figure 74: la gare routière de Sion sera déplacée au sud des voies CFF.	115
Figure 75: gare d’arrivée du télécabine à Le Châble. Source: Skiresort.fr.....	116
Figure 76: les entreprises TP desservant aujourd’hui l’agglomération.....	117
Figure 77: à Chippis aménagement de terrasses. Source: État du Valais	118
Figure 78: exemple de bandes cyclables sur la T9 entre St-Léonard et Sion.	119
Figure 79: exemple de patrouilleur à la sortie de l’école, Chamoson.	120
Figure 80: zone de rencontre au sud de la gare de Sion.....	121
Figure 81: gare routière, Sierre, projet du bureau Bonnard & Woeffray.....	122
Figure 82: pont bhoutanais, Naturpark Pfyn-Finges.....	123

Figure 83: jonction autoroutière Sion-est.....	124
Figure 84: illustration schématique des projets de contournement dans la région sierroise.	125
Figure 85: la route cantonale au cœur du village de Vétroz (projet lauréat du concours).	126
Figure 86: carrefour régulé sans priorité aux bus, Sion, avenue de France.	127
Figure 87: Place et parking du Scex, Sion.....	128
Figure 88: tableau de synthèse des coûts des mesures infrastructurelles de mobilité.....	132
Figure 89: représentation et localisation des mesures d'ordre supérieur.	136
Figure 91: carte de synthèse des mesures urbanisation, paysage et mobilité.....	141

Glossaire

ARE	Office fédéral du développement territorial
AVP	Avant-projet
B+R	Bike + ride
CBV	Téléphérique Chalais – Briey - Vercorin
CCDT	Concept cantonal de développement territorial
CCM 2030	Conception cantonale de la mobilité 2030
CFF	Chemins de fer fédéraux
CTSO	Conférence des transports de Suisse occidentale
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
EB	Exigence de base
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
FTP	Fonds pour les transports publics
HES-SO	Haute école spécialisée – Suisse orientale
IFP	inventaire fédéral des paysages, sites et monuments d'importance nationale
IGT	Installation générant du trafic
ISOS	inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse
IVS	inventaire fédéral des voies de communication de la Suisse
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LcAT	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire
LFInfr	Loi sur le fonds d'infrastructure
LUMin	Loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier
MD	mobilités douces (déplacements à pied et à vélo)
MS2	Mobilité spatiale 2 (sub-régions de)
OUMin	Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier
OFS	Office fédéral de la statistique
P+R	Parking - relais
PA	Projet d'agglomération
PA1	Projet d'agglomération de première génération
PA2	Projet d'agglomération de deuxième génération
PA3	Projet d'agglomération de troisième génération
PAZ	Plan d'affectation des zones
PDc	Plan directeur cantonal
PM10	Particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 millièmes de millimètres
PPS	Inventaire fédéral des prairies et pâtures secs
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
RC	Route cantonale
RCCZ	Règlement communal des constructions et des zones
RER	Réseau express régional

R2	Résidences secondaires
R3	Projet de 3 ^e correction du Rhône
RPT	Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
SCA	Service cantonal de l'agriculture
SDE	Service du développement économique
SDT	Service du développement territorial
SFP	Service des forêts et du paysage
SMC	Compagnie de Chemin de Fer et d'autobus Sierre – Montana – Crans SA
SNP	Service de la nature et du paysage
SRTCE	Service des routes, transports et cours d'eau
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transport public
VLS	Vélo en libre service

1 Cadrage

1.1 Les projets d'agglomération

1.1.1 La politique des agglomérations de la Confédération

Les agglomérations ont connu une croissance importante durant les dernières décennies, avec comme corollaire un développement urbain parfois mal contrôlé. La croissance de l'urbanisation s'est souvent localisée dans des secteurs où la desserte en transports collectifs était déficiente. Les mobilités douces ont trop souvent été négligées, notamment dans les centres-villes. Ce phénomène a provoqué une saturation croissante des réseaux routiers. Il y a quelques années, les villes ont constaté qu'elles ne pouvaient plus gérer cette situation à elles seules. C'est ainsi 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'infrastructure

Pour la thématique des transports, une des mesures de première priorité prévue par le rapport du Conseil fédéral sur la politique des agglomérations vise à renforcer l'engagement financier de la Confédération. Cette priorité est liée à la condition d'une gestion coordonnée à long terme des transports et de l'urbanisation.

C'est la votation populaire de 2004 sur la nouvelle péréquation financière et la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) qui a jeté la base de l'engagement de la Confédération dans le domaine des transports d'agglomérations.

Le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau autoroutier et les routes principales dans les zones de montagne et les régions frontalières (ci-après: fonds d'infrastructure) est l'instrument avec lequel le Gouvernement fédéral a aidé à financer l'infrastructure de transport dans les zones urbaines ainsi que les projets urgents comme les programmes d'agglomération de première et deuxième génération. Sous réserve des décisions du Parlement pour le déblocage des fonds à partir de 2015 pour le transport urbain, il reste près de CHF 250 millions dans le fonds d'infrastructure pour la troisième et la quatrième génération des projets d'agglomération. Ces fonds ne suffisent de loin pas à répondre aux besoins, en dépit de la stricte hiérarchisation effectuée par le Gouvernement fédéral,

Dans ces conditions, le Conseil fédéral entend créer le *Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération* (FORTA): il s'agit d'un élargissement du fonds d'infrastructure existant, qui servira à achever le réseau des routes nationales, à éliminer des goulets d'étranglement et à réaliser des projets dans les agglomérations.

Le fonds doit trouver son fondement juridique dans la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Des dispositions importantes sont également présentes dans la loi et dans l'ordonnance sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (LUMin et OUMin).

Quant au fonds d'infrastructure existant, l'allocation des ressources pour le trafic d'agglomération sera ventilée selon l'efficacité de l'infrastructure prévue, et non selon une répartition uniforme sur l'ensemble du pays. Cela nécessite le développement d'un programme d'agglomération dans les domaines du logement et des transports, qui optimise l'utilisation de différents moyens et cible les objectifs et les mesures d'aménagement du territoire. L'efficacité du programme d'agglomération détermine le taux de la contribution fédérale; c'est pourquoi les mesures non infrastructurelles dans les domaines du logement et du transport sont également cruciales. L'impact des mesures de programme d'agglomération sur l'environnement et le paysage sera également examiné.

1.1.3 Les bases légales

L'attribution des subventions aux agglomérations est basée sur la loi 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 (LFIInfr).

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 bases

Pour pouvoir être évalué par la Confédération et prétendre à un cofinancement pour la libération des moyens y relatifs, le projet d'agglomération doit respecter un certain nombre d'exigences de base. Dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de troisième génération (version du 16.02.2015), les exigences de bases sont quasi identiques à celles des PA2. On les rappelle ci-dessous:

a. EB1 Démarche participative

Les autorités et la population sont associées de manière appropriée à l'élaboration, la mise en œuvre et 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 par l'organisme responsable.

b. 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, et il apporte à la Confédération la preuve que les services compétents de toutes les collectivités concernées ont donné leur accord au projet et se sont engagés à le mettre en œuvre dans les limites de leurs attributions.

c. 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 fouillée 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 sur les enjeux principaux. Elle doit également permettre à la Confédération de comprendre et d'appréhender l'agglomération.

Le projet d'agglomération montre les tendances du développement futur en formulant des prévisions réalistes – fondées sur les hypothèses du plan directeur cantonal adapté conformément à la révision de la LAT – quant à l'évolution démographique et économique, et quant aux facteurs déterminants en matière de mobilité et d'urbanisation (à l'horizon 2030-2040). Ces tendances permettent de confirmer ou d'infirmer les constats issus de l'analyse de l'état actuel.

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

Le projet d'agglomération doit intégrer une planification globale dans les domaines de l'urbanisation et des transports. Il établit un lien 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 doit être volontariste et ambitieuse, tout en restant réaliste et bien acceptée.

Elle doit aussi être traduite en stratégies sectorielles qui permettent de transposer la vision d'ensemble dans les politiques publiques des différents acteurs. Les stratégies doivent contenir des objectifs pouvant être vérifiés dans le cadre du contrôle des effets des projets d'agglomération. Les objectifs doivent aussi se conformer aux quatre indicateurs du «Monitoring et controlling des projets d'agglomération» (indicateurs MOCA).

Les stratégies sectorielles sont traduites en actions concrètes (mesures) et priorisées, couvrant tous les domaines d'action. Le compte rendu de mise en oeuvre, qui fait partie du projet d'agglomération de troisième génération, doit faire rapport sur l'état de la mise en oeuvre des mesures prévues par l'accord sur les prestations des projets de première et deuxième générations.

La vision d'ensemble, les stratégies et les mesures doivent être cartographiées pour permettre au lecteur d'en avoir un aperçu global. Les mesures A et B doivent en outre faire l'objet d'une carte détaillée à une échelle appropriée. Ces mesures doivent être efficaces et financièrement supportables (cf. EB5). Elles sont efficaces notamment si elles répondent aux lacunes et besoins d'actions identifiés lors de l'analyse (cf. EB3) et mettent en oeuvre la vision d'ensemble.

e. EB5 Description et argumentation de la priorisation des mesures

Le projet d'agglomération comprend une priorisation des mesures, qui permet de mettre en oeuvre la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles qui en découlent. Cette priorisation résulte d'une évaluation de l'efficacité (relation entre le coût et l'utilité). Pour chaque mesure, une description qualitative explique sa pertinence et sa priorité.

Les mesures et leur degré de priorité s'intègrent en cohérence dans une vision d'ensemble et des stratégies sectorielles (cf. EB4). L'imbrication des différents niveaux doit être facilement compréhensible et explicable.

f. EB6 Mise en oeuvre et procédure de contrôle

Le projet d'agglomération engage les partenaires de manière formelle. Lui et ses mesures sont intégrés dans les instruments de planification du canton et ont force obligatoire pour les autorités. La conformité avec les objectifs et les mesures de la Confédération et des cantons voisins ainsi qu'avec les législations fédérale et cantonale a été vérifiée. Le projet d'agglomération démontre la faisabilité financière (investissement et exploitation) de la mise en oeuvre des mesures pour les cantons/communes ou tiers concernés.

Les agglomérations établissent les comptes rendus de mise en oeuvre qui sont une des bases du contrôle des effets par la Confédération. Le compte rendu fait partie intégrante du projet et présente l'état de la mise en oeuvre de la période quadriennale écoulée. Les tableaux y relatifs doivent être remplis dans un document à part.

1.2 Organisation de l'agglomération du Valais central

1.2.1 Organes de l'agglomération

L'agglomération du Valais central a été constituée pour élaborer le PA3 du même nom. Elle est composée des 12 communes d'aggloSion et de 8 communes de la région sierroise.

Les organes de l'agglomération, pour l'élaboration du projet, sont les suivants :

- Le Comité de Pilotage (COFIL)
- Le bureau
- Le groupe technique

1.2.2 Le Comité de pilotage (COFIL)

Le projet est placé sous la responsabilité d'un Comité de pilotage (COFIL) présidé par le Préfet du district de Sion, Mme Evelyne Crettex Reber. Madame Crettex Reber est secondée par Mme Maria-Pia Tschopp, Préfète du district de Sierre et Vice-Présidente du COFIL. Les vingt Présidents des communes participant au projet sont également membres du Comité de pilotage.

Les services cantonaux concernés y sont représentés par le chef du Service du développement territorial (SDT), l'adjoint au chef du Service des routes, transport et cours d'eau (SRTCE) et deux de leurs collaborateurs.

Un coordinateur assure le suivi des travaux de l'agglomération. C'est lui notamment qui assiste les communes pour la mise en œuvre des mesures du PA2 et qui suit le travail des mandataires en charge de l'élaboration du PA3.

1.2.3 Le Bureau

Le Bureau, présidé par M. Vincent Rebstein, Président de la commune d'Arbaz, prépare les séances du COFIL.

Il est composé de la Présidente de l'agglomération, de sa Vice-Présidente ainsi que des Présidents de cinq communes de l'agglomération.

1.2.4 Le groupe technique

Le groupe technique, présidé par le coordinateur de l'agglomération M. Léonard Evéquo, est composé des techniciens communaux et de représentants des services cantonaux. Il permet d'assurer une coordination entre les travaux des communes, du canton et de l'agglomération.

1.2.5 Déroulement de l'étude

Le déroulement de l'étude du PA3 est résumé, par étapes, dans le tableau ci-dessous.

2011	Dépôt du PA2 (aggloSion)
2013	Approbation du PA2 par la Confédération
	Premières discussions entre les communes sierroises et sédunoises pour l'élaboration commune d'un projet d'agglomération de 3ème génération
2014	Lancement d'une pré-étude afin de vérifier l'opportunité et la faisabilité d'un projet d'agglomération élargi à l'ensemble du Valais central (20 communes)
	Ateliers participatifs thématiques avec les 20 communes et les services cantonaux concernés
	Séance avec l'ARE pour présenter les premiers résultats de la pré-étude et pour évoquer la question du périmètre du PA3 Valais central (qui regroupe les communes de plaine et de coteau des deux agglomération OFS de Sion et Sierre-Crans-Montana)
2015	Présentation des conclusions de la pré-étude aux communes et décision définitive d'élaborer en commun un projet d'agglomération du Valais central
	Engagement d'un coordinateur pour aggroSion (suivi des mesures co-financées, soutien aux communes) et pour aggro Valais central (suivi de l'élaboration du projet)
	Attribution du mandat pour l'élaboration du PA3
2016	Ateliers participatifs sur les objectifs, le concept et les mesures proposées pour le projet d'agglomération du Valais central
	Entretiens d'état avec l'ARE
	Finalisation du dossier de mise en consultation publique
	Mise en ligne du nouveau site internet et envoi d'un tout-ménage à l'ensemble des habitants des communes de l'agglomération pour présenter les grandes lignes du projet et annoncer la consultation publique
	Mise en consultation publique du projet (mai-juin)
	Séances d'informations publiques (2 séances à Conthey et à Sierre)
	Grand débat clôturant la période de consultation public avec Jean-Michel Cina, Conseiller d'Etat, deux présidents de communes membres de l'agglomération et deux présidents de communes voisines
	Adaptation et finalisation du projet suite aux remarques émises lors de la consultation
	Approbation du projet par le COPIL
	Validation du projet par les exécutifs communaux et par le Conseil d'Etat
	Dépôt du dossier à Berne

1.2.6 Mise en œuvre du projet d'agglomération

Pour la mise en œuvre du PA3, la structure mise en place par aggroSion pour le PA2 sera élargie à l'agglomération du Valais central.

1.3 Participation, communication – information

Ce point montre comment le Projet d'agglomération Valais central répond à l'exigence de base EB1 – Démarche participative stipulant que « 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. »

1.3.1 Une démarche participative

Si les grandes lignes du projet d'agglomération du Valais central émanent du diagnostic et des objectifs et enjeux qui en découlent, elles ont été largement alimentées par les projets et les volontés des communes participantes. Chacune d'entre elles a été impliquée dans la récolte d'informations. De nombreux «allers-retours» ont permis d'assurer une bonne intégration au cadre général du projet.

Le PA3 s'est construit en deux grandes étapes. Premièrement, la pré-étude a permis de vérifier la pertinence du nouveau périmètre élargi à la région sierroise, soit 20 communes contre 12 pour aggloSion. A ce stade, les premiers objectifs, concepts et mesures ont été définis, cadrant la suite du processus. Deuxièmement, le projet d'agglomération du Valais central à proprement parler s'est attaché à approfondir différents éléments mis en évidence par la pré-étude.

Chacune de ces deux étapes a été accompagnée d'un atelier participatif avec les membres des exécutifs et des techniciens communaux. L'atelier de la pré-étude a réuni une quarantaine de participants en novembre 2014. La matinée était séparée en deux parties. Les participants ont d'abord été répartis en trois groupes selon les thématiques «mesures infrastructurelles», «transports publics» et «paysage & urbanisation». Puis ils se sont regroupés par secteur géographique, à savoir «région Sion» et «région Sierre». Ce premier atelier a permis de renforcer les liens entre les différentes communes participantes, tout en approfondissant les concepts proposés par les mandataires.

Le second atelier a eu lieu en février 2016, et a regroupé plus de 70 participants à la salle du Grand Conseil valaisan. Il a permis de discuter de manière approfondie les mesures proposées en matière de mobilité, d'urbanisation et de paysage. Ces discussions ont abouti à de nombreuses adaptations, afin de faire coïncider au mieux les ambitions de l'agglomération et les volontés communales.

1.3.2 Un travail de communication

En matière de communication - information, plusieurs éléments ont permis au projet de gagner en visibilité:

- **Un nouveau site internet.** Complètement repensé par rapport à celui d'aggloSion, il offre un accès rapide aux grandes lignes du projet et au détail des mesures, toutes localisées sur une carte interactive. Il propose une vitrine attractive pour tous les citoyens désireux d'en apprendre plus.
- **Un flyer «tout-ménage».** Présenté sous la forme d'un feuillet de 4 pages, il a été envoyé à tous les habitants des vingt communes membres. Il a permis de présenter à la population les principes de la politique d'agglomération, de rappeler les enjeux du projet et d'évoquer quelques mesures emblématiques en matière de transports publics, de mobilité douce, de transports individuels motorisés, de paysage et d'urbanisation.
- **Deux séances publiques d'information.** Organisées les 22 et 23 juin à la salle polyvalente de Conthey et à l'aula de l'HES-SO de Sierre, elles ont réuni une centaine de citoyens. Après le rappel des perspectives de développement, des objectifs et enjeux, plusieurs lieux ont été sélectionnés afin de présenter les différentes mesures qui s'y localisaient, qu'il s'agisse de paysage, d'urbanisation et de mobilité. Ce choix, outre la dimension dynamique apportée, a surtout permis de mettre en lumière la globalité du raisonnement, en montrant la cohérence et les interdépendances entre les différentes mesures.

- **Un débat public.** Organisé à Sion le 11 juillet 2016, il a été suivi par une centaine de personnes. Modéré par Laurent Savary, journaliste au Nouvelliste, il a réuni autour d'une même table Jean-Michel Cina, Conseiller d'Etat, Marcel Maurer, Président de Sion, François Genoud, Président de Sierre et Claude Crittin, Président de Chamoson. Ce dernier a porté le regard d'une commune extérieure à l'agglomération. Le débat a été enrichi par les nombreuses questions et remarques du public.
- **De nombreux articles de presse.** Principalement parus dans le Nouvelliste, plusieurs articles ont été consacrés au projet d'agglomération du Valais central (25.02.15 / 13.04.15 / 14.04.15 / 11.02.16 / 16.06.16). Largement parcouru par les Valaisans, ce média a permis au projet de gagner en visibilité tout au long de sa construction.

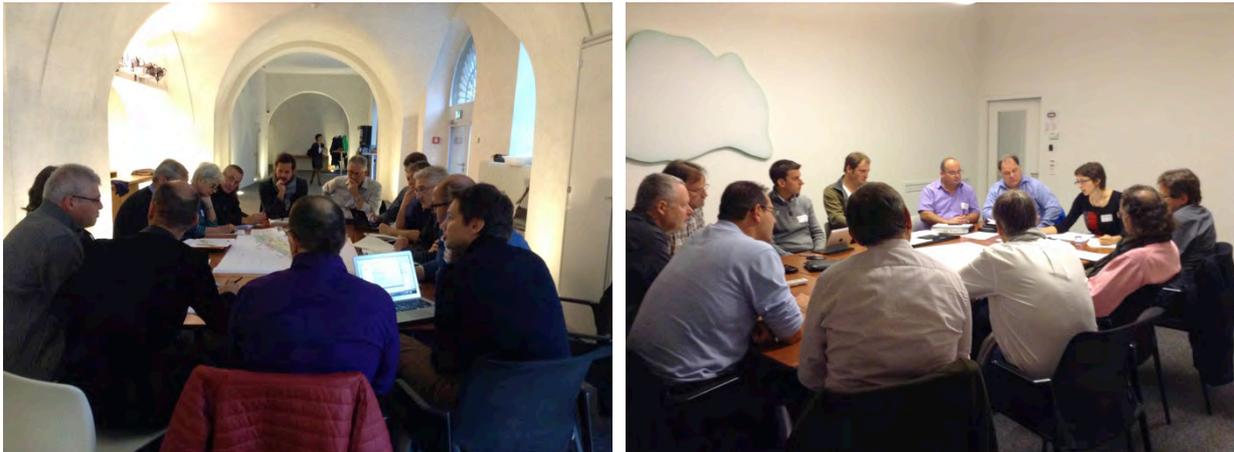


Figure 1: ateliers participatifs de novembre 2014.

1.3.3 Une démarche de consultation

Lors de sa séance du 18 mai 2016, le Comité de pilotage de l'agglomération Valais central a décidé de la mise en consultation publique de son Projet de 3^e génération (PA3).

La consultation publique s'est déroulée du 17 juin au 18 juillet pour la population, les associations, les Communes et les Services de l'Etat. A noter qu'une étape de pré-consultation auprès des partenaires du Comité de pilotage a eu lieu du 18 mai au 6 juin.

Durant la période de consultation publique, le PA3 était consultable dans toutes les administrations communales de l'agglomération, ainsi que sur le site internet de l'agglomération : <https://www.agglo-valais-central.ch/> depuis le 15 juin, date de lancement du site. Comme indiqué précédemment une conférence de presse a eu lieu ce jour. Enfin, c'est à cette occasion qu'un document "tout-ménage" (flyer) a été distribué et qu'une annonce est parue au bulletin officiel. Les séances de présentation publiques se sont également tenues durant cette période.

1.4 Périmètre

1.4.1 Périmètre statistique de l'agglomération (OFS)

La définition OFS des périmètres des agglomérations a servi de base aux premières réflexions. Très vite, il est apparu aux autorités que ces périmètres OFS ne correspondaient pas aux besoins des habitants du Valais central. Bien que les communes collaborent en matière d'infrastructure et de mobilité depuis plusieurs années, les périmètres proposés continuent de séparer les polarités de Sion et de Sierre.

Après avoir développé deux projets distincts, en 2011, dans le cadre des projets d'agglomération de 2^e génération, les communes de l'agglomération ont décidé de poser ensemble les bases d'une grande agglomération du Valais central. Elles ont pour cela mandaté des bureaux spécialisés dès 2009 pour qu'ils travaillent sur une pré-étude. Son objectif: définir le périmètre optimal de l'agglomération et poser les bases du projet de 3^e génération.

1.4.2 Situation de l'agglomération du Valais central

Au cœur du Valais, l'agglomération du Valais central est largement connectée aux centres économiques et politiques de Suisse et d'Italie du Nord. Elle est accessible en 1h de Lausanne et du pôle économique de l'arc lémanique, en 1h30 de la Berne fédérale et en 2h30 de Milan. Cette proximité se matérialise par les liaisons routières et autoroutières, mais aussi par le rail, avec une connexion au réseau ferré national. Le tunnel du Simplon et la récente mise en service du tunnel de base du Lötschberg rendent le train plus concurrentiel que la voiture en matière de temps de parcours vers Berne et l'Italie du Nord. Finalement, Sion est doté d'un aéroport civil permettant d'envisager un développement de liaisons aériennes avec les centres européens.

1.4.3 Périmètre retenu pour le projet d'agglomération

Le périmètre de l'agglomération du Valais central regroupe les agglomérations de Sion (projet de 2^e génération déposé à Berne en 2011) et de Sierre. Le concept retenu en 2011 (agglomération de plaine et de coteau) a été repris et étendu aux communes polarisées autour de la ville de Sierre. Le périmètre du projet de 3^e génération s'étend ainsi, dans la plaine, de Ardon à Salquenen (Ardon, Vétroz, Conthey, Sion Saint-Léonard, Grône, Chalais, Chippis, Sierre et Salquenen). Il comprend également, comme c'était le cas pour le PA2 aggloSion, les villages des coteaux fortement polarisés sur les centres de plaine. Autour de Sion, il s'agit de Savièse, Grimisuat, Arbaz, Ayent, Vex et Les Agettes (fusion avec Sion prévue pour 2017). Autour de Sierre, Miège, Venthône et Veyras ont rejoint le projet. La commune de Nendaz y est également intégrée car elle partage dans la plaine un village avec la commune de Sion (Aproz).

Cette nouvelle configuration permet de développer une vision cohérente autour des deux plus grandes communes du Valais central. Sans remettre en question les principes qui ont présidé à l'élaboration du projet aggloSion (qui est en cours de mise en œuvre), ce nouveau périmètre permet de poursuivre les réflexions sur un périmètre élargi et cohérent en matière de paysage, d'urbanisation et de mobilité. Les deux principales villes du Valais central sont liées par des interactions fortes, de par leur proximité et leur bassin de population. De nombreuses complémentarités méritent une valorisation et plusieurs problématiques régionales offrent un contexte propice à une planification à plus large échelle, prônée par la Confédération. La polarisation des activités et de l'habitat en plaine justifie à elle seule la pertinence de ce périmètre remodelé. Les principales centralités de coteau sont évidemment intégrées en raison de leurs fortes relations avec les villes de plaine, en matière d'emplois, de loisirs et de détente.

Le choix du périmètre exprime clairement le parti pris de traiter la composante touristique de manière spécifique, en raison des problématiques particulières induites par les respirations saisonnières, et de se concentrer sur un territoire cohérent d'espace de vie et de travail. Le projet tiendra cependant compte des centralités touristiques dans ses réflexions, notamment en matière de mobilité.

Sur les vingt communes de l'agglomération, dix-sept font partie des périmètres des deux agglomérations OFS concernées par le projet. Trois communes supplémentaires ont été intégrées: Nendaz et Ayent (qui faisaient déjà partie du projet aggloSion) pour leurs composantes de plaine et de coteau, ainsi que Salquenen, fortement liée en matière de fonctionnement à la ville de Sierre. Quatre communes englobées dans le périmètre OFS de Sierre ne font pas partie du projet: Montana, Mollens Randogne, Chermignon. Ces collectivités, qui fusionneront au début 2016, constituent avec les communes de Lens et d'Icogne la station touristique de Crans-Montana. Elles se trouvent dans la même situation que les stations de Haute-Nendaz, Veysonnaz ou Anzère, qui avaient été exclues du périmètre aggloSion (avec l'accord de la Confédération) compte tenu de leurs caractéristiques particulières en matière d'urbanisation et de mobilité.

Le tableau ci-dessous résume la situation.

	Participent au PA3	Ne participent pas
Périmètre OFS Sion	Sion, Grimisuat, Ardon, Conthey, Vétroz, les Agettes, Saint-Léonard, Arbaz, Vex, Savièse	-
Périmètre OFS Sierre	Sierre, Grône, Chalais, Chippis, Veyras, Miège, Venthône	Montana, Mollens Randogne, Chermignon
Hors périmètres OFS	Nendaz (plaine), Ayent (à l'exception de la station d'Anzère), Salquenen	

Le périmètre regroupe 99'000 habitants et 57'000 emplois, soit 29.8% de la population cantonale¹ et 33.7% des emplois². Il affiche une surface d'environ 13'800 ha.

Pour les communes de Conthey, Vétroz, Savièse, Arbaz, les Agettes, Vex, Nendaz, Ayent, Grône, Chalais et Salquenen, seul le territoire situé en dessous de 1'200 mètres est considéré dans le cadre du projet d'agglomération du Valais central (comme pour le projet aggloSion).

¹ 331'763 habitants sur l'ensemble du Valais (OFS/2014)

² 168'266 emplois sur l'ensemble du Valais (OFS/2013)

³ Les nuitées liées aux résidences secondaires sont calculées sur la base des taxes de séjour encaissées. Le chiffre réel,



Figure 2: périmètre de l'agglo Valais central, en pourtour violet. En blanc, les limites des agglomérations de Sion et de Sierre / Crans-Montana. En violet plein, les communes hors périmètre OFS intégrées au projet.

Les communes peuvent se répartir en deux groupes distincts: les communes de plaine et celles du coteau. Elles affichent des caractéristiques très différentes en matière d'habitants et d'emplois, et sont touchées par des problématiques spécifiques.

Les territoires de plaine concentrent la grande majorité des zones à bâtir, des habitants et des emplois et représentent le noyau de l'agglomération:

- 70.2% de la zone à bâtir (zones d'intérêt général – ZIG – comprises)
- 66.5% de la zone à bâtir sans les ZIG
- 85% des ZIG
- 74.6 % des habitants en 2014
- 90.4 % des emplois en 2013
- 80.2 % des habitants/emplois (habitants 2014, emplois 2013)

Les territoires situés sur le coteau sont principalement dédiés à l'habitation. Le cadre de vie calme et proche de la nature, la bonne accessibilité aux pôles urbains ainsi que la disponibilité des terrains concourent à l'attractivité des villages:

- 29.8% de la zone à bâtir (ZIG comprises)
- 33.5% de la zone à bâtir sans les ZIG
- 15% des ZIG
- 25.6 % des habitants en 2014
- 9.6 % des emplois en 2013
- 19.8 % des habitants/emplois (habitants 2014, emplois 2013)

1.5 Données socio-économiques

1.5.1 Population

Communes	n° OFS	2014 (estimation périmètre agglo)										augmentation 08-14	taux croissance 08-14 (%)	taux croiss. annuel moyen 08-14 (%)
		2000	2001	2005	2008	2010	2011	2012	2013	2014				
majorité plaine														
Conthey	6023	6353	6573	6987	7246	7708	7848	8054	8195	8315	8315	1069	14.8	2.32
Ardon	6021	2325	2204	2342	2559	2676	2772	2842	2964	3037	3037	478	18.7	2.90
Sion-Salins	6266	28010	28718	29468	30278	31345	31676	32167	32797	33296	33296	3018	10.0	1.60
Vétroz	6025	3927	3821	4115	4439	4766	4973	5190	5407	5644	5644	1205	27.1	4.08
Grône	6238	1938	1954	2071	2136	2206	2253	2275	2253	2310	2310	174	8.1	1.31
Chalais*	6232	2585	2696	2946	3087	3115	3147	3249	3286	3375	2795	288	9.3	1.50
St-Léonard	6246	1917	1882	1975	2064	2117	2137	2171	2213	2209	2209	145	7.0	1.14
Sierre	6248	14114	14369	15123	15574	15527	15752	15945	16332	16547	16547	973	6.2	1.02
Sâquenen	6113	1268	1351	1323	1337	1367	1356	1393	1399	1448	1448	111	8.3	1.34
Chippis	6235	1516	1530	1583	1578	1602	1644	1667	1660	1651	1651	73	4.6	0.76
total plaine		63953	65098	67933	70298	72429	73558	74953	76506	77832	77252	7534	10.7	1.71
majorité coteau														
Nendaz*	6024	5372	5467	5629	5861	5993	6025	6005	6121	6221	1185	360	6.1	1.00
Vex*	6089	1318	1369	1513	1602	1586	1615	1642	1719	1751	1513	149	9.3	1.49
Les Agettes	6081	283	279	332	337	328	338	330	318	332	332	-5	-1.5	-0.25
Savièse*	6265	5380	5517	5852	6239	6596	6760	6939	7149	7249	6562	1010	16.2	2.53
Arbaz	6261	842	833	971	1098	1085	1090	1109	1144	1176	1176	78	7.1	1.15
Grimisuat	6263	2294	2355	2576	2721	2838	2868	2976	3038	3146	3146	425	15.6	2.45
Venthône	6249	998	1012	1110	1154	1173	1188	1208	1219	1219	1219	65	5.6	0.92
Miège	6241	900	949	1042	1152	1245	1295	1326	1370	1332	1332	180	15.6	2.45
Veyras	6250	1504	1509	1573	1676	1763	1727	1736	1760	1785	1785	109	6.5	1.06
Ayent*	6082	3156	3171	3353	3501	3606	3680	3734	3791	3852	3215	351	10.0	1.61
total coteau		22047	22461	23951	25341	26213	26586	27005	27629	28063	21465	2722	10.7	1.72
TOTAL		86000	87559	91884	95639	98642	100144	101958	104135	105895	98717	10256	10.7	1.71

* communes considérées dans leur ensemble

Figure 3: évolution de la population entre 2000 et 2014 (OFS).

Si on considère uniquement les habitants du périmètre de l'agglomération au sens strict, la population s'élève à environ 98'700 personnes en 2014. Cependant, pour mettre en lumière les tendances en matière de taux de croissance, les communes sont prises dans leur ensemble.

Entre 2008 et 2014, la population a notablement augmenté dans toutes les communes, à l'exception des Agettes. Les taux de croissance annuels moyens sont très variables, compris entre 0.92 (Venthône) et 4.08 (Vétroz). Les différences entre la plaine et le coteau se sont progressivement atténuées pour atteindre l'équilibre sur la période 2008-2014 (respectivement 1.71 et 1.72 %). En effet, entre 2000 et 2008, les communes du coteau affichaient un taux de croissance annuel moyen de 1.54 % contre 1.08% pour les entités de plaine. Toutefois, en chiffres absolus, l'augmentation a toujours été plus importante en plaine.

En plaine, les communes de Vétroz, Ardon et Conthey affichent les plus hauts taux de croissance. La disponibilité des terrains, le cadre de vie privilégié ainsi que la proximité de la capitale les rendent très attractives. Cette tendance devrait ralentir ces prochaines années, avec la diminution progressive des terrains libres.

Sur le coteau, les communes de Savièse, Grimisuat et Miège affichent les plus fortes hausses. Situées à proximité des pôles urbains de Sion et de Sierre, favorablement exposées, elles offrent des conditions optimales. Avec la raréfaction annoncée des terrains dans ces localités de première couronne, leur taux de croissance devrait progressivement baisser au profit des communes de deuxième couronne.

La population se concentre principalement en plaine, au cœur des villes et dans leurs quartiers périphériques. Sur le coteau, ce sont les noyaux villageois historiques qui enregistrent les plus fortes densités. Le reste de la zone à bâtir du coteau est caractérisé par une faible densité. Elle s'explique non seulement par la typologie des constructions, mais également par la présence d'importantes surfaces non bâties. A contrario, les villages de plaine, qui disposent pourtant de nombreuses zones villas, affichent une densité plus importante en raison d'un niveau de remplissage plus élevé de leur zone à bâtir.

1.5.2 Emplois

Communes	n° OFS	s1	s2	s3	stot01	s1	s2	s3	stot13	stot13	augmentation	taux	taux crois.
		2001	2001	2001	2001	2013	2013	2013	2013	p. agglo	01-13	croissance	annuel moyen
												01-13 (%)	01-13 (%)
plaine													
Conthey	6023	520	472	1570	2562	307	647	2'554	3'508	3508	946	36.9	2.65
Ardon	6021	148	184	269	601	101	194	495	790	790	189	31.4	2.30
Sion	6266	606	4780	17962	23348	455	5'578	27'120	33'153	33153	9'805	42.0	2.96
Vétroz	6025	210	190	464	864	198	432	711	1'341	1341	477	55.2	3.73
Grône	6238	61	107	222	390	44	108	289	441	441	51	13.1	1.03
Chalais*	6232	114	240	338	692	59	275	533	867	760	175	25.3	1.90
St-Léonard	6246	96	87	292	475	62	110	293	465	465	-10	-2.1	-0.18
Sierre	6248	225	2417	5795	8437	200	2'502	7'655	10'357	10357	1'920	22.8	1.72
Salquenen	6113	312	174	209	695	216	315	261	792	792	97	14.0	1.09
Chippis	6235	59	528	94	681	35	343	129	507	507	-174	-25.6	-2.43
total plaine		2351	9179	27215	38745	1'677	10'504	40'040	52'221	52114	13'476	34.8	2.52
coteau													
Nendaz*	6024	395	395	907	1697	233	443	1'690	2'366	346	669	39.4	2.81
Vex*	6089	56	53	330	439	37	30	507	574	417	135	30.8	2.26
Les Agettes	6081	15	3	13	31	9	5	25	39	39	8	25.8	1.93
Savièse*	6265	478	226	409	1113	279	335	864	1'478	1463	365	32.8	2.39
Arbaz	6261	47	22	66	135	29	24	100	153	153	18	13.3	1.05
Grimisuat	6263	165	60	293	518	81	73	543	697	697	179	34.6	2.50
Venthône	6249	67	29	57	153	40	47	57	144	144	-9	-5.9	-0.50
Miège	6241	127	30	51	208	66	42	110	218	218	10	4.8	0.39
Veyras	6250	71	39	80	190	40	50	98	188	188	-2	-1.1	-0.09
Ayent*	6082	136	136	460	732	105	253	668	1'026	887	294	40.2	2.85
total coteau		1557	993	2666	5216	919	1'302	4'662	6'883	4552	1'667	32.0	2.34
TOTAL		3908	10172	29881	43961	2'596	11'806	44'702	59'104	56666	15'143	34.4	2.50

* communes statistiquement considérées dans leur ensemble

Figure 6: tableaux statistiques en matière d'emplois, comparaison 2001/2013 (OFS).

Ramené au strict périmètre de l'agglomération, le nombre d'emplois s'élève à 56'666 en 2013. Comme pour la population, les communes sont considérées dans leur ensemble afin de mettre en lumière les tendances en matière de taux de croissance.

Contrairement au nombre d'habitants, le nombre d'emplois n'augmente pas dans chaque commune entre 2001 et 2013. Chippis, Saint-Léonard, Venthône et Veyras enregistrent une faible diminution. Pour Chippis, elle s'explique par le ralentissement progressif du secteur industriel lié à l'aluminium, qui a conditionné le développement de la commune depuis le début du XX^{ème} siècle. Quant à Venthône, Veyras et Saint-Léonard, les causes sont à chercher dans un fort recul des activités primaires, insuffisamment compensé par la densification des secteurs secondaires et tertiaires, contrairement aux autres communes de l'agglomération.

Les emplois se concentrent très fortement en plaine, tout particulièrement sur les territoires communaux de Sion et de Sierre. A eux deux, ils regroupent 76.8% des emplois de l'agglomération. On observe cependant depuis une dizaine d'années un renforcement du pôle secondaire d'Ardon-Vétroz-Conthey, avec d'importants taux d'évolution. La plaine affiche un taux de croissance annuel moyen important, chiffré à 2.52 %. Sur le coteau, les emplois ont bien progressé, avec une moyenne de 2.34 %, quoique proportionnellement moins qu'en plaine sur la même période (2001-2013).

La croissance annuelle moyenne à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération s'élève à 2.5 %. Elle est surtout due à l'essor du secteur tertiaire mais également, dans une moindre mesure, à celui du domaine secondaire. Au final, entre 2001 et 2013, la part du secteur tertiaire par rapport au domaine primaire et secondaire a encore augmenté (67.7% contre 51.1%), confirmant une tendance amorcée dès les années septante.

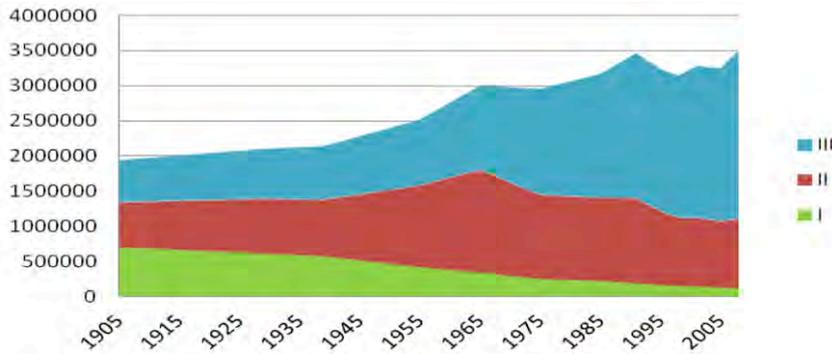


Figure 7: évolution des trois secteurs, Suisse. Source: CEAT.

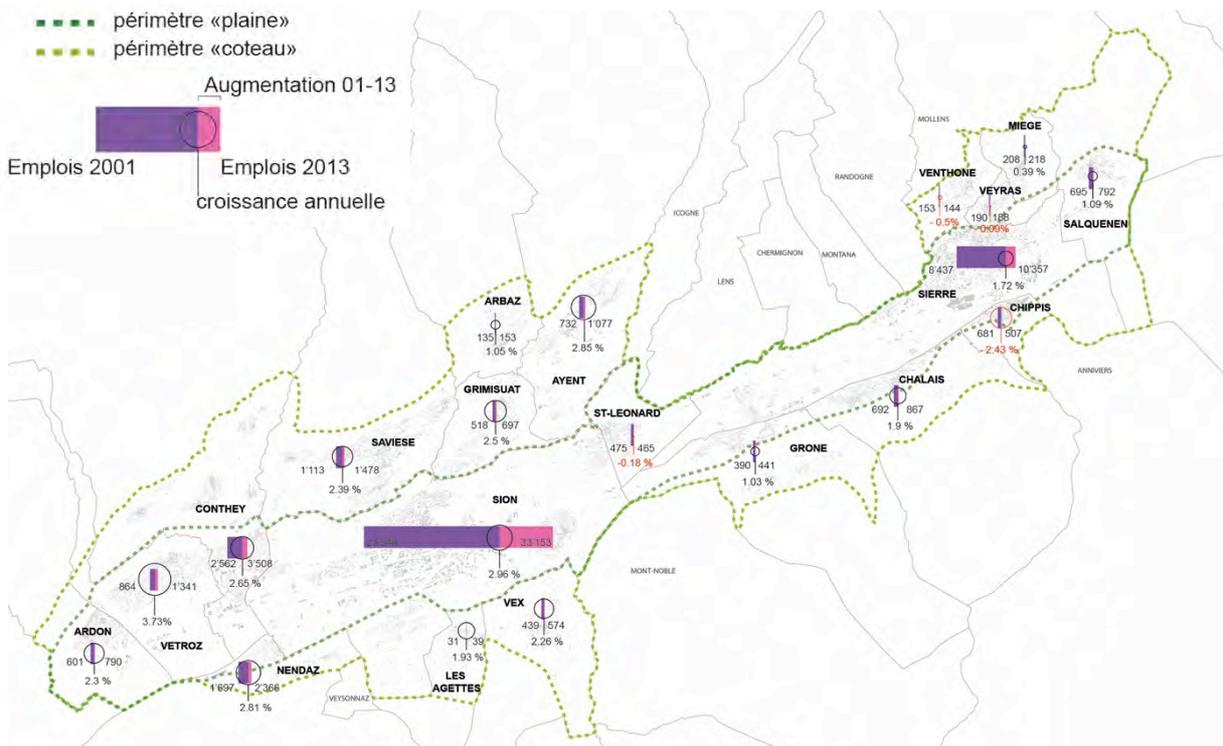


Figure 8: poids des différentes communes en nombre d'emplois, évolution entre 2001 et 2013. Le cercle renseigne sur le taux d'évolution annuel moyen (OFS).

La figure 9 montre clairement la très forte concentration des emplois sur les villes de Sion et de Sierre, encore plus marquante que celle de la population. Les premiers signes de saturation se font sentir depuis quelques années, qu'il s'agisse de l'accès aux centres-villes, de la disponibilité des places de stationnement ou encore de terrains pour l'accueil de nouvelles entreprises. Contrairement aux habitants dont la part dans les communes de coteau a augmenté lors de cette dernière décennie, la répartition des emplois entre la plaine et le coteau est restée stable.

Signe peut-être d'une amorce d'atténuation de cette forte centralisation, les communes à proximité de la capitale cantonale affichent des taux annuels de croissance élevés. Il est certain que le phénomène de saturation que connaît Sion augmente l'attractivité des localisations voisines. Cela ne se ressent pas aussi clairement dans les communes autour de la ville de Sierre.

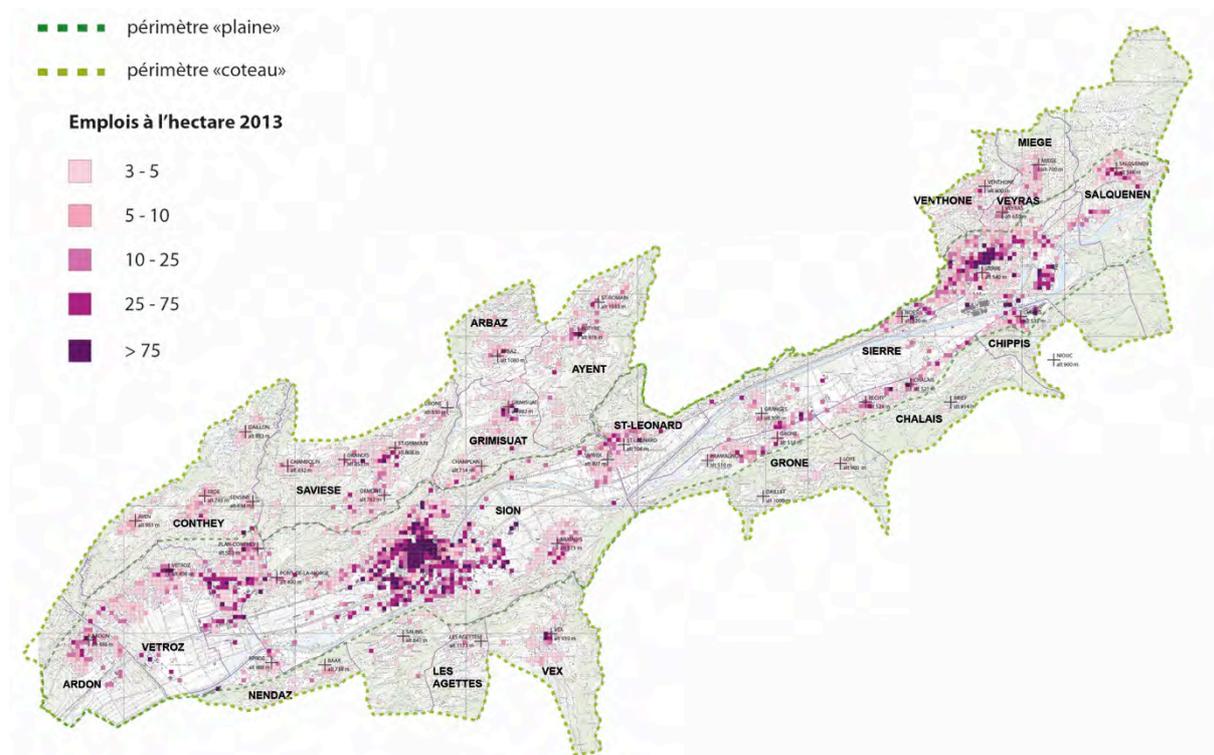


Figure 9: répartition à l'hectare des emplois (OFS 2013).

Bien que représentant une très faible part des emplois sur l'ensemble de l'agglomération, les communes du coteau affichent chacune un petit noyau d'emplois. Ces activités sont principalement liées à l'administration, aux services de base à la population, à des entreprises locales ainsi qu'à l'agriculture.

Comme pour la population, une centralité secondaire est en train de se confirmer à Conthey, avec le développement récent et rapide d'une importante zone commerciale.

Le tableau de la figure 7 indique la répartition entre les trois différents secteurs d'emplois. Le secteur primaire représente 4.4% du total des emplois en 2013. Il se répartit sur l'ensemble de l'agglomération. Si les places de travail sont plus nombreuses en plaine, le coteau supporte 35% du secteur primaire.

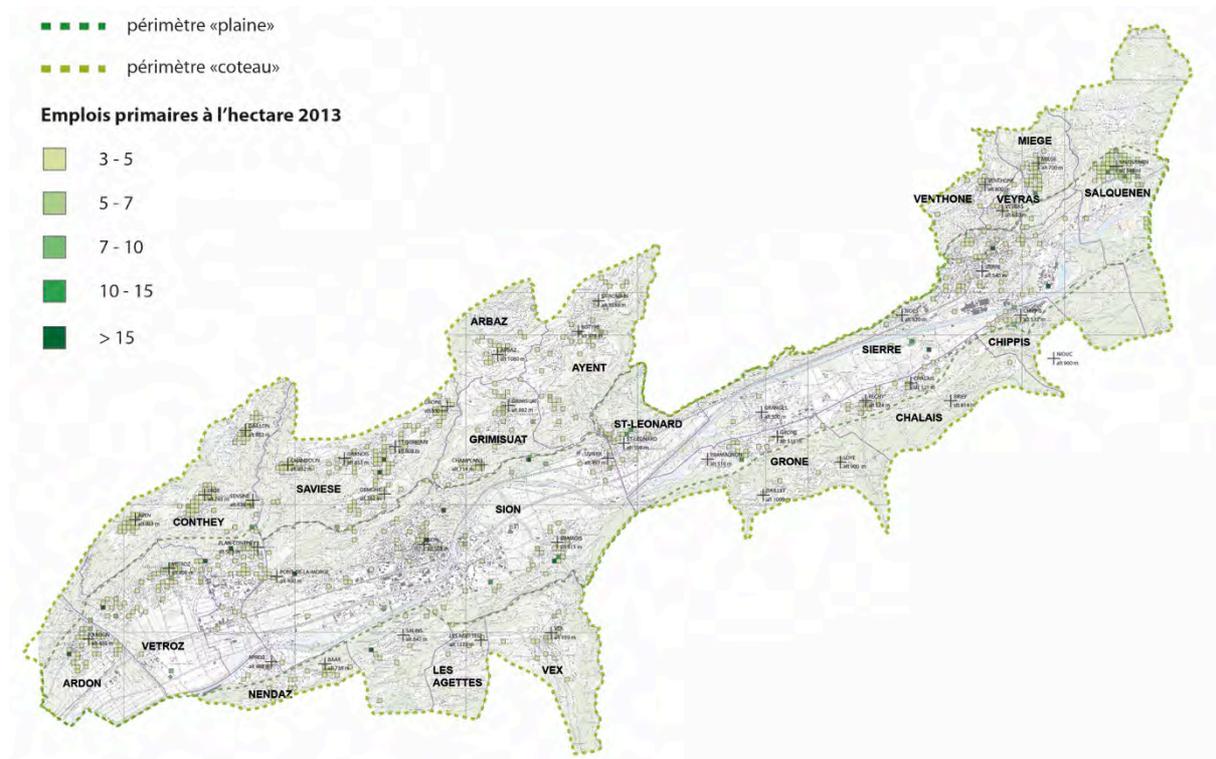


Figure 10: répartition à l'hectare des emplois primaires (OFS 2013).

Le secteur secondaire représente quant à lui 20% de l'ensemble des emplois en 2013. Les plus fortes concentrations se retrouvent dans les villes de Sion et de Sierre, qui intègrent les plus grandes zones industrielles du périmètre. Contrairement au secteur primaire, les emplois secondaires se situent très majoritairement en plaine (près de 89%). Chaque commune dispose d'un petit noyau d'emplois secondaires. Il s'agit d'entreprises locales, principalement actives dans le domaine de la construction.

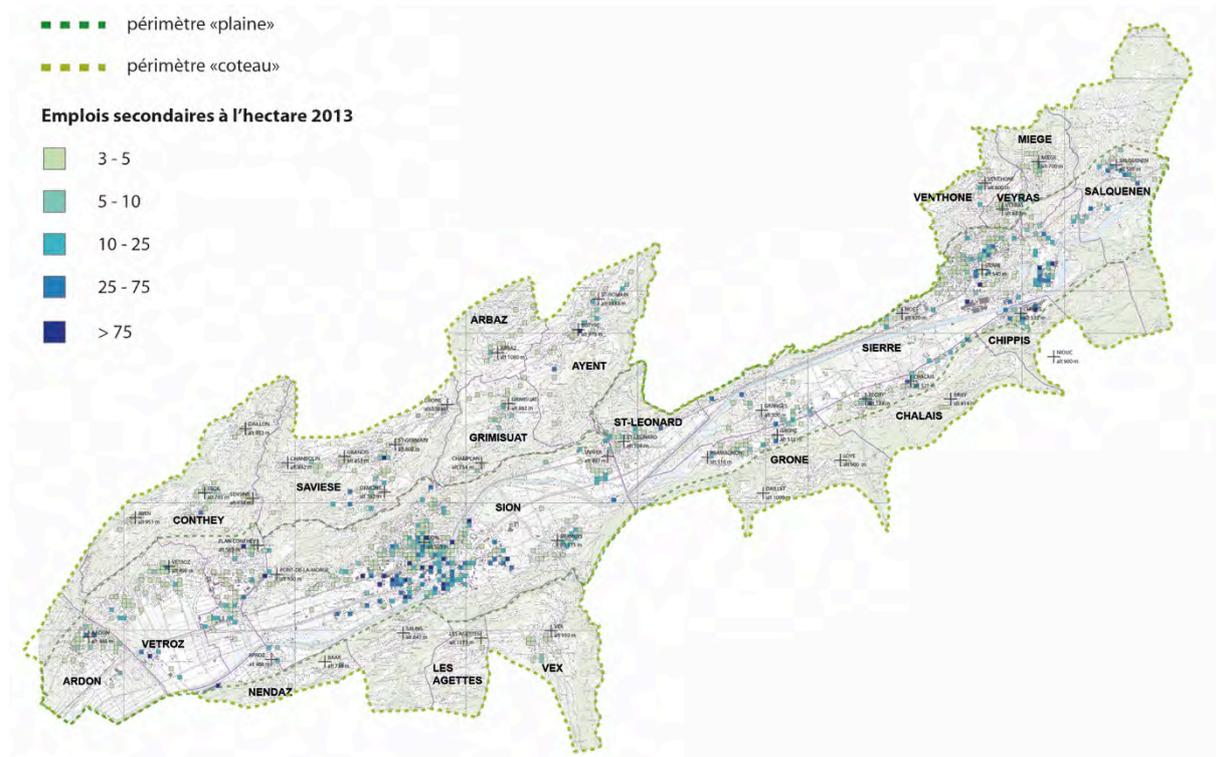


Figure 11: répartition à l'hectare des emplois secondaires (OFS 2013).

Le secteur tertiaire représente plus des 3/4 des emplois de l'agglomération. Il se concentre très fortement en plaine (90%). Les deux principaux noyaux sont évidemment les villes de Sion et de Sierre. Un troisième noyau se renforce peu à peu dans la zone commerciale de Conthey.

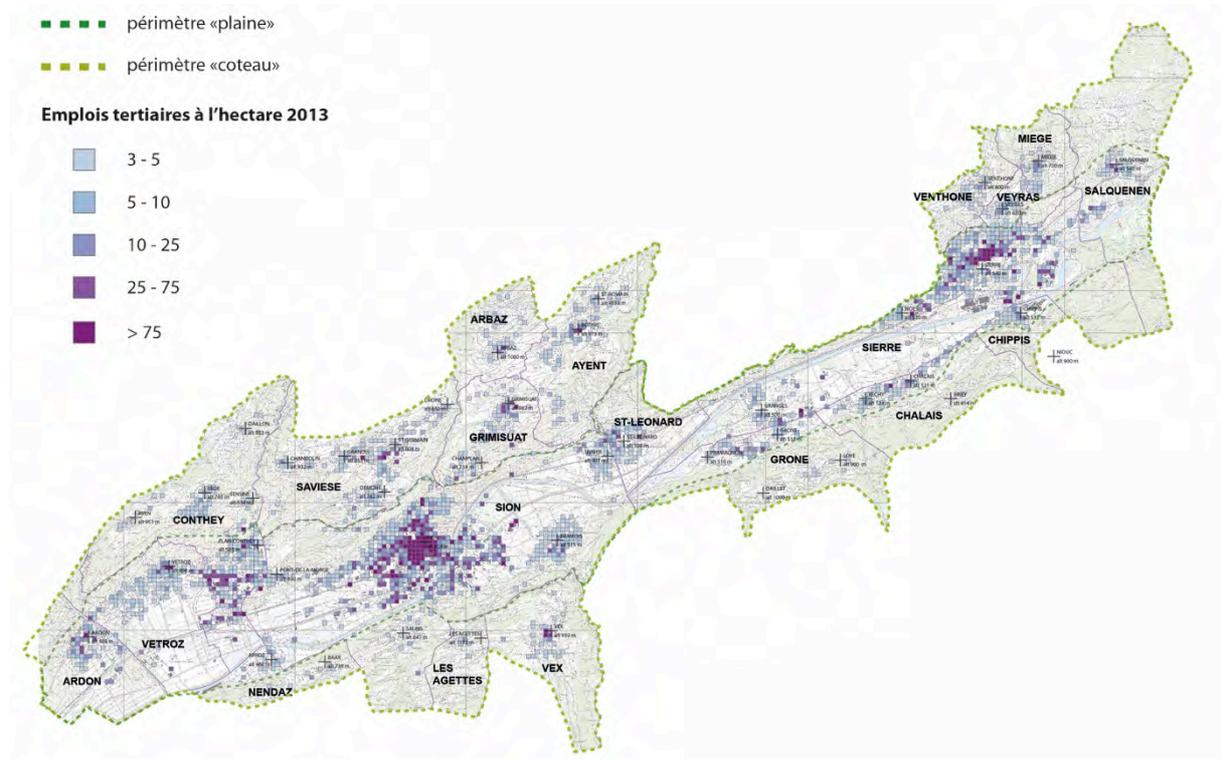


Figure 12: répartition à l'hectare des emplois tertiaires (OFS 2013).

2 Conformité avec les planifications supérieures

Ce chapitre montre comment le Projet d'agglomération Valais central répond à l'exigence de base EB6 qui stipule que « la conformité avec les objectifs et les mesures de la Confédération et des cantons voisins ainsi qu'avec les législations fédérale et cantonale a été vérifiée. »

2.1 Planification nationale

2.1.1 Volet stratégique – Projet de territoire Suisse

Le Projet de territoire Suisse est le premier document de stratégie territoriale impliquant l'ensemble du pays. Il met en place des objectifs à atteindre par la collaboration des trois niveaux, dans le but de gérer de manière rationnelle et cohérente le sol helvétique. Ce document n'est pas contraignant d'un point de vue juridique, mais il pose des concepts et des principes d'action à appliquer au mieux. L'agglomération du Valais central intègre dans son projet les objectifs, stratégies et orientations définis dans le Projet de territoire Suisse.

Le Projet fixe cinq objectifs majeurs et trois stratégies globales.

Objectifs:

1. Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale
2. Ménager les ressources naturelles
3. Gérer la mobilité
4. Renforcer la compétitivité
5. Encourager les collaborations

Stratégies:

1. Mettre en place des territoires d'actions et renforcer le réseau polycentrique des villes et des communes
2. Mettre en valeur le milieu bâti et les paysages
3. Coordonner transports, énergie et développement territorial

Le territoire suisse n'étant pas homogène, on a convenu de le subdiviser en douze secteurs. L'agglomération du Valais central se situe dans le secteur des «Alpes occidentales», et a été repérée comme un ensemble stratégique qu'il convient de traiter de manière coordonnée :

Préciser le profil des villes et des agglomérations	Les villes et agglomérations de la plaine du Rhône (agglomération chablaisienne, Martigny, Sion, Sierre et Brigue-Viège-Naters) identifient leurs atouts et potentiels respectifs, notamment comme centres de services et industriels, centres de tourisme et de congrès, centres de formation et de recherche, centres de culture et de sports, etc. Pour les hautes écoles de la région, il importe de diversifier l'offre des filières d'études. Sur cette base, il conviendra de définir, dans le cadre d'une stratégie commune, une répartition judicieuse des fonctions, afin d'offrir des services et des infrastructures efficaces.
--	---

Figure 13: extrait du projet de territoire suisse traitant de Sion et Sierre

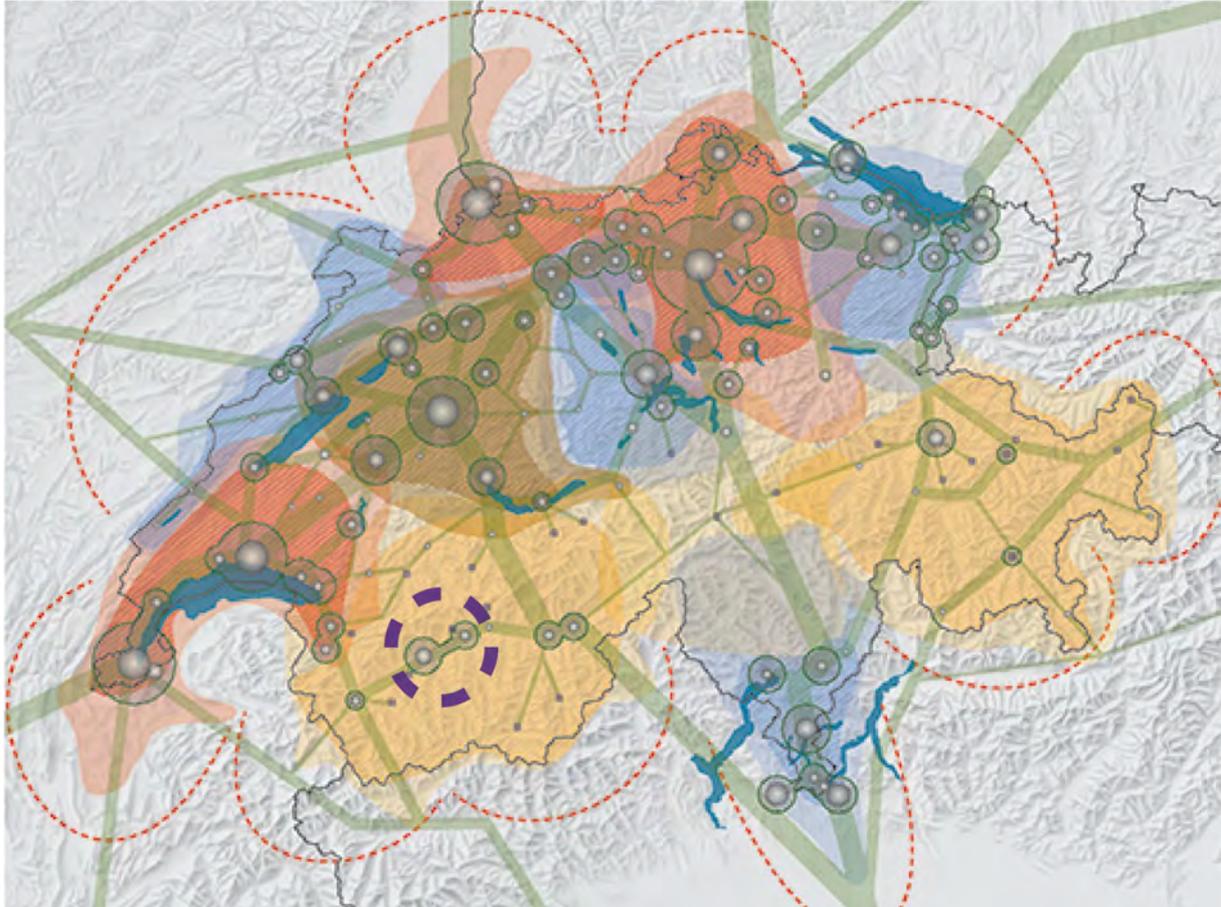


Figure 14: aires principales et élargies des douze territoires du Projet de territoire Suisse.

Le Projet de territoire Suisse prévoit pour chaque secteur des orientations stratégiques, adaptées à ses caractéristiques topographiques, économiques, environnementales ou encore touristiques. Pour le secteur des «Alpes occidentales», les principaux enjeux sont liés au tourisme de montagne, mais la plaine du Rhône est également identifiée comme un territoire sur lequel il convient de coordonner au mieux les différentes utilisations. Les orientations stratégiques développées sont les suivantes (en gras, les orientations plus spécifiques à l'agglomération du Valais central):

- Identifier et développer les relations fonctionnelles
- Préciser le profil des villes et des agglomérations
- Créer des conditions générales propices à l'emploi
- Développer le tourisme dans une approche globale
- Assurer l'accessibilité des centres touristiques et ruraux
- Encourager le développement durable des vallées latérales et de leurs paysages caractéristiques
- Renforcer l'agriculture et la sylviculture
- Guider l'exploitation agricole dans les régions de montagne
- Préserver les paysages de haute montagne

2.1.2 Volet législatif – Loi fédéral sur l'aménagement du territoire (LAT)

Au-delà du volet stratégique fédéral, la LAT offre un cadre légal pour réglementer l'utilisation du sol. La révision de cette loi a été acceptée par le peuple en 2013 et est entrée en vigueur le 1er mai 2014. Elle a pour effet l'adaptation du plan directeur cantonal ainsi que de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions. Cette révision va dans le sens des projets d'agglomération, principalement dans le domaine de l'urbanisation. Les cantons doivent en effet désormais, entre autres, coordonner l'urbanisation et la mobilité, favoriser la densification, encourager la requalification urbaine ou encore redimensionner de manière adéquate les surfaces à bâtir. Le plan directeur cantonal est en cours de révision, notamment afin de définir de manière précise les limites de l'urbanisation, les classements en zone à bâtir ainsi que l'urbanisation vers l'intérieur. L'adéquation du projet d'agglomération au plan directeur cantonal est développée au point 3.2.

2.1.3 Volet opérationnel – Plans sectoriels

Le plan sectoriel est l'instrument principal de planification de la Confédération pour coordonner ses activités à incidences spatiales entre elles et avec celles des cantons. Le projet d'agglomération du Valais central tient compte des plans sectoriels en vigueur ou en cours d'élaboration:

- Plan sectoriel des surfaces d'assolément
- Plan sectoriel des transports
- Plan sectoriel des lignes de transport d'électricité
- Plan sectoriel des dépôts en couches géologiques profondes
- Plan sectoriel militaire

2.2 Planification cantonale

Le canton du Valais a entamé depuis le début 2010 son projet «Développement territorial 2020», qui regroupe le concept cantonal de développement territorial (terminé), la révision de la loi cantonale concernant l'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (en cours) ainsi que la révision globale du plan directeur cantonal (en cours).

2.2.1 Volet stratégique – Concept cantonal de développement territorial (CCDT)

Le concept cantonal de développement territorial offre un cadre stratégique de l'aménagement du territoire. Il prévoit une coordination des activités à incidence territoriale et est directement coordonné avec les projets d'échelle supérieure (Projet territoire Suisse) et inférieure (projets d'agglomération). L'élaboration du CCDT a permis de mettre en lumière quatre principes directeurs afin de donner un cadre au plan directeur cantonal:

- Développer les espaces constituant le territoire valaisan de manière différenciée, complémentaire et solidaire;
- Valoriser et préserver le cadre de vie et les ressources naturelles de manière équilibrée;
- Renforcer la connexion et l'ouverture vers l'extérieur;
- Promouvoir les coopérations à l'échelle supra-communale.

Ces principes directeurs se retrouvent dans le projet d'agglomération du Valais central, soucieux de se coordonner avec la stratégie cantonale, tout comme dans la plupart des domaines d'application: agriculture, urbanisation, transports et mobilité. Le tourisme et l'approvisionnement en énergie sont également des domaines traités dans le CCDT, mais dans une moindre mesure dans le projet d'agglomération du Valais central.

2.2.2 Volet législatif – Loi cantonale sur l'aménagement du territoire

La révision partielle de la LcAT a été organisée en deux en deux étapes. La première est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015 et la seconde a été décidée par le Grand conseil et soumise au référendum obligatoire. La population sera appelée à se prononcer au printemps 2017. Le fait que la loi d'application soit en phase de révision ne facilite pas le travail de coordination du projet d'agglomération du Valais central, qui tente cependant d'anticiper au mieux les futures mesures d'application.

2.2.3 Volet opérationnel / Plan directeur cantonal (PDc) et autres planifications

La révision du PDc est également en cours. Il a cependant été mis à l'enquête entre avril et juin 2016, ce qui a permis au projet d'agglomération du Valais central de se coordonner au mieux. Le projet de révision du plan directeur cantonal devrait être soumis au Conseil d'Etat au printemps 2017 et au Grand Conseil à l'automne 2017 et enfin à la Confédération dans le courant 2018.

Le projet d'agglomération (PA) s'inscrit évidemment dans le cadre du PDc, actuellement en cours de révision, lui-même inscrit dans le cadre des stratégies sectorielles fédérales. De nombreuses séances de coordination avec les services cantonaux ont permis d'assurer une certaine cohérence entre les deux documents (PA et PDc), malgré les incertitudes induites par cette période de mise à jour des outils cantonaux de planification. Les objectifs, concepts et mesures proposés dans le PA sont en adéquation avec les buts et principes poursuivis par le futur PDc. La coordination avec les stratégies territoriales des entités administratives voisines (qu'il s'agisse de régions ou de communes) est assurée par le Canton. Le chapitre 4.1 donne des précisions supplémentaires quant à la conformité entre le dimensionnement des zones à bâtir, défini par le PDc et le PA du Valais central.

En plus du plan directeur cantonal, le projet d'agglomération du Valais central tient également compte, entre autres, des planifications cantonales suivantes:

- Conception Cantonale de la Mobilité 2030 (CCM 2030)
- PRODES 2030, Développement de l'offre ferroviaire régionale; Rapport de la région de planification Ouest / CTSO
- Plan d'aménagement de la 3^e correction du Rhône
- Plan cantonal de mesures pour la protection de l'air

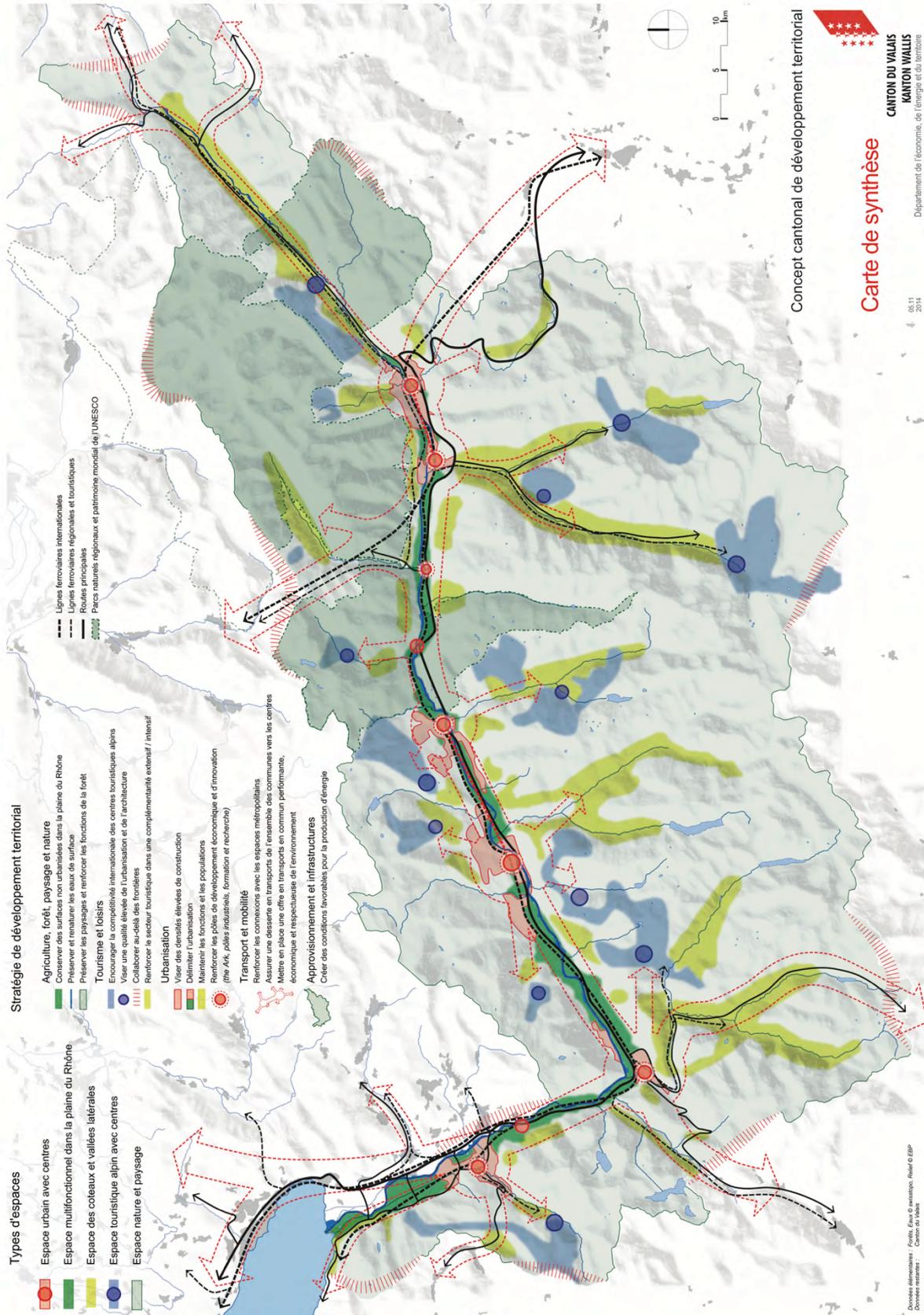


Figure 15: carte de synthèse du Concept cantonal de développement territorial.

3 Diagnostic

Ce chapitre fait un résumé du diagnostic de la pré-étude du projet d'agglomération du Valais central, réalisée en 2015 et annexée au présent projet. Le présent diagnostic a été complété en fonction des divers apports et remarques des acteurs concernés (communes et services cantonaux).

3.1 Paysage

3.1.1 Résumé du diagnostic naturel et paysager

Malgré la multiplication des usages ainsi que l'augmentation de la population et des emplois, les espaces naturels représentent encore la part la plus importante du périmètre étudié (environ 2/3 des surfaces). Cependant, la pression du développement urbain ne cesse de s'accroître, gagnant peu à peu du terrain. L'espace naturel est de plus en plus morcelé et fragmenté, ce qui atténue ses fonctions biologiques. Cet accroissement du mitage provoque une diminution de la lisibilité du territoire.

Le périmètre de l'agglomération se compose de plusieurs éléments marquants :

- **Le réseau hydrographique.** Cette ossature naturelle a fortement influencé l'organisation urbaine de l'agglomération. Le réseau hydrographique façonne son relief depuis plusieurs milliers d'années. Les affluents créent des cônes de déjection qui repoussent successivement le Rhône de part et d'autre de la plaine. A l'origine, les habitants sont installés sur ces cônes, promontoires naturels à l'abri des caprices d'un fleuve non endigué et d'une plaine marécageuse. Cette structure urbaine historique est encore visible aujourd'hui, malgré l'important développement des constructions, rendu possible par les corrections successives du Rhône. Sur les coteaux, tant en rive droite qu'en rive gauche, des bisses irriguent les surfaces agricoles. Aménagés parallèlement aux courbes de niveau, ils sont aujourd'hui également utilisés par les randonneurs. Finalement, en plaine, un réseau relativement dense de meunières et de canaux a été aménagé, principalement pour irriguer les cultures.
- **Les grandes entités agricoles de plaine.** Elles subissent de fortes pressions (extension des zones à bâtir, espaces de loisirs, etc.). A partir des années 70, décennie marquée par la démocratisation de la voiture individuelle, les secteurs constructibles se sont rapidement développés, réduisant progressivement les terres agricoles. Aujourd'hui, le gel des extensions des zones à bâtir induit par la LAT et le régime des surfaces d'assolement, qui touche la plupart des terrains agricoles de plaine, ralentissent ce phénomène de mitage. L'agriculture reste encore bien présente dans le paysage de l'agglomération. Finalement, les surfaces agricoles intensives (principalement localisées en plaine) affichent généralement de faibles valeurs biologiques et naturelles.
- **Le coteau viticole.** C'est le fil rouge de l'agglomération. Il s'étend principalement en rive droite, de Ardon à Salquenen. Comme pour les zones agricoles de plaine, mais dans une moindre mesure, le vignoble s'est progressivement réduit avec le développement de l'urbanisation. A l'échelle de l'agglomération du Valais central, la vigne joue un double rôle fondamental. Economique d'abord, avec une importante production de vins. Paysager ensuite, par l'ampleur des surfaces concernées et par le mode de culture en terrasses. L'entretien et la préservation des murs en pierre sèche, à l'origine des terrasses, ainsi que le maintien et la promotion des valeurs naturelles et biologiques, nécessitent une attention toute particulière.
- **Les liaisons biologiques.** Elles se sont réduites avec le développement de l'urbanisation, des infrastructures de mobilité et d'une agriculture intensive. Si certaines d'entre elles ont été maintenues, d'autres se sont affaiblies ou ont tout simplement disparu. Le réseau écologique cantonal, objet d'une étude réalisée en 2005, fait le point sur cette problématique et propose des mesures pour améliorer les liaisons biologiques. En 10 ans, peu d'actions concrètes ont été mises en place.

- **La nature en ville.** Elle affiche un important potentiel de développement. La proximité entre nature et zones urbanisées a engendré un désintéressement pour l'espace naturel urbain. A l'exception de quelques parcs publics à Sierre et à Sion, de parterres de fleurs, de certaines rues arborisées et de surfaces privées plantées ou engazonnées, les composantes vertes se font rares et affichent souvent une faible qualité environnementale. Les milieux urbains (mais également les zones agricoles) sont de plus en plus confrontés à la problématique des plantes exotiques envahissantes. Finalement, de nombreux espaces interstitiels ne sont pas aménagés.
- **La forêt.** Elle se localise principalement sur les reliefs. Elle permet de délimiter clairement l'urbanisation (démarches complexes de déforestation, nécessité de compensation), et affiche une importance toute particulière. Au niveau naturel, elle est un lieu d'habitat privilégié de la faune et de la flore (couloirs biologiques). Sur le plan paysager, la forêt marque une coupure entre zones constructibles. Sous l'aspect économique, elle est essentielle à la filière bois pour le chauffage et la construction. Enfin, elle assure une protection contre les dangers naturels. La tendance actuelle est à l'augmentation des surfaces forestières, essentiellement au détriment de surfaces agricoles insuffisamment entretenues (difficultés d'exploitation). Ce facteur influence hautement le paysage régional, en causant la fermeture d'espaces ouverts et une perte de diversité des paysages naturels.
- **Les éléments paysagers et naturels remarquables.** Ils façonnent l'identité régionale. Le périmètre d'agglomération comprend de nombreux sites naturels et paysagers. Les collines morainiques cassent l'uniformité de la plaine: on pense au parc naturel régional de Finges, à la réserve naturelle de Pouta-Fontana, à la réserve de Montorge, aux différentes gorges creusées par les affluents ou encore aux châteaux moyenâgeux. Si leur sauvegarde est assurée par des mesures de protection, des potentiels de valorisation et de mise en réseau existent.

3.1.2 Résumé du diagnostic environnemental

Le bruit et l'air, indicateurs de la qualité environnementale. La population des centres urbains et des villages traversés par des routes d'importance cantonale est exposée au bruit routier de manière parfois importante. Les valeurs limites sont souvent dépassées, non seulement au centre de Sion mais aussi, dans une moindre mesure, sur les principaux axes de circulation à Sierre. Des dépassements sont également constatés au long des routes qui traversent Ardon, Vétroz, Conthey, Saint-Léonard en plaine, et Savièse, Champlan, Grimisuat, Baar, Salins, Vex, Veyras et Venthône sur le coteau. Les valeurs d'alarme sont même ponctuellement dépassées à Sion, Conthey, Saint-Germain, et Sierre. Les relevés datent de la fin d'année 2013.

La qualité de l'air s'est globalement améliorée ces 25 dernières années à l'échelle valaisanne, grâce aux nombreuses mesures prises tant dans le domaine des transports et des chauffages que de l'industrie. Les efforts consentis portent leurs fruits. Ils doivent toutefois être poursuivis afin de garantir à long terme un air de qualité à l'ensemble de la population valaisanne. La situation est satisfaisante en matière de particules fines (PM10), de dioxyde d'azote et de soufre, en monoxyde de carbone et en retombées de poussières. Elle reste cependant préoccupante en matière d'ozone, bien qu'on observe une tendance à la baisse depuis les années 90.



Figure 16: l'enjeu principal des zones naturelles réside dans la coordination des usages entre agriculture, viticulture, forêt, correction du Rhône, urbanisation, infrastructures et valeurs paysagères. Photo Ueli Raz

3.2 Urbanisation

L'agglomération se structure autour des deux pôles urbains de Sion et de Sierre, qui concentrent la majorité des emplois et plus de 40% des habitants. C'est vers eux que convergent les infrastructures de mobilité.

Les villages de plaine situés en première couronne se sont rapidement développés, comme en témoigne le manque de réserve de terrains dans les communes d'Ardon, Conthey, Vétroz, Saint-Léonard et Chippis. Ils proposent des conditions d'habitat optimales tout en offrant une proximité directe avec les emplois. Longtemps marqués par une importante composante uniquement résidentielle, Ardon, Conthey et Vétroz développent progressivement des caractéristiques urbaines. Cela répond notamment à une certaine congestion des centres urbains séduois et sierrois.

Les autres villages. Qu'ils se trouvent en plaine ou sur le coteau, ils affichent un caractère résidentiel plus marqué avec quelques commerces et services. Plus on s'éloigne des centres-villes, plus les emplois se font rares et les réserves de zone à bâtir importantes.

Les surfaces dédiées à l'habitation de l'agglomération du Valais central, hormis les centres-villes, les centres historiques et quelques secteurs des villages de la première couronne, sont caractérisées par une majorité de zones de basse (0.35 et moins) et moyenne (0.40-0.65) densité. Il en résulte un tissu bâti marqué par une prédominance d'habitations individuelles ou de petites unités de logements groupés.

Cette faible densité et l'importante concentration des emplois dans les deux pôles urbains ne vont pas sans inconvénients, notamment au niveau de la mobilité. La dilution des habitants favorise les transports individuels motorisés. Pour assurer un développement cohérent de l'agglomération, il apparaît nécessaire de densifier rationnellement les localisations stratégiques qui disposent d'une bonne desserte en transports publics. Les zones «vieux villages» représentent un potentiel intéressant de développement vers l'intérieur. Même constat pour les zones villas, où ce développement est réalisable par le biais d'opérations de densification diffuse.

L'urbanisation de l'agglomération est finalement marquée par la juxtaposition de vingt organisations spatiales communales, sans coordination régionale. Il en résulte un certain nombre de doublons, notamment au niveau des zones d'activités et de sport/détente/loisirs. Pour assurer le bon fonctionnement de l'agglomération, une coordination accrue entre les communes doit être privilégiée, en fonction de leur problématique ou de leurs intérêts. Cela concerne notamment la localisation et le regroupement de certaines surfaces (zones d'activités, de dépôts, zones d'intérêt général, etc.) ou d'objets au rayonnement régional (gare-cargo, IGT, etc.).



Figure 17: vue sur les village de coteau d'Erde et de Savièse. Photo Ueli Raz

3.3 Mobilité

3.3.1 Structure des déplacements, répartition modale

Le phénomène de périurbanisation qui touche l'agglomération a des conséquences importantes sur les déplacements pendulaires (domicile – travail). L'analyse faite dans le cadre de la pré-étude a montré les éléments suivants:

- En plaine, une part importante des pendulaires provient de villes extérieures à l'agglomération (pendulaires entrants). Dans toutes les communes, environ 1/4 des pendulaires va travailler dans des communes hors agglomération.
- 88% des habitants actifs de l'agglomération travaillent dans son périmètre. En outre, sur l'ensemble des pendulaires travaillant dans l'agglomération, 82% habitent dans le périmètre. Ces chiffres démontrent que le périmètre proposé pour l'agglomération Valais central est cohérent: il représente un vrai lieu de vie.
- L'analyse de l'origine et de la destination de l'ensemble des pendulaires de l'agglomération démontre une certaine homogénéité dans la structure des déplacements. On note toutefois un facteur de proximité dans les destinations des pendulaires. En effet, les communes de Sion et de Sierre polarisent davantage les actifs des communes voisines.

3.3.2 Réseau routier et trafic individuel motorisé

La voiture est le mode de transport le plus utilisé dans l'agglomération, notamment pour les déplacements pendulaires (domicile-travail). Parallèlement à l'augmentation de la population (+50% lors des 30 dernières années), le taux de motorisation et les charges de trafic croissent de manière significative (+20% entre 1990-2012). S'ils n'atteignent pas les limites de capacité du réseau routier, ils provoquent de forts ralentissements aux heures de pointe, surtout aux abords des deux pôles urbains de Sion et Sierre.

Si le réseau national n'est pas préoccupant, les réseaux cantonaux et communaux présentent des charges de trafic importantes qui nuisent au bien-être des riverains, à leur qualité de vie et à la sécurité des usagers. On citera comme exemples les villages de Chippis et Chalais (RC44), Veyras (RC45), Ardon ou Vétroz (T9) qui subissent beaucoup de trafic de transit. La problématique d'offrir un réseau routier efficace pour les pendulaires, sans pénaliser les riverains ni accentuer les effets de coupures entre les villages, constitue un enjeu majeur de la mobilité dans l'agglomération. Il s'agit aussi de tenir compte du trafic touristique en plaine et vers les stations, qu'il faut éviter de faire systématiquement transiter par les villages.

Des réponses infrastructurelles doivent être apportées dans le cadre du projet d'agglomération. Elles seront notamment renforcées par des réaménagements de traversées de villages, ainsi que par le développement de l'offre en transports publics et leur priorisation sur certains tronçons. Une politique de stationnement ferme peut également appuyer les mesures proposées.

3.3.3 Transports publics

Fort enjeu de cette agglomération, le développement d'une offre en transports publics performants et attrayants sur tout le territoire du Valais central est indispensable. S'il existe aujourd'hui différents réseaux et modes de transports publics urbains et régionaux, la carte ci-après montre que, sur de nombreuses lignes, la fréquence des courses est trop faible (coteaux et hors des pôles) et l'offre lacunaire.

L'étude des pendulaires a montré que l'agglomération était le lieu de nombreux échanges. Il y a donc un réel potentiel de clients sur le réseau. Néanmoins, les transbordements du bus vers le train par exemple, ne sont pas efficaces: les temps d'attente sont trop longs, et les horaires incompatibles. Si les temps de trajet en transports publics sont globalement compétitifs comparés à ceux de l'automobile, on peut augmenter encore leur attrait, par exemple en donnant la priorité aux bus à

certaines carrefours. La taille du territoire à desservir constitue un défi pour l'agglomération Valais central. Mais la ligne de train existante entre Salquenen à l'est, et Ardon à l'ouest, représente un atout considérable. Il s'agit de proposer un réseau unique d'agglomération avec des tarifs et un visuel harmonisés, pour une meilleure coordination des horaires et une meilleure lisibilité pour l'utilisateur.

L'ancienneté de certaines liaisons de transports publics câblées pose des problèmes de capacité et d'efficacité (par exemple, le téléphérique Chalais – Briey – Vercorin). Bien que le périmètre d'agglomération s'arrête sous la ligne des 1200 mètres, on accorde un intérêt particulier aux «portes d'entrée de stations» afin de créer des interfaces de qualité incitant les reports modaux TIM/TP (liaisons CBV, Sion-Thyon, Sierre – Montana). Les problématiques de stationnement en plaine et de restriction des circulations en station sont abordées.

3.3.4 Mobilités douces

Les déplacements en modes doux sont très rarement compétitifs avec la voiture ou les transports publics, comme le montre la carte des temps de trajet par mode. La topographie de l'agglomération rend difficiles les reports modaux importants vers la marche à pied ou le vélo. Il paraît par contre indispensable d'apporter confort et sécurité aux usagers actuels. Le diagnostic montre en effet des problèmes de sécurisation et d'interruptions de cheminements ou de liaisons inexistantes. Ces manquements concernent aussi bien les déplacements quotidiens vers l'école par exemple, que les déplacements de loisirs en plaine ou vers des zones touristiques. Le réseau de pistes cyclables de plaine a encore un fort potentiel de développement.

Enfin, les aménagements des interfaces MD/TP sont parfois lacunaires (absence de stationnement vélo couvert et sécurisé). Cela n'incite pas les gens des coteaux à combiner vélo et funiculaire pour descendre en plaine.

3.3.5 Multimodalité

Pour analyser l'offre entre les différents modes de transports au sein de l'agglomération, une comparaison des temps de parcours a été réalisée (voiture / transport public / vélo).

La carte ci-après illustre ces temps de parcours dont on retrouve quelques valeurs caractéristiques dans le tableau suivant:

Localités concernées	Durée du trajet (approximations en minutes)		
	TIM	TP	MD
Sion – St-Léonard	7'	4'	20'
Sion - Grimisuat	11'	15'	12'
Ardon – Vétroz (T9)	2'	4'	9'
Conthey – Sion (T9)	9'	10'	17'
St-Léonard – Sierre (T9)	13'	9'	38'
Grône - Chalais	7'	8'	11'
Salquenen - Sierre	8'	5'	22'

Figure 18: tableau comparatif de quelques temps de parcours.

Cette analyse fait ressortir une certaine disparité dans l'attractivité des différents modes pour les habitants des coteaux par rapport à ceux de la plaine. En plaine, les transports publics sont plus compétitifs que la voiture.

En effet, la ligne CFF permet de relier facilement les principaux pôles de l'agglomération. Toutefois, pour effectuer soit des traversées du Rhône, soit des trajets entre les pôles secondaires, la voiture redevient plus rapide.

De nouvelles lignes TP sont à imaginer pour rendre les transports alternatifs plus compétitifs dans ces échanges intra-agglomération. Les deux-roues non motorisés ont eux aussi des potentialités intéressantes avec des temps de trajet légèrement supérieurs à la voiture pour les courtes distances.

Pour les coteaux, les trajets en transports publics vers les deux pôles (Sion et Sierre) sont moins compétitifs comparés à la voiture. Des mesures pour prioriser les transports publics sont nécessaires pour rééquilibrer les temps de trajet. En outre, du fait de la topographie accidentée, les temps de trajet en vélo restent relativement importants et très peu compétitifs.

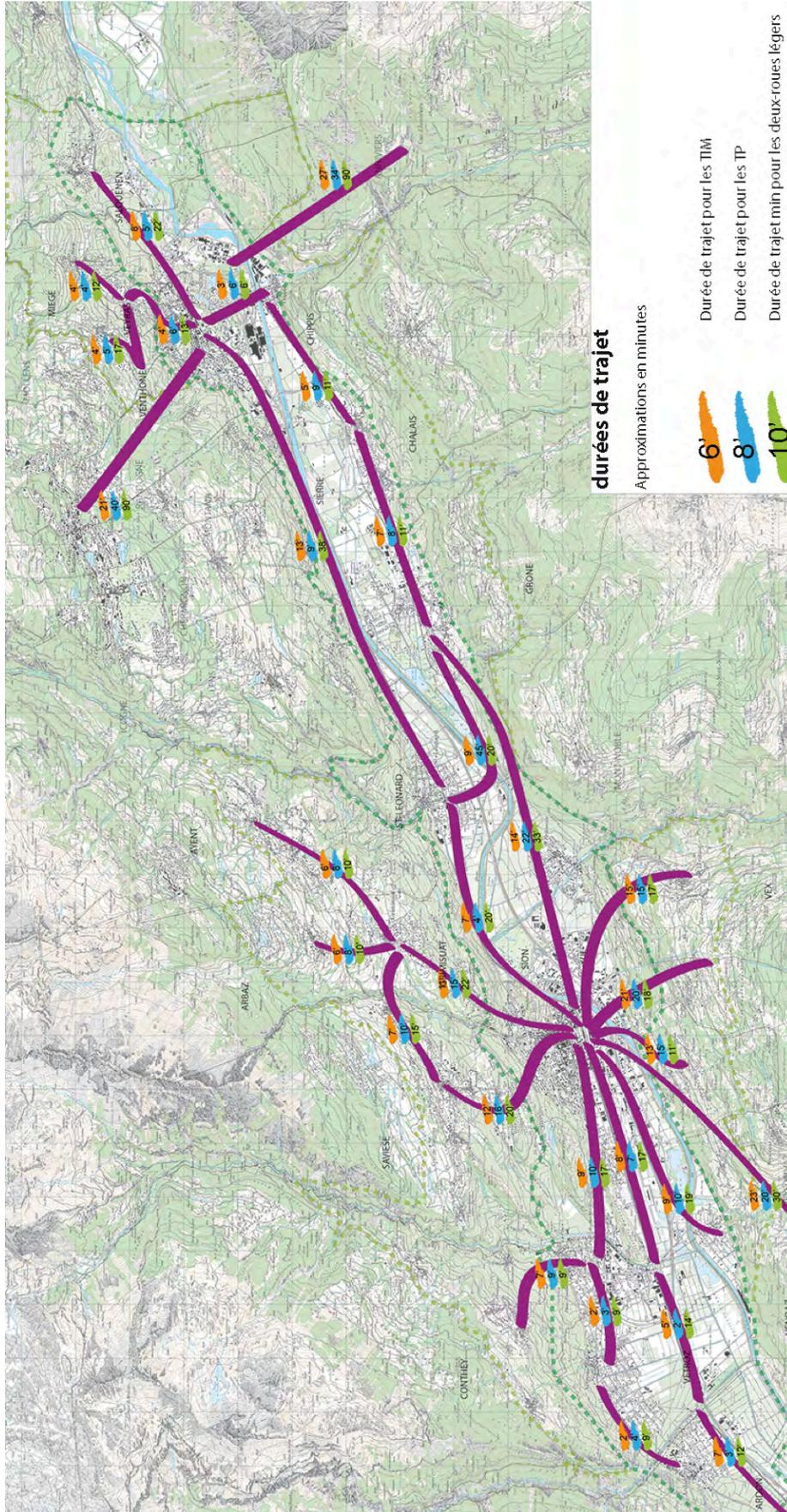


Figure 19: temps de trajet dans l'agglomération, comparés par mode de déplacement.

3.3.6 Répartition modale

Dans l'ensemble de l'agglomération, l'usage de la voiture prédomine pour les déplacements des pendulaires. Cette part est plus importante pour les habitants des coteaux. En effet, l'absence d'une offre conséquente et compétitive en transports publics entraîne un usage plus important de la voiture. Les habitants des communes de Sion et de Sierre sont donc favorisés avec des parts d'usage des transports publics avoisinant les 20%.

On remarque cependant que les travailleurs qui se rendent à Sion et à Sierre (pendulaires entrants) n'utilisent pas les transports publics malgré l'offre disponible. Des mesures (par exemple de stationnement) doivent limiter l'usage de la voiture au sein de ces deux pôles. Finalement, la part d'usage des mobilités douces est relativement négligeable, même dans les communes de plaine.

Pour le cas spécifique des personnes qui habitent et travaillent dans la même ville, l'usage de la voiture est plus faible au profit d'une part importante de mobilité douce. L'utilisation des transports publics reste toutefois relativement faible même dans les communes les mieux équipées de l'agglomération (Sion et Sierre).

Il existe donc une grande différence dans la répartition modale entre les personnes travaillant dans leur commune de résidence et ceux travaillant dans une autre commune de l'agglomération.

3.4 Liens avec les stations touristiques

Le choix a été pris, comme lors du projet agglomération, d'exclure les territoires au-dessus de 1200 mètres du périmètre d'étude. Fortement marquées par la composante touristique, ces territoires répondent en effet à des schémas et à des mécanismes territoriaux spécifiques et cristallisent des enjeux caractéristiques. Le projet d'agglomération du Valais central suit la même logique en concentrant les réflexions sur les secteurs de plaine et des coteaux.

Dans les pratiques quotidiennes, cette délimitation n'est pas effective. De nombreux flux liés à la mobilité pendulaire, touristique et de loisirs relient la plaine / les coteaux avec les stations d'altitude. Le territoire du projet d'agglomération est donc influencé par la proximité d'une dizaine de destinations touristiques, aux capacités d'accueil diverses:

Région	Hôtellerie	Parahôtellerie	Forfaits (R2) ³	Total
Crans-Montana	311 012	207 973	853 875	1 372 860
Nendaz	24 539	393 879	275 670	694 088
Val d'Hérens Arolla, Evolène	34 422	312 332	158 310	505 064
Sierre-Anniviers Saint-Luc, Chandolin, Grimentz, Zinal, Vercorin	171 066	440 708	302 230	914 004
Anzère	31 950	60 990	130 920	223 860
Sion-Région Nax, Thyon, Veysonnaz	99 772	244 820	103 830	448 422

³ Les nuitées liées aux résidences secondaires sont calculées sur la base des taxes de séjour encaissées. Le chiffre réel, supérieur n'est, de fait, pas connu.

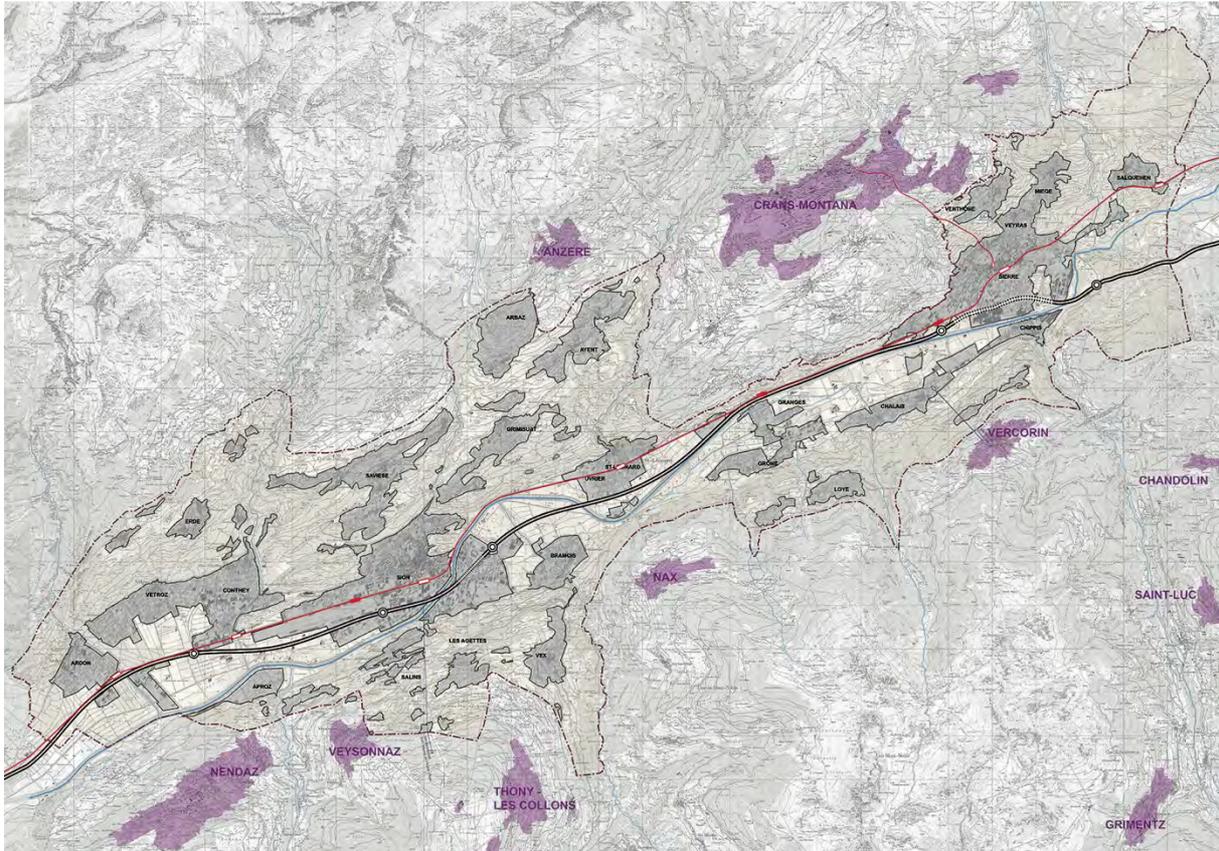


Figure 20: situation des stations touristiques à proximité du périmètre d'agglomération.

Les effets liés aux stations sont relativement concentrés dans le temps. Les semaines de forte occupation se restreignent aux périodes de Noël – Nouvel An, et aux vacances de Carnaval et de Pâques. Le reste de l'année, la présence touristique est plus diffuse. Lors des quelques semaines de pic, les routes d'accès aux stations enregistrent un trafic important, surtout le samedi, jour d'arrivée. Des nuisances ponctuelles (bruit, congestions occasionnelles, etc.) concernent les traversées des localités du périmètre d'agglomération situées sur le trajet vers les lieux de villégiature. Pour les autres jours de la semaine, on constate une légère intensification des échanges plaine – coteau, induite par les visites des touristes en plaine (commerces, culture, loisirs, etc.) sans qu'elle occasionne de nuisances pour les habitants de l'agglomération. Le reste de l'année, les déplacements touristiques ne provoquent pas de nuisances significatives sauf, ponctuellement, lors de certains week-ends ensoleillés avec les visiteurs à la journée. Les localités concernées par un trafic de transit touristique sont nombreuses dans le périmètre de l'agglomération:

- Arbaz (pour rejoindre Anzère)
- Champlan, Grimisuat, Ayent (pour rejoindre Anzère ou Crans-Montana)
- Saint-Léonard (pour rejoindre Crans-Montana via Flanthey ou Ollon)
- Grône, Loye, Itravers (pour rejoindre Nax ou Vercorin)
- Chalais, Briey (pour rejoindre Vercorin)
- Sierre (Pour rejoindre Crans-Montana)
- Salins, Turin, Arvillard (pour rejoindre Nendaz ou Veysonnaz)
- Les Agettes (pour rejoindre Veysonnaz ou Thyon - les Collons)
- Vex (pour rejoindre Thyon – les Collons ainsi que le fond du val d'Hérens)

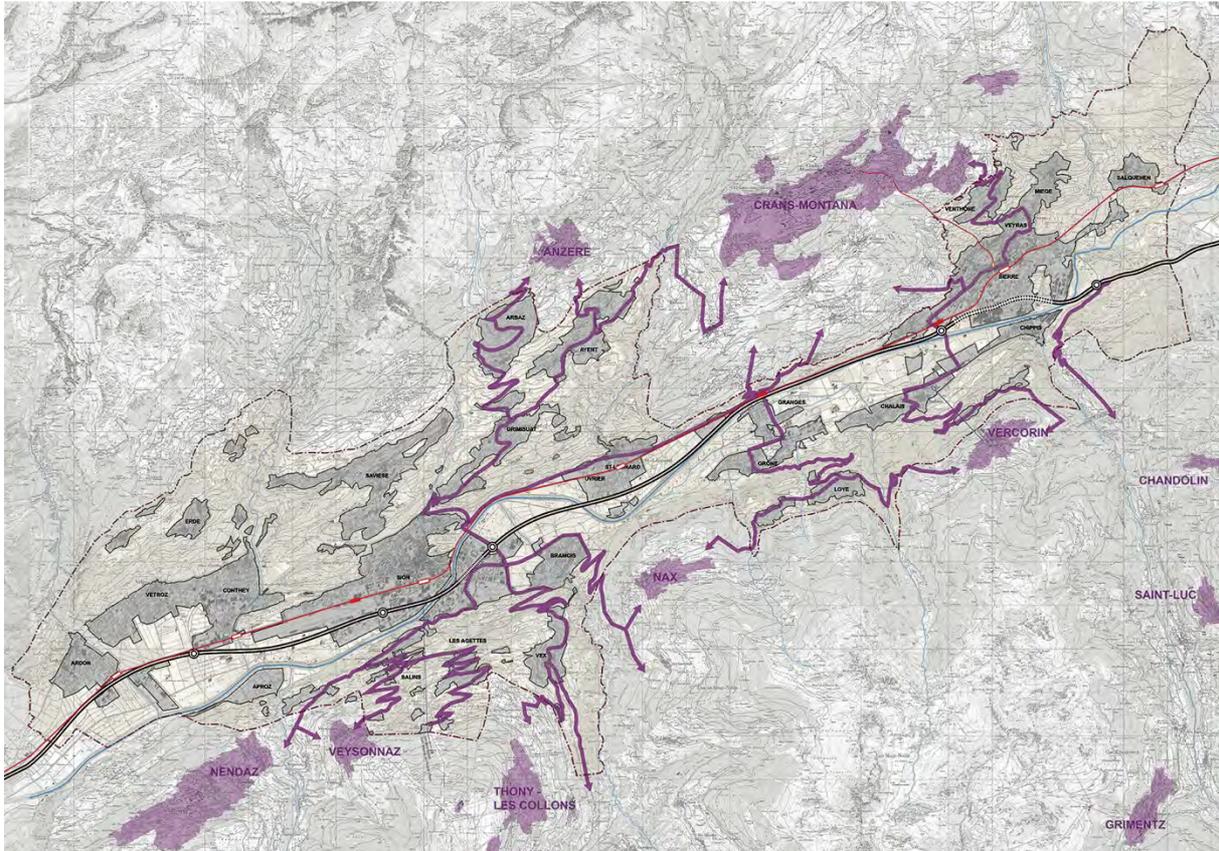


Figure 21: voies d'accès des stations touristiques situées à proximité du périmètre d'agglomération.

Les touristes accèdent majoritairement aux stations en TIM, malgré une desserte existante par les transports publics régionaux (bus, funiculaire, téléphérique). Trois raisons principales expliquent en partie cet état de fait:

- la modeste qualité de la desserte par les transports publics (cadences notamment),
- la configuration spatiale des stations (étalement, aménagements urbains incitant peu aux déplacements doux, etc.),
- les pratiques des touristes (excursionnistes, etc.).

Depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, le nombre de touristes rejoignant les stations du Valais central en train a augmenté.

Les stations ne proposent pas seulement des lits touristiques. De nombreuses personnes y vivent à l'année. Certaines d'entre elles travaillent dans le périmètre de l'agglomération. Ces pendulaires entrants participent aux flux routiers qui traversent les localités citées ci-dessus, dont les charges de trafic sont présentées dans le diagnostic mobilité. A l'inverse, des habitants de l'agglomération travaillent dans les stations touristiques. La grande majorité de ces déplacements pendulaires, quelle que soit la direction, de ou vers les stations, se réalisent en TIM. Les transports publics régionaux, en raison de faibles cadences (maximum 1 bus à l'heure hormis le funiculaire ou le téléphérique), de vitesses commerciales bien inférieures à la voiture et d'amplitude limitée des services (notamment en soirée), ne parviennent pas à concurrencer les déplacements individuels motorisés.

3.5 Analyse des forces, faiblesses, opportunités et risques

Cette analyse est proposée comme une synthèse du diagnostic. Elle permet d'identifier les grands axes d'intervention du PA3 mais également de répondre à une exigence de base (EB3) de la Confédération, stipulant que: «*le PA présente une analyse approfondie de l'état actuel et du développement passé des 3 domaines (structure de l'urbanisation, systèmes de transports et trame environnementale), afin de faire émerger les potentiels, les points faibles et les nécessités d'interventions. Cette analyse doit aider à concentrer le PA sur les enjeux principaux de l'agglomération. Elle doit également permettre à la CH de comprendre et d'appréhender l'agglomération.*» (Extrait page 30 du document «Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération», DETEC – ARE, 16.02.2015)

3.5.1 Paysage

Forces

- Paysage de l'agglomération unique, entre plaine et coteaux, parsemé de collines et encadré par les sommets alpins;
- Prédominance de composantes naturelles rapidement accessibles depuis les zones urbanisées. Les zones urbanisées sont entourées de verdure;
- Diversité des entités, bâties, naturelles, agricoles;
- Proportion importante des entités non urbanisées (agriculture, nature, forêt, etc.);
- Lecture paysagère globalement claire, coupures existantes entre les entités urbanisées;
- Présence d'éléments paysagers (bâties et non bâties) caractéristiques (collines, châteaux, cultures en terrasse, murs en pierre sèche, etc.);
- Forte influence des éléments hydrologiques, qui structurent clairement l'agglomération;
- Présence de surfaces d'assolement sur la majorité des terrains agricoles de plaine, renforçant leur sauvegarde;
- Amélioration de la qualité de l'air.

Faiblesses

- Diminution progressive des surfaces non urbanisées;
- Valeurs biologiques / environnementales des espaces non urbanisés relativement faibles à l'échelle de l'agglomération;
- Progression / développement progressif de l'urbanisation affaiblissant la lecture paysagère et les valeurs environnementales de l'agglomération;
- Nombreuses liaisons biologiques manquantes, cloisonnements dus aux espaces bâties, aux infrastructures mais également aux zones agricoles et viticoles intensives;
- Absence de stratégie de mise en valeur des éléments paysagers marquants;
- Progression des plantes exotiques envahissantes en milieu urbain et agricole;
- Faible qualité environnementale des espaces verts en milieu urbain;
- Faibles interactions entre les espaces habités et les éléments hydrologiques;
- Superpositions parfois conflictuelles d'usages dans les zones agricoles;
- Valeurs limites fréquemment dépassées en matière d'ozone;
- Secteurs riverains des routes principales parfois soumis à des valeurs limites ou d'alarme en matière de bruit.

Opportunités

- Réaménagements du Rhône et de la plupart des affluents programmés. En plus de l'amélioration des valeurs biologiques prévues, il s'agit d'autant de leviers territoriaux pour rapprocher les lieux de vie et les cours d'eau et améliorer la structure des zones en contact;
- Moratoire (temporaire) sur l'extension des zones constructibles fixant une limite claire aux contours urbanisés;
- Échelle de coordination adéquate offerte par l'agglomération pour la gestion des questions biologiques / naturelles / environnementales, répondant à des mécanismes régionaux;
- Amélioration des indicateurs environnementaux (air et bruit) par la promotion de la multimodalité en matière de mobilité.

Menaces

- Poursuite du mitage du territoire et perte de lisibilité de la structure territoriale;
- Diminution des surfaces agricoles (et notamment de surfaces d'assolement);
- Amoindrissement des valeurs biologiques et naturelles face à la progression de l'urbanisation et de l'agriculture intensive;
- Progression des plantes exotiques envahissantes;
- Dégradation des indicateurs environnementaux (air et bruit) avec l'accroissement attendu de la mobilité (augmentation des habitants et des emplois) si un transfert modal des TIM vers les TP ou la MD ne s'effectue pas.

3.5.2 Urbanisation

Forces

- Attractivité des deux pôles urbains que sont Sierre et Sion (habitants et emplois);
- Attractivité importante des villages proches des deux pôles, principalement pour l'habitat (conditions d'habitat, proximité des emplois) mais également pour les emplois dans les communes de plaine;
- Offre variée en matière d'habitats (en ville, en plaine, sur le coteau, etc.);
- Qualité de l'espace public en hausse avec les projets de réaménagement, tant dans les villes que dans les villages;
- Espaces naturels rapidement accessibles depuis les lieux de vie, également en ville.

Faiblesses

- Surdimensionnement de la zone à bâtir par rapport aux besoins à quinze ans;
- Importante proportion des zones de faible densité hors des pôles urbains, induisant une occupation peu rationnelle du sol. Faible densité défavorable à l'implantation de services et de commerces de proximité et à la mise en place d'une desserte satisfaisante en transport public;
- Manque de coordination entre les communes malgré des problématiques semblables (coûts pour la collectivité, doublons, etc.);
- Faibles valeurs naturelles en milieu bâti;
- Développement de localités «dortoirs».

Opportunités

- Faible densité du tissu, offrant un important potentiel de développement vers l'intérieur;
- Mise en place d'une densification adaptée au contexte des différentes localités, favorisant ainsi l'implantation de commerces / services et d'une meilleure desserte TP;
- Nouvelles législations fédérales et cantonales pour tendre vers un aménagement territorial plus rationnel;
Poursuite de la dynamique amorcée par les requalifications d'espaces publics afin d'améliorer la qualité de vie.
- Développement de la coordination et mise en place de complémentarités / synergies entre les communes.

Menaces

- Polarisation trop importante des deux villes, avec un danger d'engorgement;
- Poursuite de la diminution du lien social dans les villages «dortoirs»;
- Amoindrissement de la qualité de vie par une densification ou un développement vers l'intérieur inadéquat;
- Poursuite d'une urbanisation de faible densité (mitage du territoire, augmentation des déplacements, etc.);
- Blocage du développement en cas de non mise en conformité des plans d'aménagement avec les nouvelles exigences fédérales et cantonales.

3.5.3 Mobilité

Forces

- Une situation centrale avec une bonne accessibilité depuis l'arc lémanique, Berne et l'Italie;
- Une bonne accessibilité par l'A9, non saturée, et 5 jonctions dans le périmètre de l'agglomération;
- Une ligne ferroviaire performante donne une colonne vertébrale aux déplacements en transports publics à moyenne et longue distance, avec deux gares principales;
- Un réseau dense de lignes de TP régionales;
- Un réseau dense et maillé de routes et de chemins en plaine;
- Un aéroport permettant des liaisons internationales;
- Des zones d'activités et de loisirs dispersées dans l'agglo;
- Des zones d'emplois denses principalement situées en plaine.

Faiblesses

- Grand territoire avec de faibles densités;
- Fortes contraintes topographiques (gêne MD);
- Pas de gestion globale du stationnement;
- Éloignement des deux pôles;
- Pression des communes touristiques d'altitude;
- Grande part de pendulaires sortants qui utilisent les TIM (conséquence sur les charges de trafic);

- Nombre important de pendulaires provenant de l'extérieur, et d'habitants qui travaillent à l'extérieur du périmètre;
- Trafic de transit touristique et pendulaire dans les villages;
- Part modale MD faible dans les déplacements pendulaires;
- Maillage peu dense de l'infrastructure MD;
- Offre TP pas suffisamment lisible et des vitesses commerciales encore trop faibles;
- Infrastructure de TP peu utilisée par les touristes.

Opportunités

- Harmoniser les réseaux de TP;
- Développer une politique globale de stationnement;
- Intégrer l'aéroport de Sion dans le réseau de TP d'agglo;
- Faciliter la déviation du trafic de transit à l'extérieur des zones résidentielles;
- Développer l'offre en MD;
- Valoriser les traversées de localité;
- Favoriser la complémentarité d'usage des modes alternatifs;
- Limiter les nuisances liées aux TIM et réduire leur part;
- Développer une offre de TP cohérente et efficace.

Menaces

- Création d'un «effet tunnel» entre Sierre et Sion;
- Prédominance d'un pôle qui aurait un peu d'avance (PA2 aggloSion);
- Grand nombre d'opérateurs TP préjudiciable au développement du réseau;
- Trafic touristique de transit qui encombre les infrastructures pendulaires hors agglomération;
- Développement de l'usage de la voiture avec diminution de la qualité du cadre de vie;
- Augmentation du nombre de pendulaires en relation avec l'extérieur utilisant la voiture.

4 Hypothèses de développement

4.1 Le dimensionnement de la zone à bâtir dans le Plan directeur cantonal

L'un des éléments centraux de la coordination entre PA et PDc est le niveau de croissance attendu en termes de population et d'emplois. Ce point fondamental permet de définir les besoins en zone à bâtir. Afin de projeter des taux de croissance appropriés aux réalités territoriales, le Canton a découpé le territoire en 24 sub-régions de mobilité spatiale 2 (MS2). Elles correspondent à des ensembles contigus formant de petits bassins de population. Leurs espaces relativement compartimentés sont cohérents avec la géographie physique du Canton.

Le projet d'agglomération comprend 20 communes, appartenant à 4 sub-régions différentes. Le PDc, en cours de révision et en examen préalable auprès de la Confédération, définit pour chacune d'elles des prévisions de taux de croissance à l'horizon 2030:

- Sion 122% (Sion, Saint-Léonard, Arbaz, Grimisuat, Ayent, Savièse, Ardon, Conthey, Vétroz, Nendaz, Les Agettes, Vex)
- Sierre 115% (Sierre, Grône, Chippis, Chalais)
- Randogne 117% (Veyras, Miège, Venthône)
- Leuk 107% (Salquenen)

Prendre en considération des chiffres régionaux plutôt que communaux lisse les phénomènes extrêmes et offre une base scientifique plus robuste. D'entente avec le Canton, les hypothèses de développement du projet d'agglomération se baseront sur ces chiffres. Ces taux seront appliqués à la population actuelle de chaque commune.

La démarche valaisanne du dimensionnement de la zone à bâtir introduit des échéances à quinze et trente ans. Si le modèle est relativement fiable et précis pour les quinze prochaines années, les projections de croissance 2030 – 2045 ne sont pas encore déterminées au niveau MS2, raison pour laquelle elles ne figurent pas dans le PDc en cours de révision. Les tendances connues à ce jour à l'échelle du Canton prévoient un ralentissement de la croissance. Le projet d'agglomération l'introduit dans ses calculs. Les taux moyens ci-dessous sont les taux pondérés des différentes communes:

2015-2020	2021-2030	2030-2045
1.5 % de croissance annuelle à l'échelle de l'agglomération	1% de croissance annuelle à l'échelle de l'agglomération	0.7 % de croissance annuelle à l'échelle de l'agglomération ⁴

• ⁴ Taux à affiner, incertitude en raison de la trop grande temporalité.

4.2 Population et emplois 2015-2030-2045

Fin 2014, la population de l'agglomération s'élevait à 98'700 habitants. En 2030, ce chiffre dépassera les 118'000 personnes (+ 19'500 personnes).

Entre 2030 et 2045, une augmentation de 12'600 habitants est attendue. La population de l'agglomération atteindra alors les 130'800 personnes (+ 32'100 par rapport à 2015).

En raison de la difficulté d'estimer l'évolution des emplois et de l'absence de projections suffisamment précises, le Canton a convenu, sur la base de la méthode de calcul utilisée par la Confédération, que le taux de croissance des habitants s'appliquerait également aux emplois.

Fin 2013, le nombre d'emplois dans le périmètre d'agglomération s'élevait à 56'700. En 2030, ce chiffre avoisinera les 67'900 (+ 11'200 emplois).

Entre 2030 et 2045, on s'attend à une augmentation de 7'200 emplois. Le nombre de places de travail dans le périmètre de l'agglomération dépassera les 75'000 (+ 18'400 par rapport à 2015).

Au final, l'agglomération du Valais central devrait compter 186'000 habitants / emplois en 2030 et 206'000 habitants / emplois en 2045.



Figure 22: projections en matière d'habitants et d'emplois pour l'agglomération du Valais central.

4.3 Dimensionnement de la zone à bâtir dans le périmètre d'agglomération

Les chiffres en lien avec le dimensionnement de la zone à bâtir (besoins, surplus) des différentes communes sont définis par la fiche C.1 du PDc (actuellement en cours de révision et en examen auprès de la Confédération). Ils ne concernent que les surfaces dévolues à l'habitat. Seuls les habitants et les emplois situés dans ces zones ont été pris en considération pour les calculs du projet de PDc, et sont utilisés pour le calcul des besoins et surplus des zones à bâtir des communes valaisannes. Le projet d'agglomération s'y réfère directement et tiendra compte de l'évolution des chiffres au moment de l'entrée en vigueur du PDc.

Certaines communes de l'agglomération affichent des réserves insuffisantes par rapport aux besoins attendus ces 15 prochaines années, ce qui peut bloquer leur développement. Celui-ci s'opérera alors prioritairement par la densification des zones à bâtir existantes (densification vers l'intérieur). A l'échelle de l'agglomération, le surplus négatif s'élève à quelques 55.6 ha. Ce chiffre n'est pas pris en compte dans le tableau ci-dessus.

Dans les communes dont les réserves dépassent les besoins à 15 ans, les surfaces de surplus devront faire l'objet de mesures de planification. Les surfaces correspondant aux réserves de croissance pour la période 2030 - 2045 devront être gelées temporairement (périmètre d'urbanisation). Quant aux surfaces excédant les réserves à 30 ans, elles seront dézonées. Seules quelques communes de l'agglomération sont concernées, et les surfaces restent limitées dans le périmètre de l'agglomération.

Au vu du découpage de certaines communes, le Canton a calculé, à la demande de l'agglomération, les besoins et surplus uniquement pour leurs territoires de plaines et leurs coteaux inférieurs (figure 23). Cette restriction limite l'ampleur des surplus au sein du périmètre. Les réserves des communes qui ne sont pas entièrement intégrées dans l'agglomération se situent principalement hors périmètre. Bien sûr, ces communes devront agir sur l'ensemble de leur territoire lors de leur mise en conformité avec la LAT. Si on considère uniquement le périmètre de l'agglomération, le surplus, au-delà de 15 ans, s'élève à 280.8 hectares. Ces surfaces devront faire l'objet de mesures de planification ou de régulation.

Communes	Type	Zones construites (ha)	Zones non construites (ha)	Besoins à 15 ans (ha)	Surplus théorique (ha)
Arbaz ⁵	Coteaux et vallées	87.3	39.1	11.9	38.7
Ardon	Périurbain	85.8	11.3	18.7	0.0
Ayent ⁵	Touristique	123.2	55.2	26.5	28.7
Chalais ⁵	Périurbain	91.2	24.5	11.7	17.5
Chippis	Périurbain	20.9	1.7	3.2	0.0
Conthey	Périurbain	189.8	21.6	41.1	0.0
Grimisuat	Périurbain	114.9	28.5	19.1	19.4
Grône	Périurbain	93.7	47.4	9.8	48.0
Les Agettes	Coteaux et vallées	35.1	24.0	2.8	28.9
Miège	Périurbain	39.0	10.7	6.4	4.5
Nendaz ⁵	Tourisme	51.8	26.1	10.1	17.5
Saint-Léonard	Périurbain	50.9	8.5	11.0	0.0
Salquenen	Multifonctionnel	43.2	13.1	3.0	10.1
Savièse ⁵	Périurbain	210.0	38.0	40.7	4.4
Sierre	Urbain	255.8	60.0	35.9	30.6
Sion	Urbain	471.1	120.4	104.8	15.5
Venthône	Périurbain	54.6	9.2	5.5	10.9
Vétroz	Périurbain	154.1	11.0	34.2	0.0
Vex ⁵	Coteaux et vallées	61.8	19.4	13.3	6.1
Veyras	Périurbain	49.2	5.3	8.4	0.0
Total				418.1	280.8

Figure 23: calcul des besoins et surplus pour le périmètre de l'agglomération du Valais central (découpage de certaines communes).

⁵ Communes dont le territoire n'est pas compris intégralement dans le périmètre du projet d'agglomération.

5 Objectifs

5.1 Objectifs généraux

Le Projet d'agglomération Valais central vise un objectif général qui peut être énoncé comme suit:

«Améliorer la qualité de vie dans l'agglomération en rationalisant son organisation, en tirant profit des potentiels sous-exploités et en incitant au développement des activités dans les secteurs les plus appropriés.»

Il est utile de préciser ces objectifs sectoriellement dans les domaines du développement territorial et de la gestion des déplacements. Les indicateurs MOCA, directement liés à ces objectifs, font l'objet d'un développement spécifique dans la partie D.2 du présent document.

5.2 Objectifs sectoriels

5.2.1 Paysage

Le diagnostic paysager a permis de mettre en lumière cinq objectifs:

- Aménager le futur paysage de la plaine en coordination avec le projet «Rhône 3»
- Regrouper et rationaliser les surfaces agricoles
- Préserver et valoriser les surfaces viticoles
- Assurer les liaisons et les fonctions biologiques, tant dans les milieux urbains qu'agricoles.
- Préserver et mettre en valeur les éléments naturels et paysagers d'importance régionale.



Les collines de la région sierroise



Les vignobles du coteau Nord et les collines de Valère, Tourbillon et de Montorge.

5.2.2 Urbanisation

Le diagnostic urbanistique dégage cinq objectifs:

- Parvenir à une meilleure utilisation du sol en favorisant une généralisation du développement vers l'intérieur
- Contenir l'urbanisation et maintenir les limites actuelles entre bâti et nature / agriculture
- Conserver les habitants et favoriser l'attractivité dans les centres de villages
- Densifier les secteurs stratégiques bénéficiant d'une bonne desserte TP
- Requalifier les espaces publics des centralités régionales et locales
- Renforcer la coordination intercommunale pour les IGT, les zones d'activités, les installations de valorisation de déchets minéraux, les zones de sport et de détente / loisirs



Tissu caractéristique d'une zone résidentielle, à Bramois.



Les zones artisanales et industrielles de Granges (commune de Sierre) et de Grône.

5.2.3 Mobilité – transports publics

Un réseau de transports publics efficace offre une réelle alternative aux déplacements individuels motorisés et permet le report modal nécessaire pour atteindre l'objectif général du PA3.

Le projet d'agglomération vise les objectifs suivants:

- Offrir un réseau de transports publics performant avec des cadences adaptées à la densité de la population et des emplois
- Améliorer la desserte des zones urbanisées de toutes les communes de l'agglomération
- Assurer une circulation fluide des transports publics
- Offrir des interfaces de qualité entre les différents modes de transport



Offre TP en Valais



Interface TIM / TP, Sierre

5.2.4 Mobilité – mobilités douces

Un réseau de mobilités douces continu, confortable et sécurisé est, pour certaines catégories de déplacements, une alternative aux déplacements individuels motorisés. Il permet un report modal nécessaire pour atteindre l'objectif général du PA3.

Le projet d'agglomération vise les objectifs suivants:

- Créer un réseau MD structurant, continu, entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau en milieu urbanisé
- Assurer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes
- Offrir une grande qualité des espaces publics



Bande cyclable trop étroite, Sierre.



Réseaux régionaux de mobilité douce.

5.2.5 Mobilité – gestion des déplacements individuels motorisés

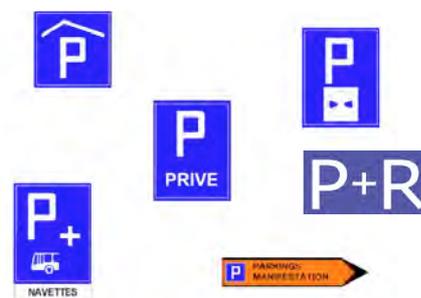
Pour appuyer les objectifs de reports modaux précédemment établis et pour diminuer les impacts du trafic individuel motorisé, l'agglomération met en place une gestion volontariste des déplacements individuels motorisés.

Le projet d'agglomération vise les objectifs suivants:

- Organiser le trafic dans l'agglomération en utilisant au maximum les réseaux de hiérarchie supérieure
- Assurer la sécurité de tous les usagers et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit (même local) dans les lieux de vie
- Mettre en place une politique de stationnement coordonnée avec les objectifs TP et MD



Bus coincé dans le trafic, Sion



Gestion du stationnement, exemples

6 Concepts sectoriels

Les concepts concernent chacun des thèmes traités par le projet d'agglomération. Pour chaque thème, le concept se décline en cinq éléments structurants qui, lorsqu'ils sont superposés, forment le concept de la thématique traitée.

6.1 Concept «paysage»

6.1.1 Le Rhône et ses affluents



Figure 24: premier élément du concept «Paysage».

Le Rhône et ses affluents ont façonné pendant des millénaires le territoire de l'agglomération. En formant des cônes de déjection, les affluents ont repoussé successivement le fleuve vers les coteaux nord et sud, et déterminé la forme des voies de communication et l'implantation des constructions. L'organisation actuelle du territoire superpose les formes linéaires du fleuve, radiales des affluents et orthogonales des structures agricoles.

Les cours d'eau, Rhône compris, sont progressivement réaménagés pour répondre aux exigences fédérales et cantonales en matière de sécurité et de protection de la nature. A l'occasion de la troisième correction du Rhône, l'affectation des surfaces contiguës au fleuve est repensée. Les fonctions industrielles ou artisanales laissent place aux zones naturelles, de loisirs et de détente. Le lit étroit, profond et linéaire, est abandonné au profit d'un espace fluvial élargi, accessible et dynamique.

6.1.2 Les cœurs agricoles

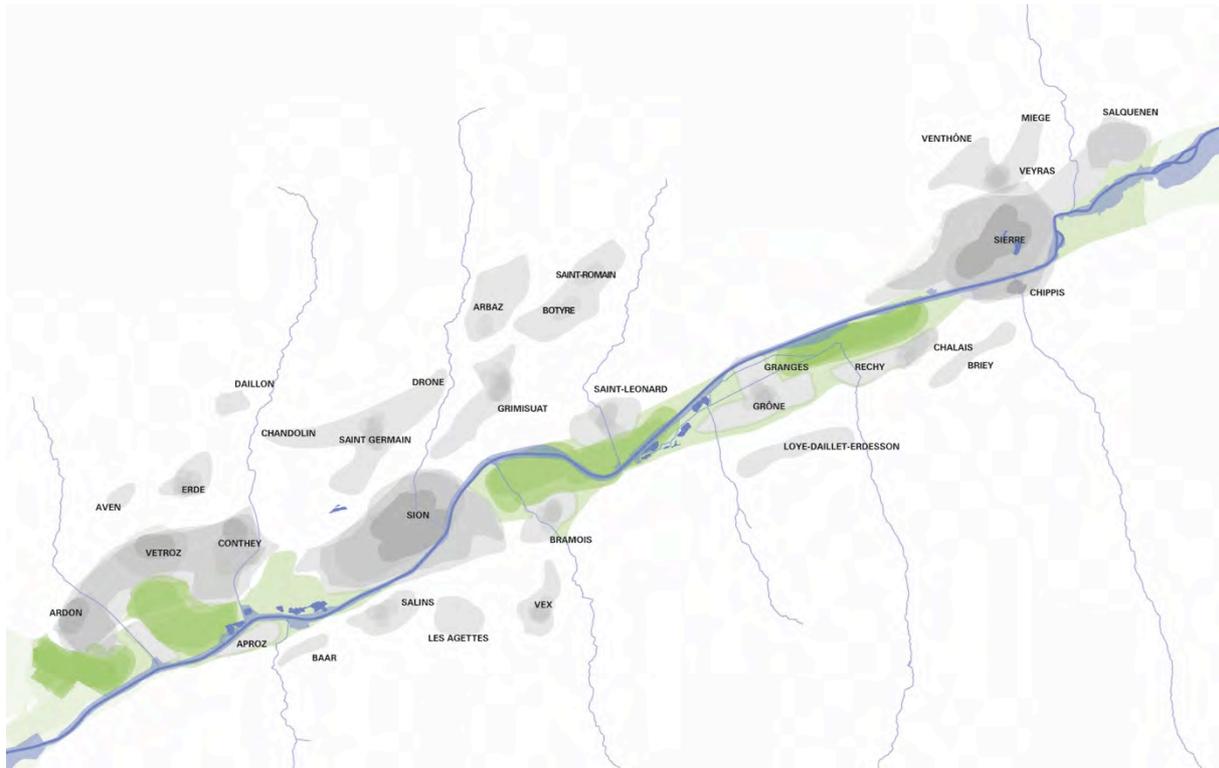


Figure 25: deuxième élément du concept «Paysage».

La plaine du Rhône concentre les activités agricoles intensives dans des secteurs propices à la culture, de grandes dimensions et préservés des pressions extérieures. Malgré le développement de l'urbanisation et des infrastructures, d'importantes surfaces ont été maintenues dans le périmètre de l'agglomération du Valais central.

Afin de préserver ces surfaces et de garantir leur exploitation optimale, le projet d'agglomération introduit la notion de cœur agricole. Les activités accessoires (agriculture de loisirs, détente, loisirs, etc.) sont relocalisées en dehors ou en périphérie des cœurs agricoles. Les coupures liées aux voies de communication ou aux itinéraires de loisirs sont réduites. Les parcelles sont réunies et réorganisées grâce à des améliorations foncières intégrales. Le travail des agriculteurs s'en trouve rationalisé et facilité.

Ces poches de cultures intensives devront également intégrer les questions biologiques et environnementales.

6.1.3 Le vignoble

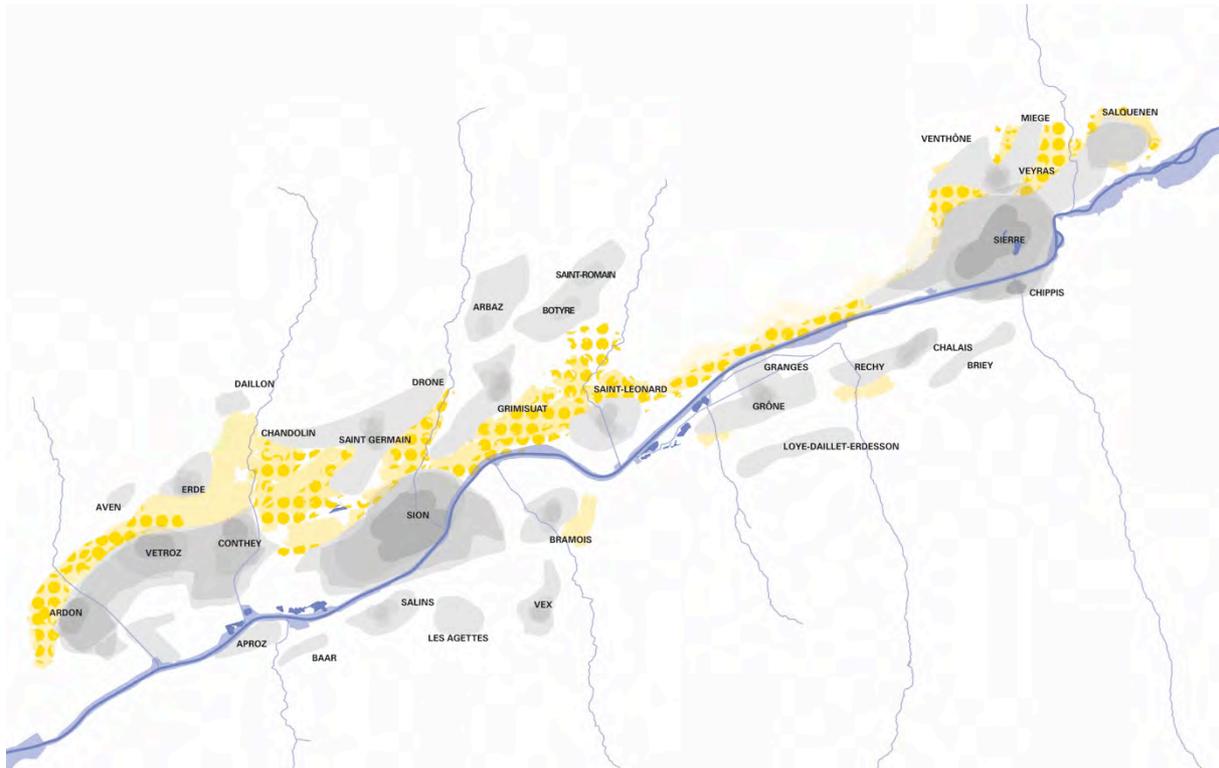


Figure 26: troisième élément du concept «Paysage».

Le vignoble, orienté au sud, occupe principalement le coteau en rive droite de l'agglomération, de Ardon à Salquenen. Véritable élément identitaire, son maintien et ses fonctions biologiques ne sont toutefois pas assurés sur le long terme. L'entretien des murs, bisses et voies d'accès est coûteux et nécessite des investissements importants. De plus, sans protection particulière, on peut arracher des plants de vignes et les remplacer par d'autres cultures, au détriment de l'image et du caractère d'ensemble.

Des mesures sont prévues afin d'unifier et de renforcer la protection du coteau viticole. La conservation de l'image nécessite l'entretien des murs, terrasses, bisses et chemins existants. Ces mesures de protection impliquent des investissements publics et privés. Les secteurs à protéger doivent être unifiés sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération, et non plus par commune. De cette manière, la conservation ou non des vignes peut également être liée à des considérations paysagères, et pas seulement économiques.

6.1.4 Les coupures paysagères



Figure 27: quatrième élément du concept «Paysage».

L'extension des constructions dans la plaine du Rhône, le long des voies de communication, produit une urbanisation assez dense et presque continue d'un bout à l'autre du périmètre de l'agglomération. Les espaces verts et ouverts sont souvent rétrécis, voire interrompus.

Des respirations paysagères sont maintenues perpendiculairement à la vallée et renforcées entre les entités bâties (Ardon-Vétroz-Contthey / Sion / Bramois / St-Léonard / Grône-Granges / Réchy-Chalais-Sière / Salquenen). Ces coupures favorisent la lisibilité du territoire en apposant des limites claires à l'urbanisation. Ponctuellement ouvertes à la construction (lorsqu'elle est dûment imposée par sa destination ou pour certaines zones d'intérêt général) ou traversées par des infrastructures de transport, elles revêtent un caractère plus paysager que biologique.

6.1.5 Les Liaisons biologiques



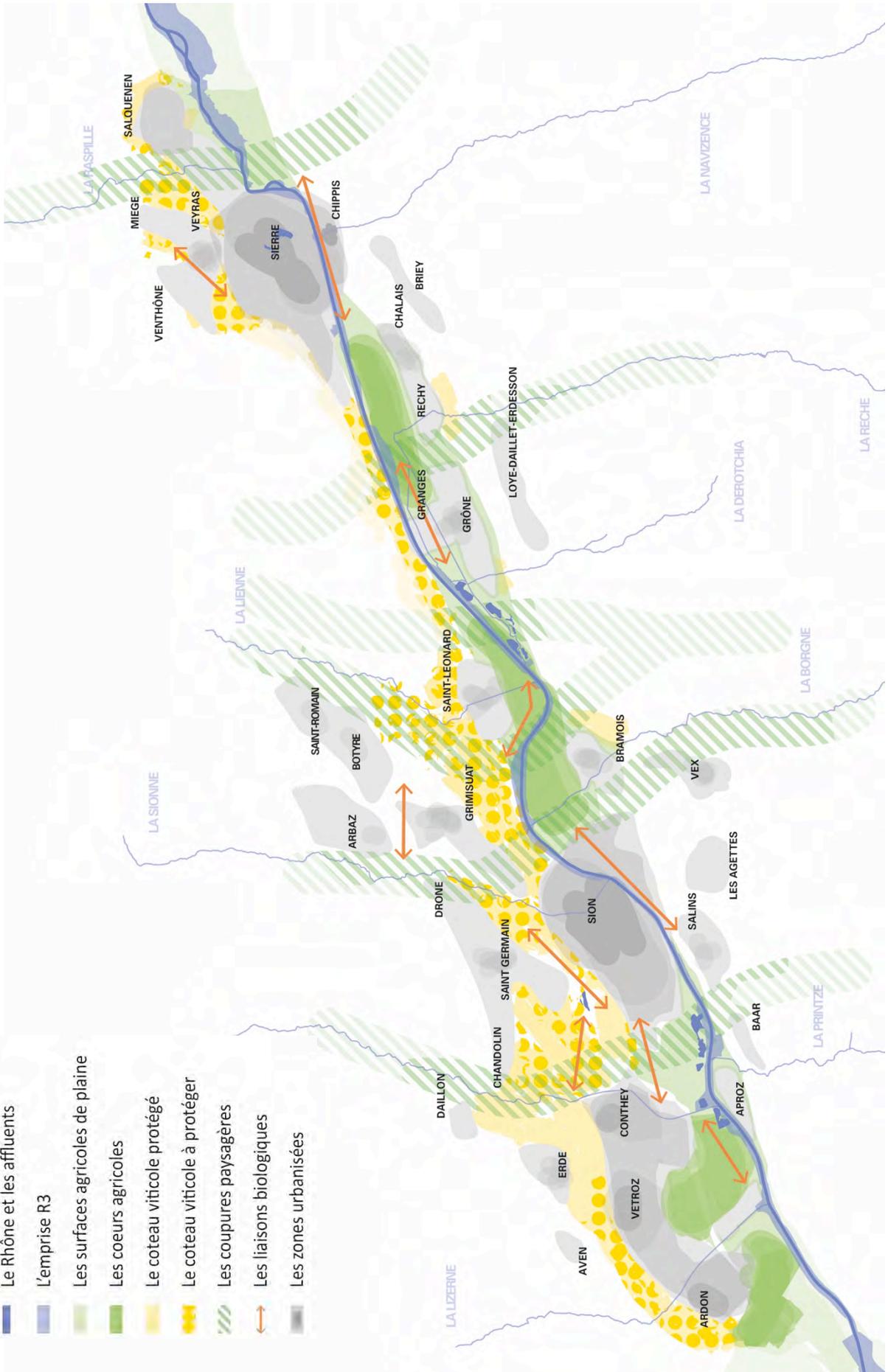
Figure 28: cinquième élément du concept «Paysage».

Les développements de l'urbanisation et de l'agriculture intensive, en plaine comme sur les coteaux, ont occasionné de nombreuses coupures de liaisons biologiques. Ces dernières sont reconstituées ou renforcées dans les secteurs non bâtis, le long des cours d'eau ou en lisière des zones agricoles (espace tampon). Une coordination est prévue dans les secteurs des cœurs agricoles.

La carte de synthèse ci-après compile les cinq éléments traités et constitue le concept «Paysage».

Concept paysage - synthèse

-  Le Rhône et les affluents
-  L'emprise R3
-  Les surfaces agricoles de plaine
-  Les cœurs agricoles
-  Le coteau viticole protégé
-  Le coteau viticole à protéger
-  Les coupures paysagères
-  Les liaisons biologiques
-  Les zones urbanisées



6.2 Concept «urbanisation»

6.2.1 Les pôles urbains

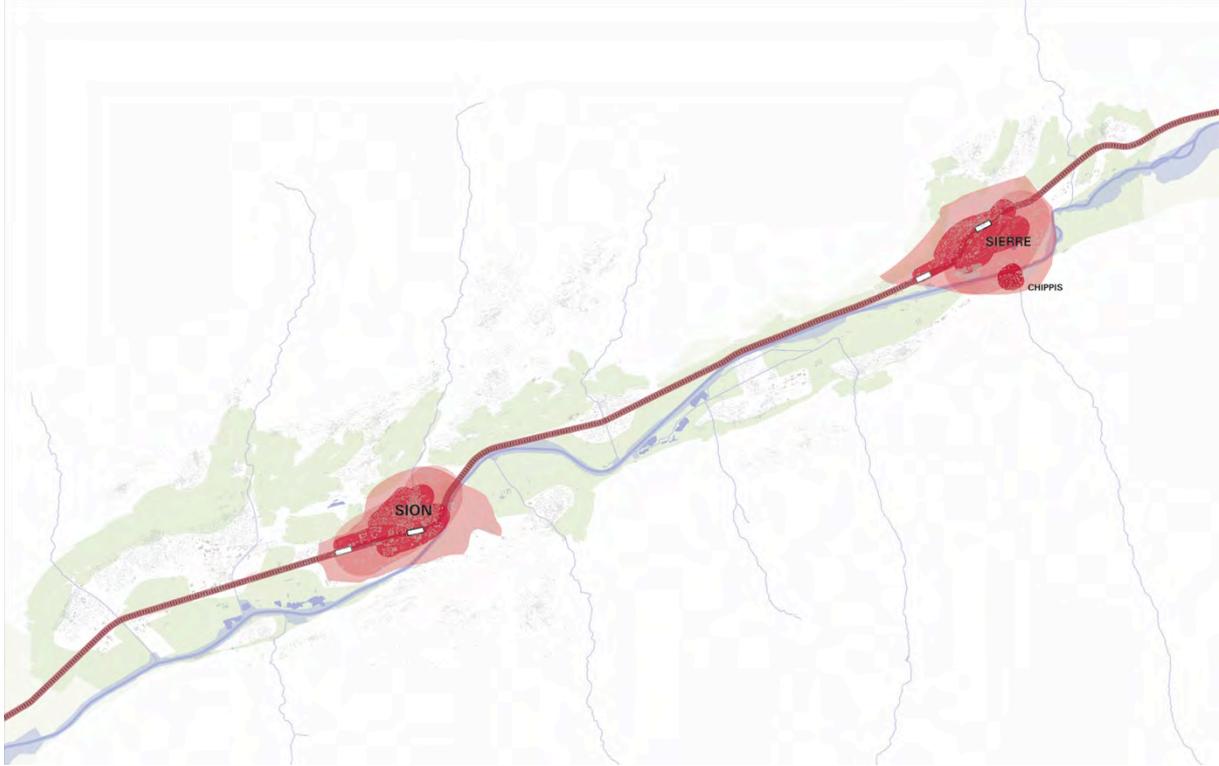


Figure 29: premier élément du concept «Urbanisation».

L'agglomération intègre une trentaine de localités, réparties entre la plaine et les coteaux. Elle s'articule autour de deux pôles urbains principaux, Sierre et Sion, où se concentrent la plupart des emplois et où convergent les diverses infrastructures de mobilité.

Afin d'éviter la saturation de ces pôles et l'engorgement des voies de communication, une densification ponctuelle et mesurée s'opère dans les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics. Cela concerne tant les secteurs d'habitations que les secteurs d'activités.

6.2.2 Une centralité principale



Figure 30: deuxième élément du concept «Urbanisation».

A l'ouest de Sion, une centralité principale émerge, composée des villages de Châteauneuf, Plan-Conthey, Vétroz et Ardon. Son tissu, initialement villageois, évolue progressivement et ponctuellement vers un caractère plus urbain.

A moyen terme, une partie des nouveaux emplois de l'agglomération est localisée dans cette nouvelle centralité principale, afin de décharger les villes de Sion et Sierre. Cela permet également de rapprocher les secteurs d'habitation à densifier des zones d'activités secondaires et tertiaires. Les secteurs stratégiques sont concentrés, en adéquation avec le contexte environnant. Les espaces publics centraux sont réaménagés en harmonie avec ce futur caractère plus urbain. La liaison ferroviaire régionale avec les pôles urbains est renforcée à partir des haltes de Ardon et de Châteauneuf-Conthey.

6.2.3 Des centralités secondaires



Figure 31: troisième élément du concept «Urbanisation».

Les centralités secondaires de plaine sont renforcées aux emplacements des gares régionales existantes (Saint-Léonard, Salquenen) ou futures (Granges / Grône).

Les terrains à proximité de ces interfaces de transports sont densifiés et la mixité des affectations est introduite. Des commerces et services y trouvent des emplacements stratégiques, en raison du volume de passages quotidiens et de la qualité des dessertes TIM, TP et MD. Contrairement à la centralité principale, ces zones n'affichent pas de caractéristiques urbaines.

6.2.4 Les localités-relais et les localités satellites

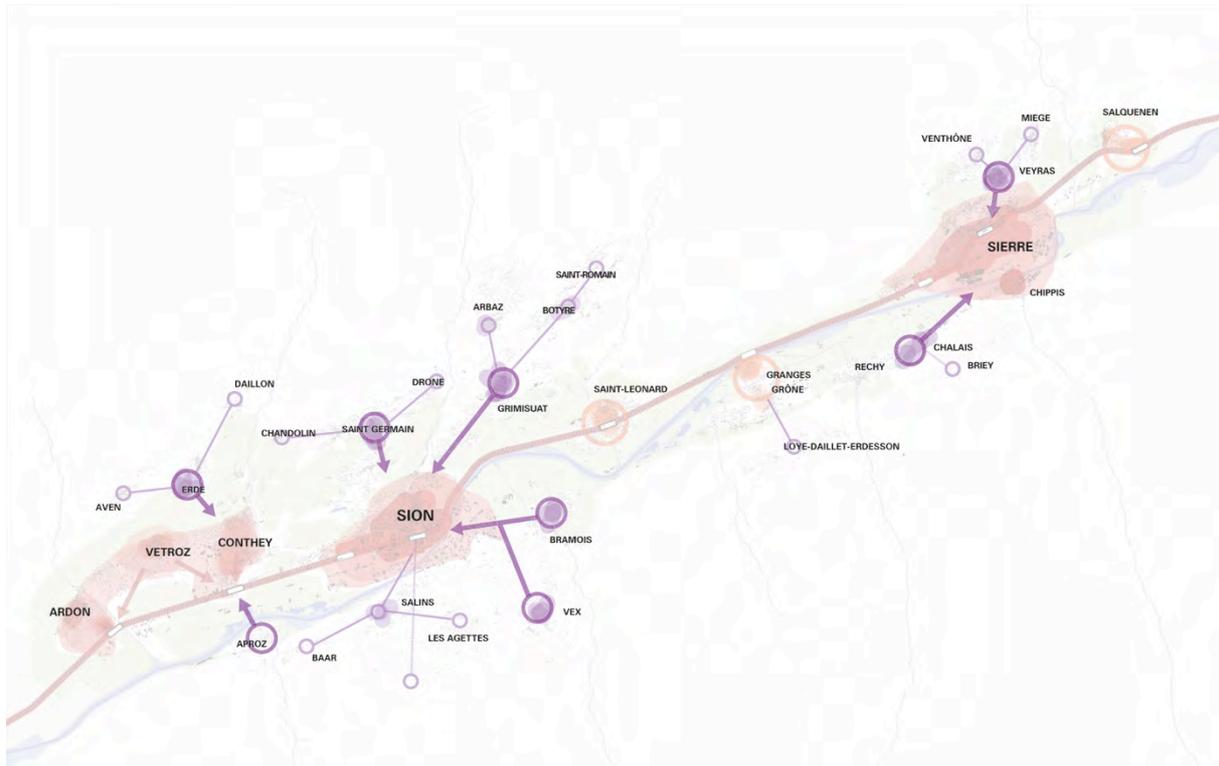


Figure 32: quatrième élément du concept «Urbanisation».

Les localités-relais sont les points de convergence des routes du coteau et des vallées latérales avant d'atteindre l'un des deux pôles urbains (Sion, Sierre) ou la centralité principale (Ardon, Vétroz, Contthey).

Cette localisation stratégique est exploitée au travers d'un développement vers l'intérieur des zones urbanisées (y compris les centres historiques), d'une densification des secteurs non construits, d'un accroissement de l'offre en termes de commerces et de services ainsi que d'une amélioration de la desserte TP. Les localités-relais revêtent un caractère relativement similaire aux centres secondaires de plaine, à la différence de la desserte ferroviaire.

Les localités satellites sont connectées aux localités-relais par la route uniquement. Elles présentent des tailles diverses. Certaines d'entre elles sont dotées de quelques commerces et services. On ne recherche pas de densification supplémentaire dans les localités satellites, en raison de l'éloignement et de la faible connexion aux réseaux TP. Cependant, un potentiel de développement vers l'intérieur et de repeuplement des centres historiques existe et doit être exploité.

6.2.5 Les coordinations intercommunales

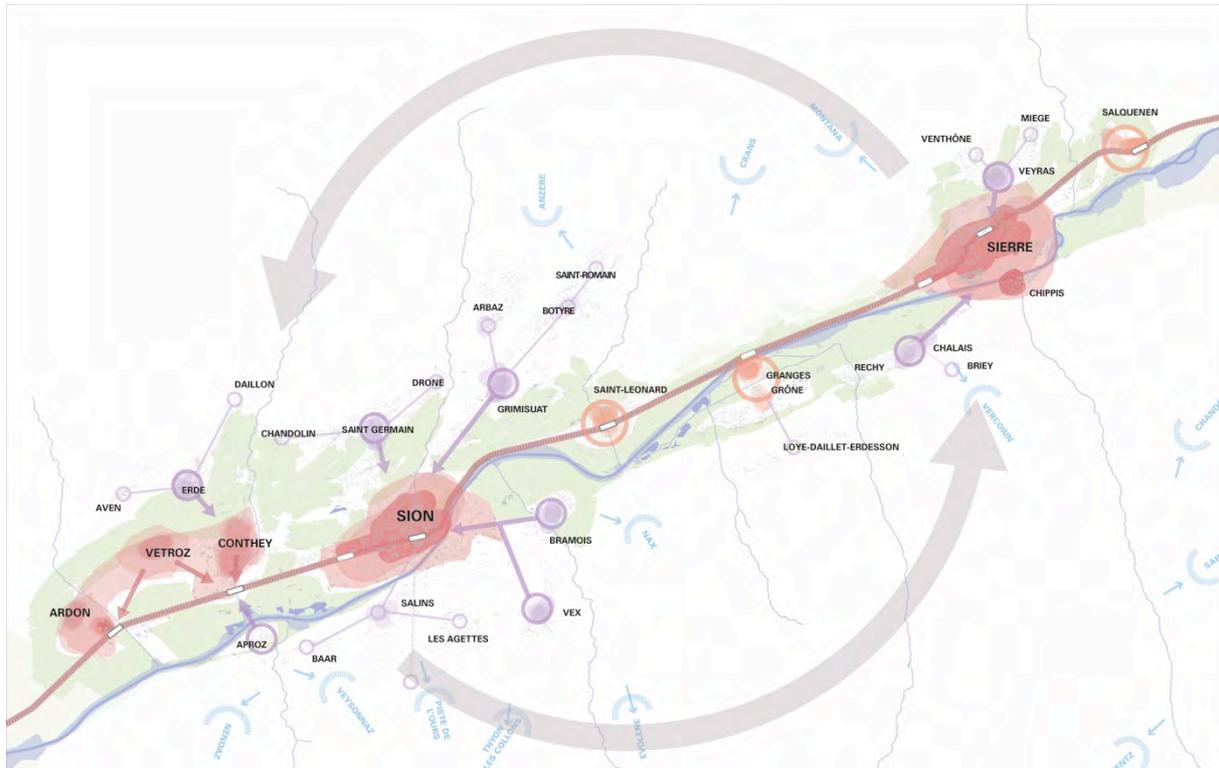


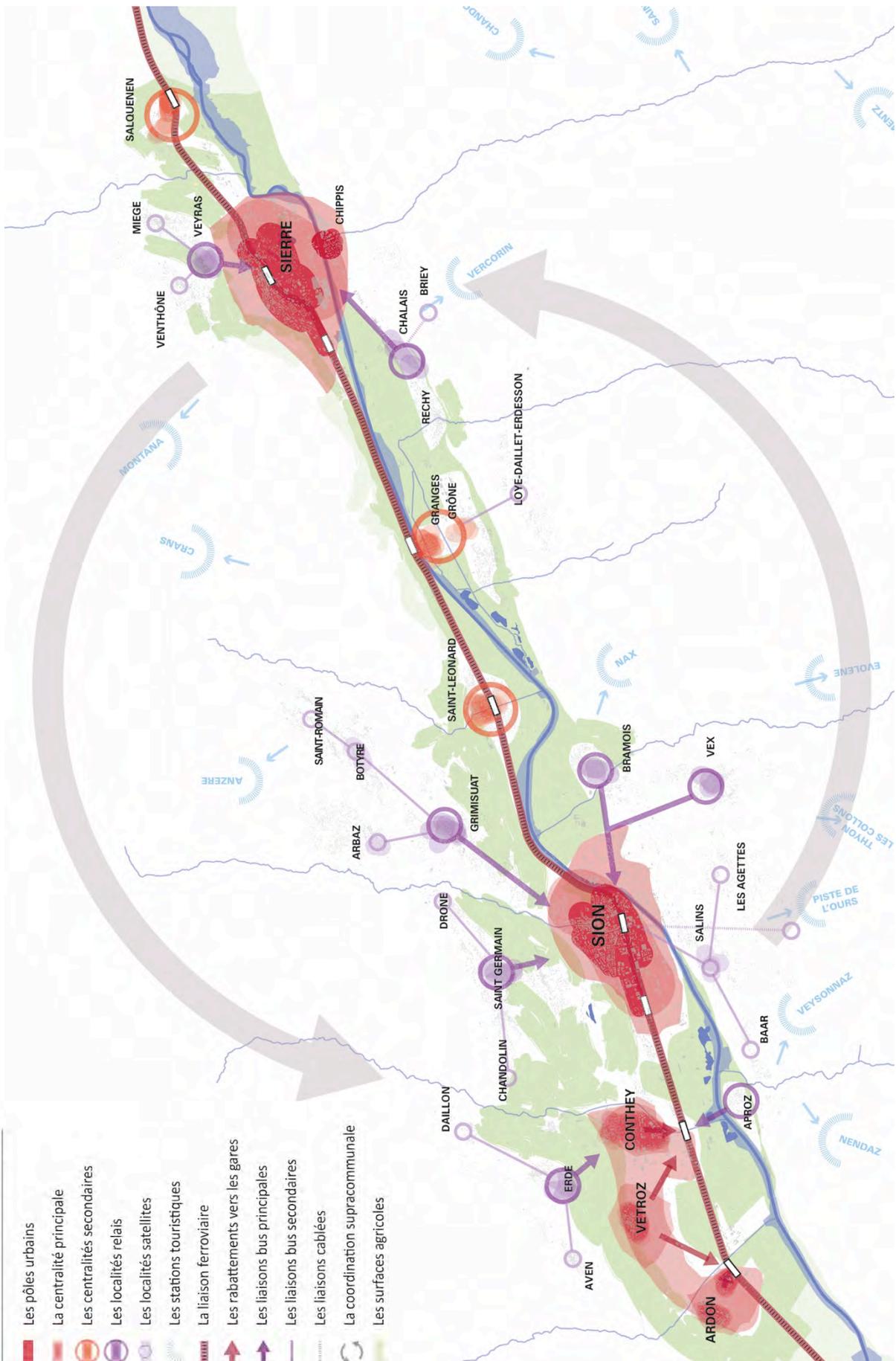
Figure 33: dernier élément du concept «Urbanisation».

Plusieurs stations touristiques importantes (Anzère, Crans-Montana, Anniviers, Nax-Mont Noble, Thyon-Veysonnaz, Nendaz) se trouvent en directe proximité du périmètre de l'agglomération. En fonction de leur taille, elles ont une influence plus ou moins marquée sur les habitants des localités voisines. Elles offrent notamment de nombreux commerces, des infrastructures sportives et récréatives, des équipements publics et des emplois. En fonction des saisons, les flux de pendulaires ne convergent pas uniquement vers les pôles urbains de plaine, mais également vers les villes touristiques de montagne.

Le projet d'agglomération est appelé à favoriser les coordinations intercommunales et régionales entre 20 communes du Valais central. On pense à la planification d'équipements et d'infrastructures dont les effets territoriaux dépassent les limites institutionnelles communales. Ces collaborations existent souvent déjà pour certains domaines (police, feu, écoles, eau potable, etc.) mais pourraient être étendues (PAZ, RCCZ, équipements, etc.).

La carte de synthèse ci-après compile les cinq éléments traités et constitue le concept «Urbanisation».

Concept urbanisation - synthèse



6.3 Concept «mobilité – transports publics»

6.3.1 Un réseau ferroviaire structurant

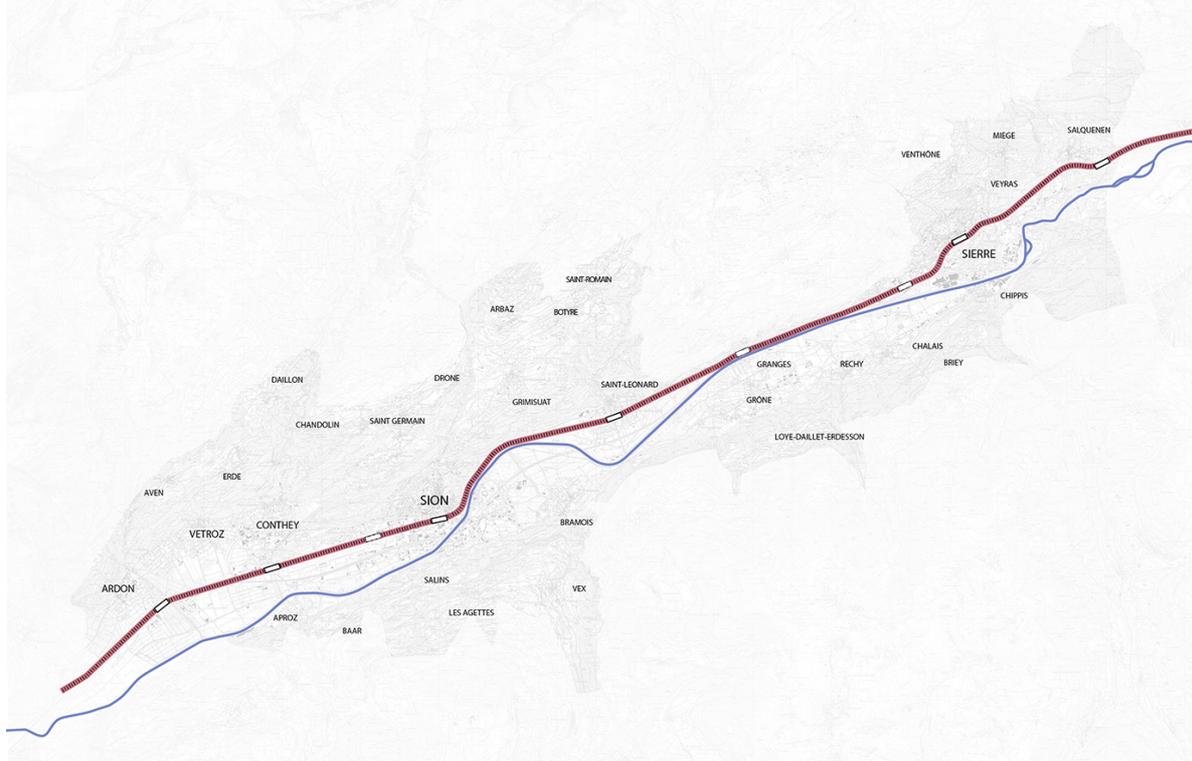


Figure 34: premier élément du concept «TP».

Les secteurs de plaine de l'agglomération sont reliés entre eux par une colonne vertébrale ferroviaire qui traverse l'agglomération d'est en ouest. Le RER Valais dessert aujourd'hui déjà les principales localités de la plaine à la demi-heure. Afin d'optimiser l'utilisation de ce réseau structurant, trois nouvelles haltes ferroviaires sont aménagées en lien avec l'urbanisation (Granges, Noës, Sion-Ouest).

6.3.2 Un réseau de bus d'agglomération répondant au développement urbain



Figure 35: deuxième élément du concept «TP».

Afin d'assurer une couverture fine du territoire, un réseau de bus d'agglomération complète le dispositif. Il dessert l'ensemble des pôles urbains définis par le concept d'urbanisation du PA3. La cadence minimale est de trente minutes dans toute l'agglomération. Elle est portée à dix / quinze minutes dans les secteurs les plus densément bâtis (villes de Sion et de Sierre, secteur d'activité de Contthey).

Le réseau d'agglomération est connecté au réseau ferroviaire dans les gares du réseau RER. On permet ainsi une utilisation combinée de ces deux infrastructures. Le réseau régional est adapté en conséquence et des liaisons spécifiques sont mises en place vers les stations.

6.3.3 La priorisation de la circulation des bus

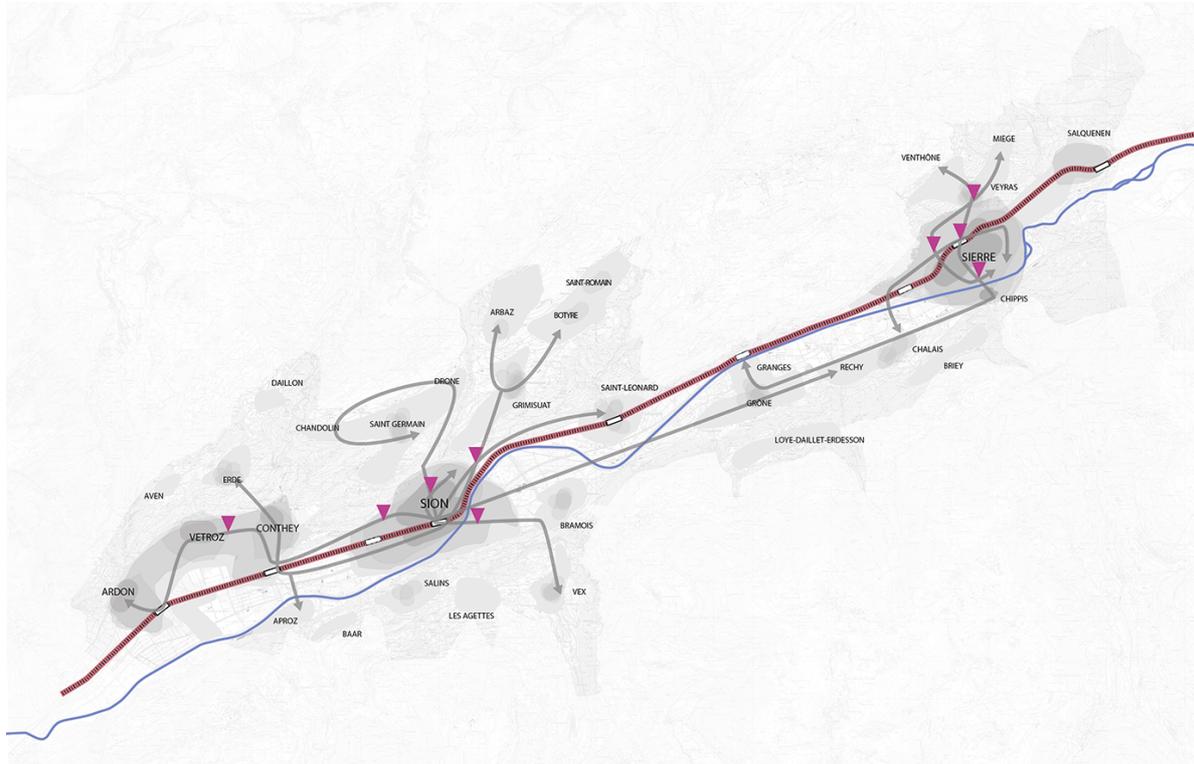


Figure 36: troisième élément du concept «TP».

Afin d'offrir à l'usager une alternative performante à l'automobile, les conditions de circulation des bus sont améliorées sur l'ensemble du territoire d'agglomération. Pour cela, des contrôles d'accès sont mis en place à l'entrée des villes de Sion et de Sierre. Ils permettent d'offrir la priorité aux bus sur les voies d'approche, et dosent le trafic à l'aval pour une circulation fluide des bus dans les villes.

Des pratiques d'aménagement facilitent les conditions de circulation des bus (voies réservées à l'approche des carrefours à feux, marquage des priorités dans les carrefours, arrêts sur chaussée, etc.). Elles viennent renforcer le dispositif.

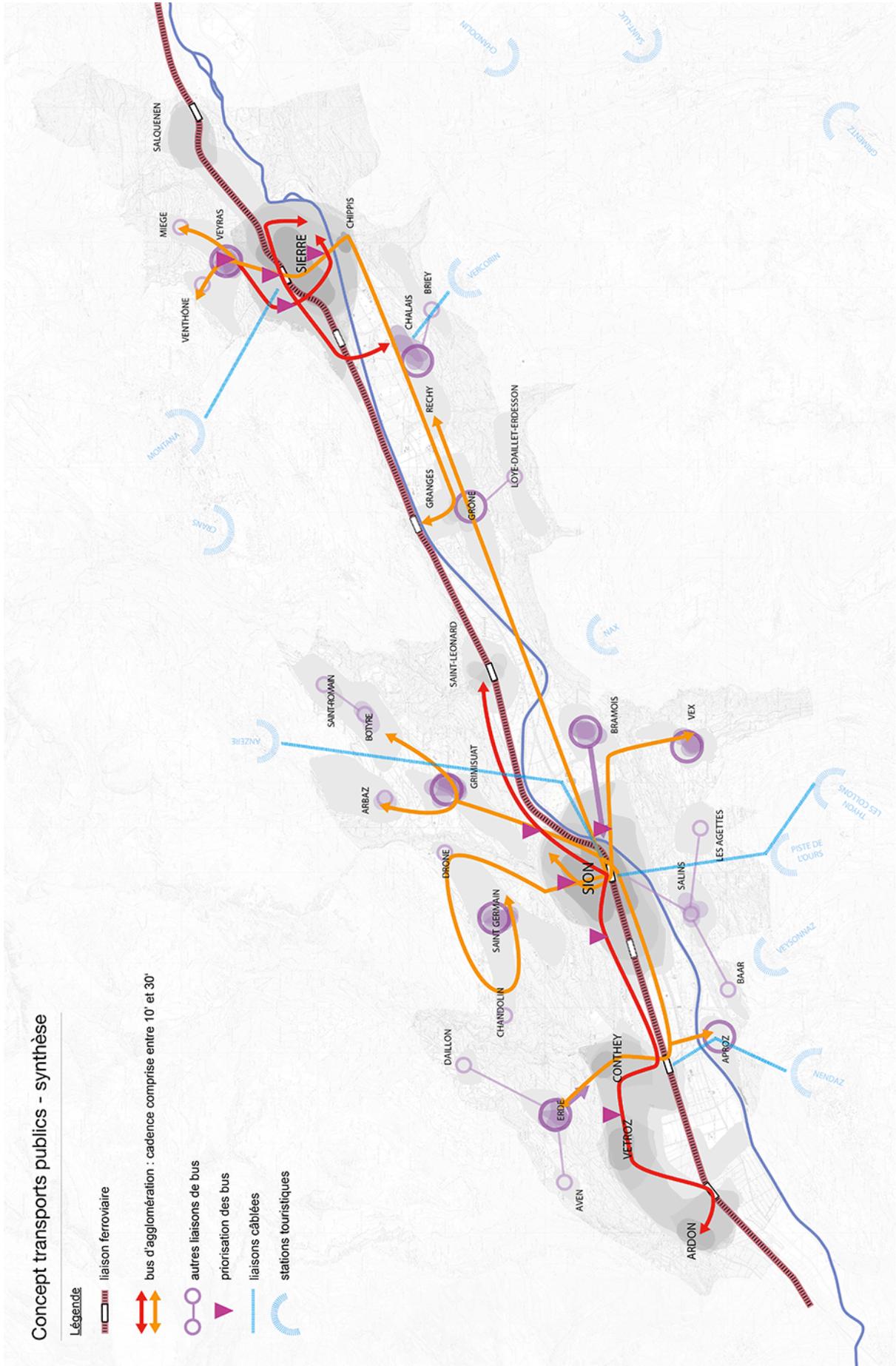
6.3.5 Une amélioration de la qualité du service à l'utilisateur

Le dernier point de ce concept concerne l'amélioration du service à l'utilisateur. Ainsi, la mise en place d'une politique tarifaire lisible et unifiée, et l'introduction d'horaires cadencés et modulables selon la demande, concourent à cette amélioration. La coordination des actions au service d'une mobilité respectueuse de l'homme et de l'environnement avec les autres modes de transport (parking, location de vélos) joue également un rôle, tout comme le fait de disposer d'interfaces structurantes clairement identifiées, aménagées pour optimiser les correspondances et la diffusion piétonne dans les quartiers alentours.



Figure 38: des navettes autonomes en complément de l'offre traditionnelle de transports publics.

La carte de synthèse ci-après compile les cinq éléments traités et constitue le concept «Transports publics».



6.4 Concept «mobilité – mobilités douces»

6.4.1 Un axe structurant de mobilité douce le long du Rhône

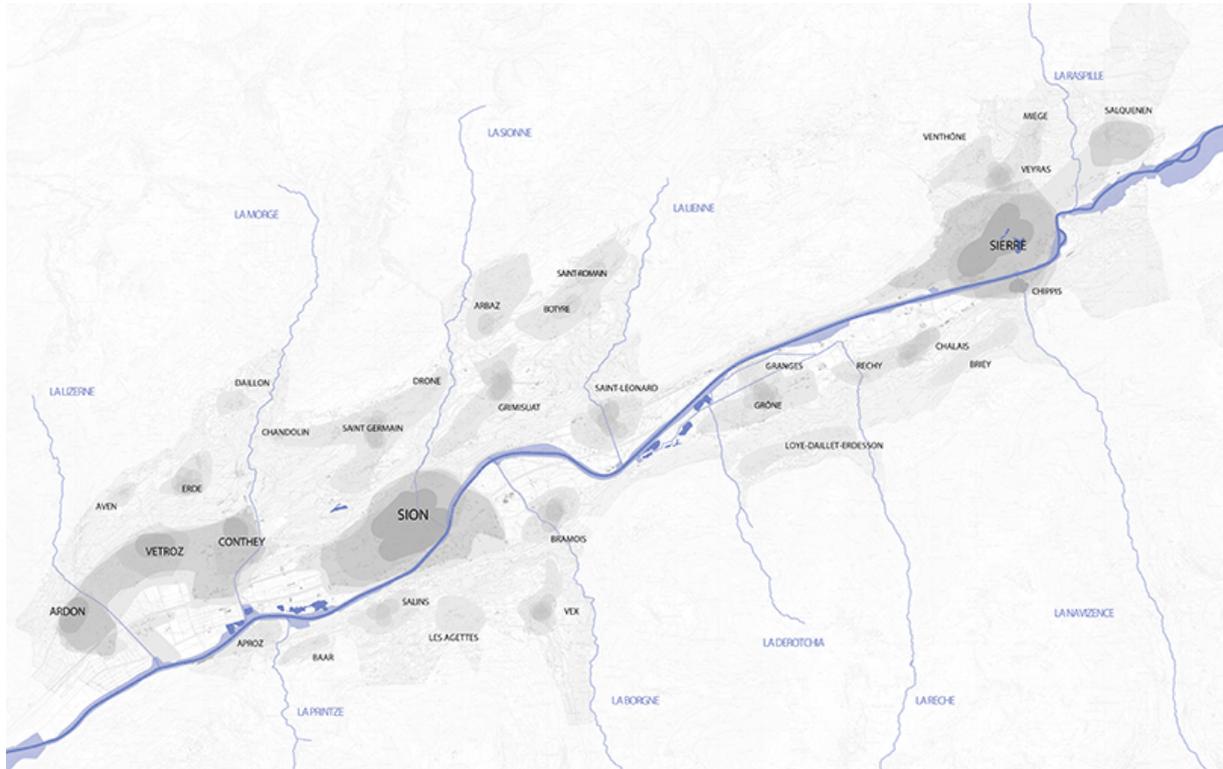


Figure 39 : premier élément du concept «MD».

La mobilité douce dans l'agglomération s'appuie notamment sur la liaison existante le long du Rhône. Elle joue un rôle fédérateur entre les localités de plaine. La 3^e correction du Rhône offre l'opportunité d'améliorer la continuité des cheminements cyclables vers, le long et en traversée du Rhône. Pour cela, le projet d'agglomération du Valais central et le projet de 3^e correction du Rhône sont étroitement coordonnés.

6.4.2 Des axes forts de mobilité douce entre les communes de l'agglomération

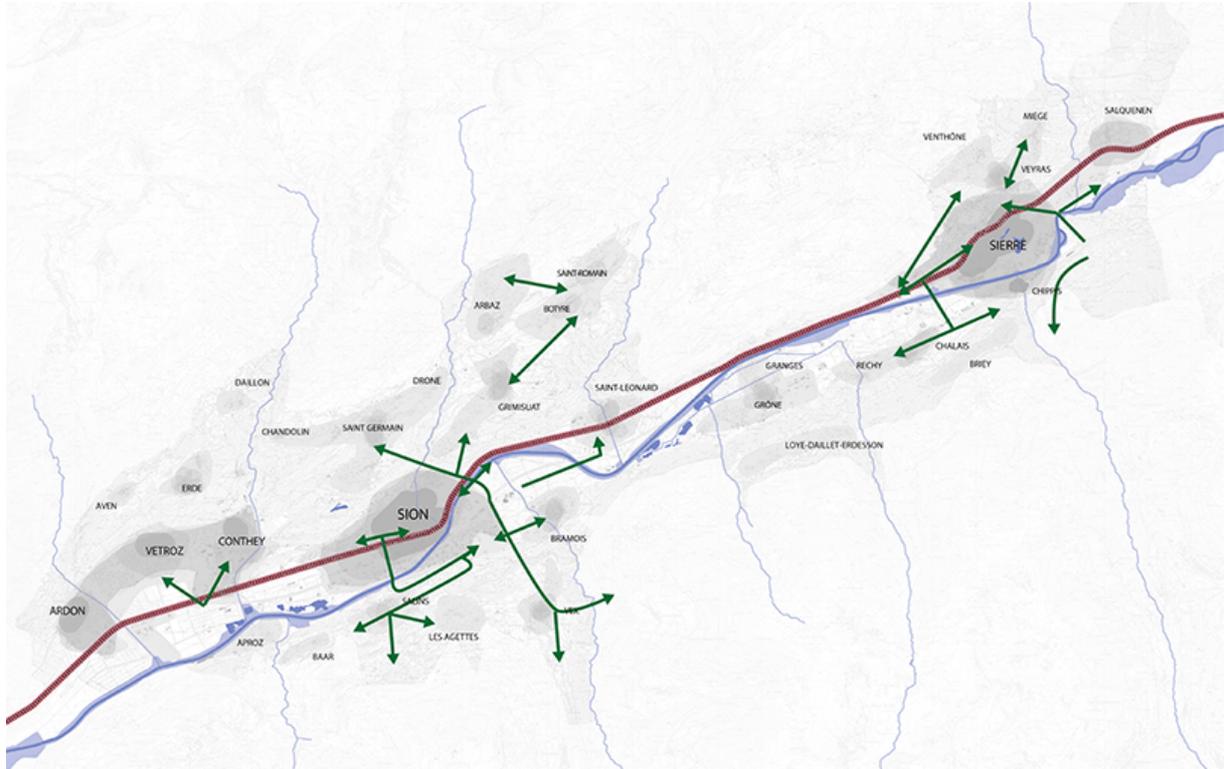


Figure 40: deuxième élément du concept «MD».

Le deuxième élément du concept de mobilité douce concerne la mise en place d'axes forts entre les communes. Ainsi, des liaisons principales de mobilité douce sont identifiées et renforcées, notamment sur les axes d'entrée en ville et sur les routes principales hors des secteurs urbanisés.

Les itinéraires cyclistes intercommunaux sont sécurisés. Enfin, les franchissements des principales césures (voies ferrées et Rhône) sont améliorés.

6.4.3 La sécurisation et la densification du réseau de mobilité douce dans les localités

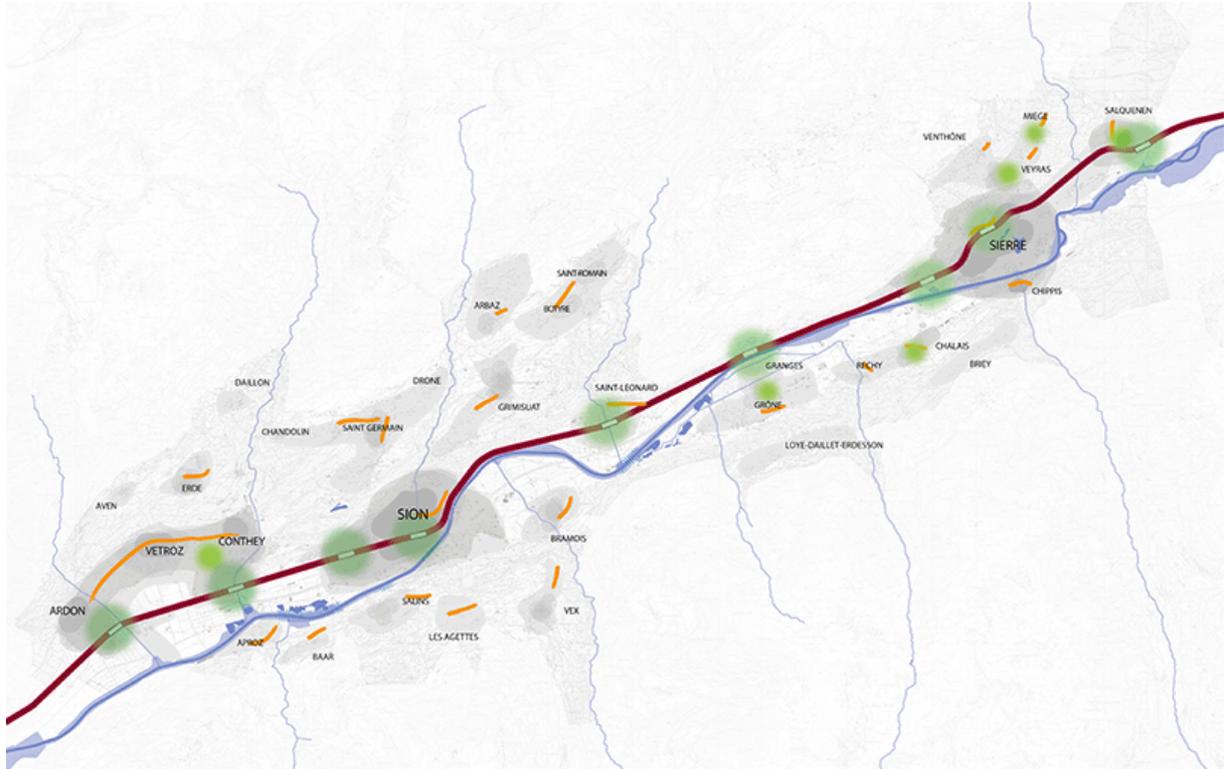


Figure 41: troisième élément du concept «MD».

La sécurisation et la densification du réseau fin de mobilité douce constituent le troisième élément de ce concept MD. Les traversées et cheminements problématiques sont sécurisés.

Les zones à circulation apaisée, dans les quartiers et en traversée de localité, sont multipliées, et les conditions de cheminement de/vers les centres scolaires améliorées.

Enfin, la qualité et la sécurité autour des «pôles d'attraction» urbains (gares, salles de spectacle, commerces) sont assurés.

6.4.4 Des interfaces multimodales attractives en relation avec l'extérieur

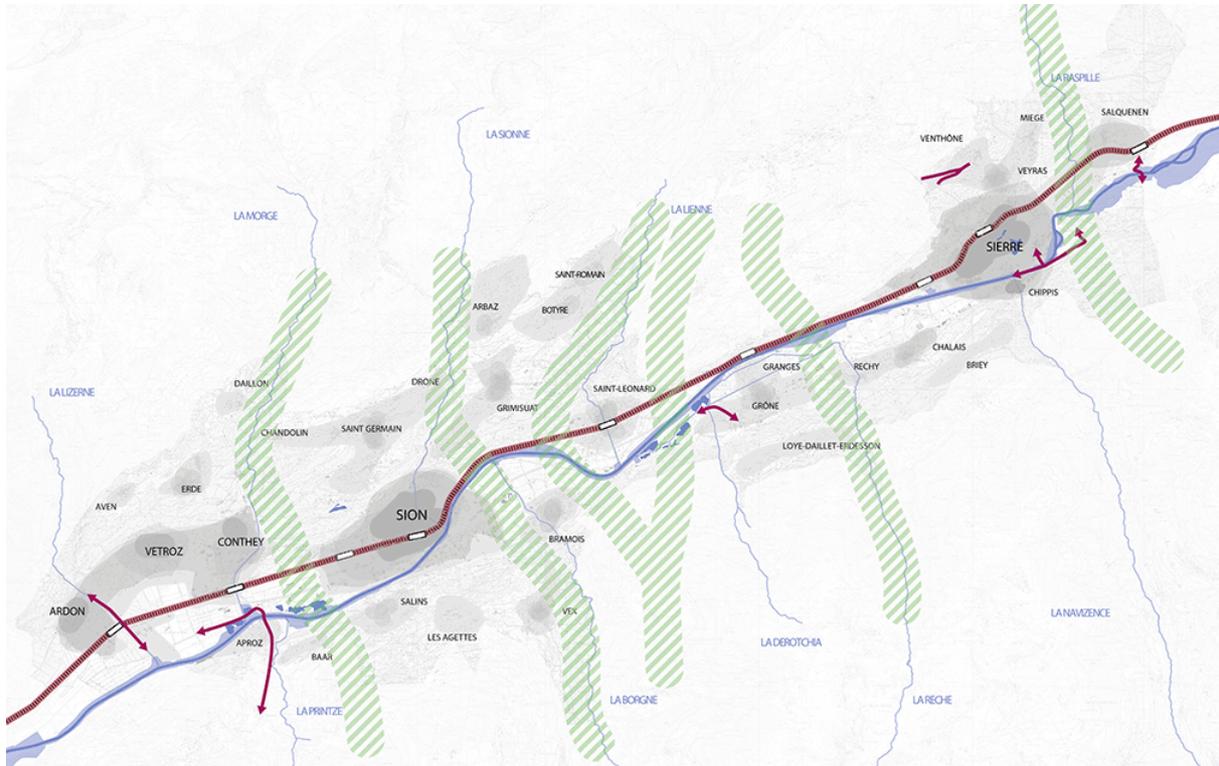


Figure 42: quatrième élément du concept «MD».

Le périmètre de l'agglomération Valais central est large mais il s'arrête en dessous de 1'200 mètres d'altitude. Les relations avec «l'extérieur» ne doivent pour autant pas être négligées, surtout au niveau des interfaces multimodales. Sinon, on court le risque de ne pas obtenir les reports modaux visés.

Ainsi, le réseau d'agglomération est connecté avec les itinéraires issus de la planification cyclable supérieure. Des connexions entre les itinéraires urbains et de loisirs en direction des berges du Rhône et de ses affluents sont créées ou complétées. Des compléments de sites propres font le lien entre Sion et les Iles, et entre Pouta-Fontana et Finges.

Enfin, des franchissements existants sont sécurisés, et de nouveaux sont créés au fur et à mesure du développement des itinéraires.

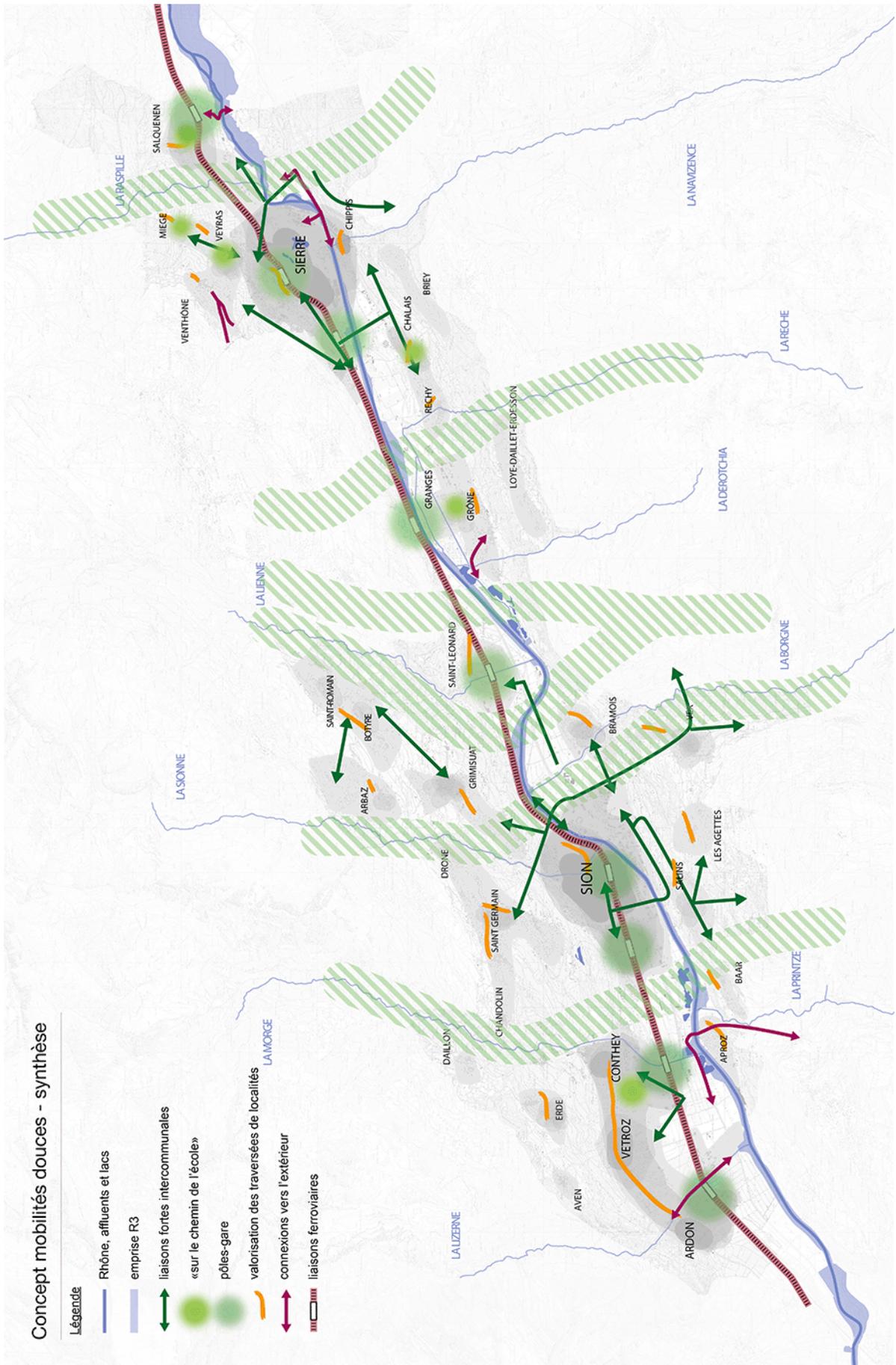
6.4.5 La promotion de l'intermodalité

C'est le dernier point du concept. L'accès et le parage des vélos aux arrêts TP est favorisé. La continuité des cheminements vers les arrêts de TP (Bike+Ride) est assurée. Des box à vélos ou des vélostations (avec services) sont intégrés dans les parkings, dans les P+R et aux portes d'entrée de stations (Park+Bike) pour inciter la multimodalité (transbordements). L'opportunité de la mise en place d'un réseau de vélos en libre-service (VLS) performant, dense et étendu à toute l'agglomération, est étudiée. Enfin, des bornes pour la recharge des vélos électriques sont mises à disposition dans des endroits stratégiques.



Figure 43: parkings vélos en gare de Sion.

La carte de synthèse ci-après compile les cinq éléments traités et constitue le concept «Mobilités douces».



6.5 Concept «mobilité – gestion des déplacements individuels motorisés»

6.5.1 Un réseau routier national structurant



Figure 44: premier élément du concept «Gestion des déplacements individuels motorisés».

Le premier élément du concept général de gestion des déplacements individuels motorisés s'appuie sur un réseau autoroutier structurant. L'autoroute A9 sert d'axe de transit et de liaison entre les deux pôles urbains de l'agglomération. Les jonctions autoroutières existantes sont efficaces et judicieusement réparties. Elles assurent une accessibilité optimale à l'agglomération.

6.5.2 Un réseau routier principal de répartition du trafic

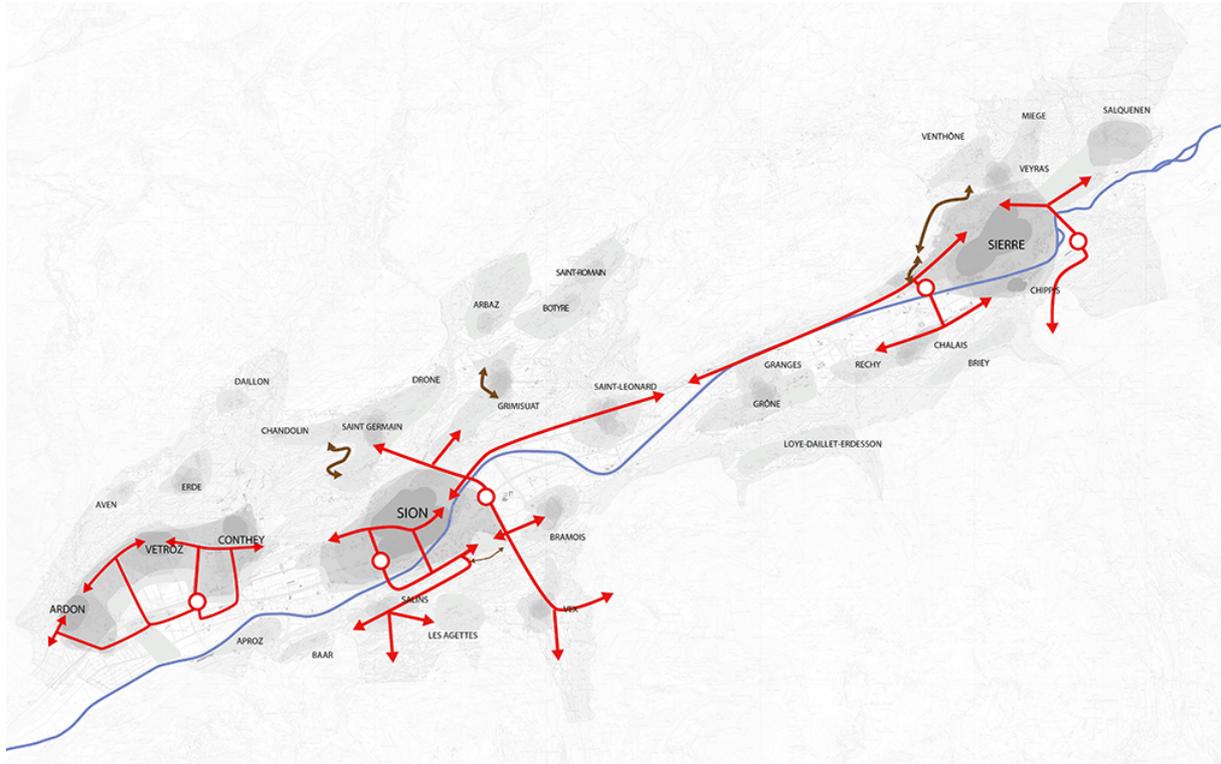


Figure 45: deuxième élément du concept «Gestion des déplacements individuels motorisés».

Le deuxième élément de ce concept intègre le réseau routier principal, qui collecte le trafic de et vers l'autoroute, et assure les liaisons entre les poches d'urbanisation. Ce réseau est ponctuellement complété par de nouvelles infrastructures et par des aménagements qui réduisent les nuisances du trafic automobile dans les secteurs sensibles.

6.5.3 Une modération générale du trafic dans les zones urbanisées

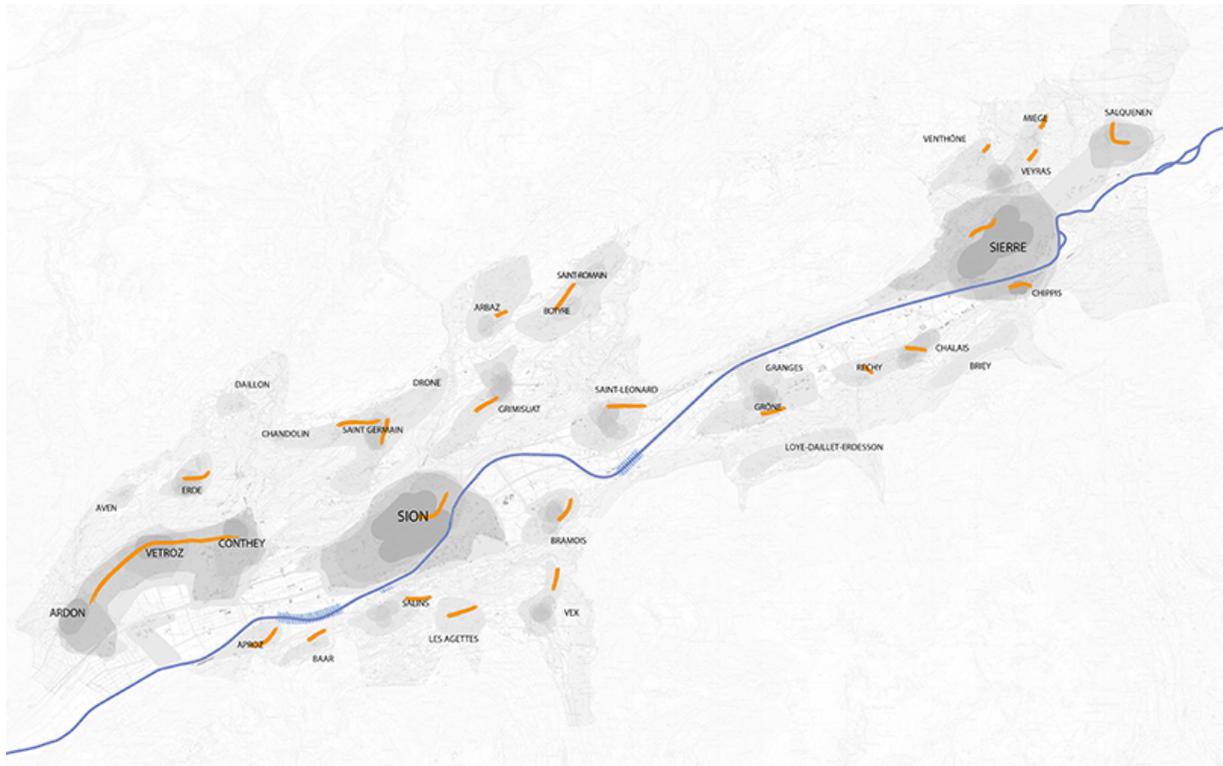


Figure 46: troisième élément du concept «Gestion des déplacements individuels motorisés».

Le réseau routier secondaire est adapté et réorganisé afin d'éviter les reports de trafic et de nuisances. Les centres, les quartiers et les traversées de localités sont réaménagés et modérés, tout en conservant leur fonction d'axes routiers de distribution. Ces aménagements permettent une amélioration significative de la sécurité et de la qualité de vie de tous les usagers.

Pour les axes routiers cantonaux, le projet d'agglomération veille à ne pas aller à l'encontre d'un maintien de la fonctionnalité actuelle ni de la préservation de l'adéquation future (en fonction des hypothèses de développement) de la fonctionnalité nécessaire de l'axe routier respectivement du réseau routier à l'endroit concerné.

Dans le cas où la fonctionnalité est touchée ou réduite, des mesures complémentaires sont proposées, telle que la création ou l'aménagement d'un axe de remplacement.

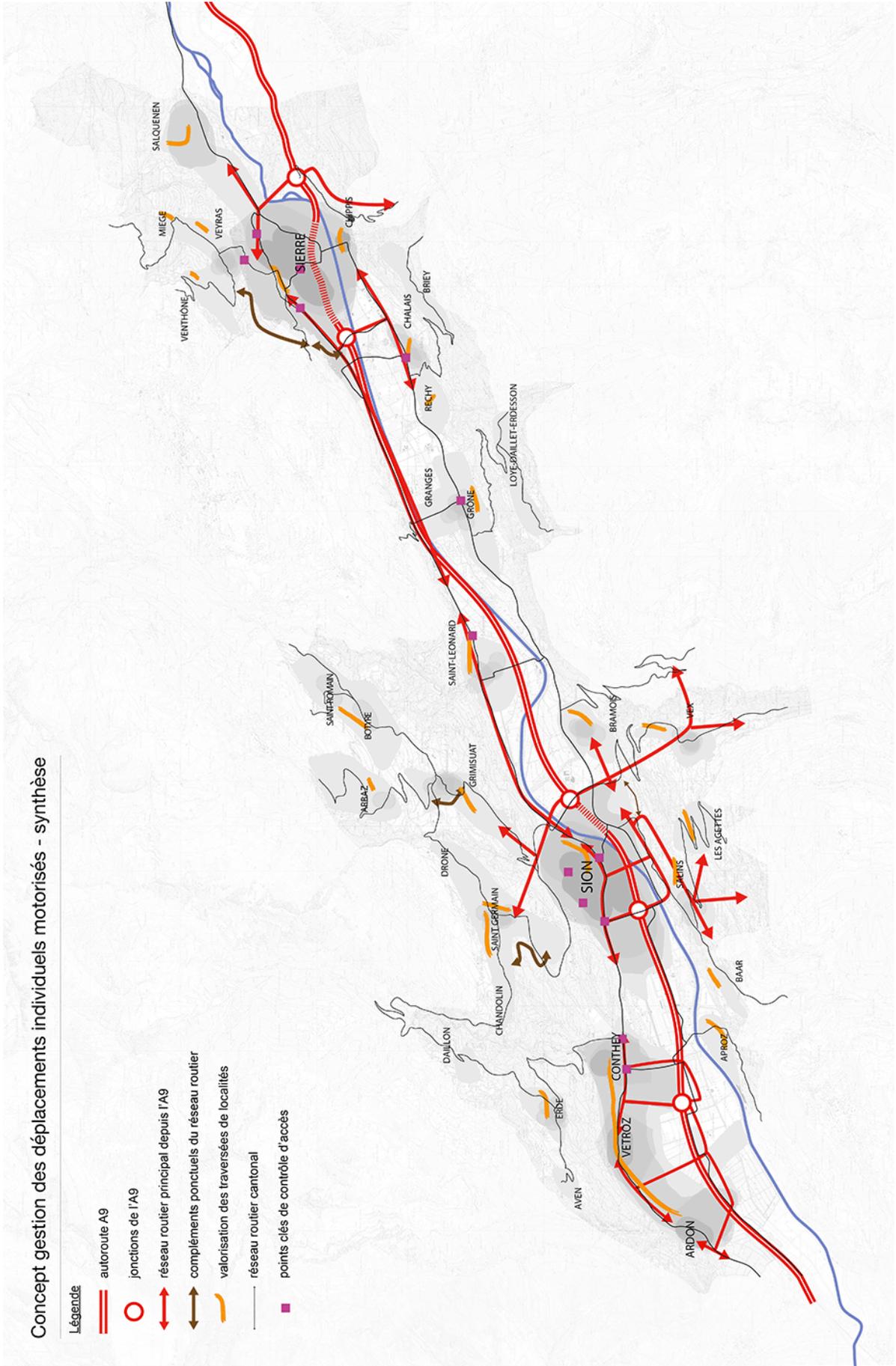
6.5.5 Des principes coordonnés de gestion et de régulation du stationnement

Le dernier élément du concept de gestion des déplacements individuels motorisés touche la gestion du stationnement. La réglementation et la tarification du stationnement public sont coordonnées et volontaristes dans les différents secteurs de l'agglomération. Elles tiennent notamment compte de la qualité de l'accessibilité aux transports publics. Sur les accès principaux, les parkings d'échange sont en relation avec les réseaux de transports publics régionaux et urbains. Les interfaces de stationnement entre les modes de déplacement sont efficaces, notamment en périphérie des villes et dans les interfaces TIM/TP qui servent de «portes d'entrée» aux stations touristiques. Enfin, les administrations publiques et les grandes entreprises sont incitées à mettre en place des plans de mobilité pour rationaliser les déplacements de leurs employés.



Figure 48: le parking provisoire de la gare de Sion bientôt remplacé par le projet Cour de Gare.

La carte de synthèse ci-après compile les cinq éléments traités et constitue le concept «Gestion des déplacements individuels motorisés».



7 Le projet d'agglomération

Le projet de territoire de l'agglomération représente, par thématique, les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs sectoriels énoncés précédemment. C'est finalement une illustration fine des concepts décrits plus haut.

7.1 Paysage

7.1.1 Le réseau hydrographique, déclencheur d'opportunités territoriales

Rhône et territoire: profiter du projet Rhône 3 pour repenser les aires urbanisées et de détente en contact avec le fleuve et assurer leur insertion dans le contexte agricole et urbain (*objectif 1 et élément 1 du concept*).

Le projet Rhône 3 couvre le fleuve de sa source jusque à son embouchure dans le lac Léman. Il modifiera considérablement le paysage de la plaine. Conformément aux exigences fédérales, la troisième correction du Rhône ne revêtira pas seulement un aspect sécuritaire, comme lors des deux premières corrections, mais aussi une dimension environnementale et sociétale. Le projet d'agglomération doit profiter de cette opportunité pour dynamiser les territoires en contact avec le fleuve, en coordination étroite avec le Canton, en charge du projet R3. Il s'agit de traversées urbaines (Sion et Sière-Chippis), de zones de détente, de sport et de loisirs (Lac et Golf de la Brèche, domaine des Iles à Sion, centre sportif des Daillets à Saint-Léonard) ou de terres agricoles. En prenant part aux discussions avec le Canton dans l'approfondissement du projet de détail, les communes et les agriculteurs pourront exprimer leurs doléances. Cet échange favorisera une bonne intégration du projet R3 à la structure territoriale de la plaine et aux activités existantes. Des opportunités d'amélioration structurelle de la zone agricole se profilent, avec la mise en place d'éventuelles mesures collectives à préciser (remaniements du réseau routier, de l'irrigation, du drainage, etc.).



Figure 49: le Rhône à la hauteur des terres agricoles d'Uvrier. Le projet de troisième correction y prévoit un élargissement. La coordination engagée entre le Canton et les agriculteurs lors de l'élaboration du plan d'aménagement de la 3^e correction du Rhône se poursuivra et permettra d'intégrer au mieux le projet dans son contexte agricole. Photo par paysagisme et localarchitecture.

Des liaisons naturelles: réaménager les cours d'eau en conformité avec les prescriptions fédérales et cantonales (*objectif 1 et élément 1 du concept*).

Le Rhône n'est pas le seul élément hydrographique de levier territorial. Les affluents offrent d'intéressantes opportunités en termes de liaisons naturelles. Souvent enserrées entre d'imposantes digues, ces rivières ne répondent plus aux prescriptions fédérales en matière d'aménagement des cours d'eau, qui insistent sur la dimension environnementale. Après travaux, ils bénéficieront d'un espace plus généreux. Leur qualité naturelle sera améliorée. Ils assureront en même temps une protection des zones urbanisées environnantes. Rhône 3 influe également sur ces démarches: le Canton prend en charge le réaménagement des embouchures des affluents jusqu'à l'aire d'influence du fleuve.



Figure 50: le réaménagement de la Navizence à Chippis permettra de sécuriser les zones urbanisées contiguës tout en améliorant la qualité environnementale du cours d'eau.

Des liaisons humaines: favoriser la mise en place d'itinéraires doux le long des affluents (*objectif «Paysage» 1 et élément 1 du concept «Paysage» // objectifs «Mobilités douces» 1 et 2 et élément 4 du concept «Mobilités douces.»*)

Les affluents offrent de nombreuses opportunités d'itinéraires doux. Les villages se sont historiquement implantés sur les cônes de déjection formés par les cours d'eau, à l'abri des caprices du fleuve. Leur tracé représente une voie privilégiée et directe vers les pôles d'attraction de plaine et certaines gares régionales du périmètre de l'agglomération (Ardon, Conthey et Saint-Léonard). Ces potentiels sont explicités dans les fiches de mesure de mobilité douce.



Figure 51: la Morge offre un potentiel intéressant pour relier le village de Plan-Conthey à la gare régionale de Châteauneuf en mobilité douce.

Les bisses: entretenir, réhabiliter et promouvoir ces systèmes d'irrigation spécifiques au Valais (*objectif 5*).

Les bisses font partie intégrante de l'identité valaisanne. Aménagés au fil des siècles passés, ils ont permis d'irriguer des coteaux marqués par une relative sécheresse. Ces systèmes d'irrigation uniques au monde sont à la fois ingénieux et efficaces. La preuve: ils remplissent encore aujourd'hui leur fonction initiale. Ces dernières décennies, les bisses sont devenus des itinéraires privilégiés de promenade (marche et vélo). Ils s'inscrivent ainsi dans une perspective de tourisme doux. Des conflits d'usage peuvent apparaître entre les fonctions agricoles et de loisirs. Il convient de les concilier. Pour assurer leur efficacité agricole et garantir leur attractivité, il faut entretenir les bisses régulièrement, en prônant une remise à ciel ouvert des tronçons précédemment enfouis sous tuyaux. L'aménagement d'un sentier d'agglomération, trait d'union entre Ardon et Salquenen, permet de mettre en lumière cet héritage et de favoriser un sentiment d'appartenance à un projet commun.



Figure 52: le bisse de Clavau irrigue le vignoble entre Sion et Saint-Léonard. C'est également un itinéraire apprécié par les randonneurs. Photo www.anzere.ch

7.1.2 L'agriculture, ossature territoriale de l'agglomération

Les zones agricoles: délimiter clairement l'urbanisation (*objectif 2 et élément 2 du concept*).

L'agriculture est l'entité la plus présente sur le territoire de l'agglomération. Les surfaces occupées par des vergers, des champs ou des vignes occupent 35% de l'ensemble du périmètre. Elles participent grandement à la constitution et à la qualité du cadre de vie des habitants. Cependant, comme l'a mentionné le diagnostic, l'agriculture est continuellement soumise à des pressions, notamment en raison de l'étalement urbain. Conséquences: les surfaces agricoles se morcellent, et l'exploitation devient plus complexe.

L'agglomération du Valais central se caractérise par une importante diversité de cultures. Les mesures intègrent cette diversité et garantissent la pérennité de ces surfaces. Elles favorisent la rationalisation de leur exploitation et introduisent des procédures d'arbitrage afin d'assurer les fonctions naturelles et biologiques.

L'ensemble des zones agricoles, qu'il s'agisse de surfaces de plaine ou de coteau, doit contribuer à une délimitation claire des zones urbanisées, en contenant l'étalement urbain et le morcellement des surfaces de production. La gestion des franges nécessite elle aussi des arbitrages afin de minimiser les éventuels conflits entre l'exploitation agricole et la fonction d'habitat.



Figure 53: le projet permet d'assurer une bonne cohabitation entre habitat et viticulture par une gestion appropriée des franges. Il marque clairement la limite entre zone constructible et zone non constructible (ici, le village de Salquenen). Photo Ueli Raz

Les cœurs agricoles: renforcer les grandes entités agricoles de la plaine (*objectif 2 et élément 2 du concept*).

Les cœurs agricoles incluent les grands espaces culturaux de plaine, principalement exploités par une agriculture intensive et professionnelle. Ils revêtent une très grande importance dans la structure territoriale de l'agglomération, en distinguant les différents noyaux urbains et en maintenant des respirations naturelles. Comme la plaine est soumise aux plus fortes pressions, l'agriculture doit y être d'autant plus protégée et renforcée. Sur le modèle du cœur agricole sierrois, les autres cœurs agricoles définis font l'objet d'une étude détaillée, en étroite collaboration avec les exploitants. Les mesures facilitent notamment l'exploitation professionnelle, par exemple en repoussant l'agriculture de loisirs et les usages non agricoles en dehors ou au moins en bordure des cœurs agricoles, en tenant compte des dimensions naturelles et biologiques.



Figure 54: le cœur agricole de Saint-Léonard. Une planification spécifique améliorerait l'exploitation professionnelle de ce vaste espace. Photo Ueli Raz

L'agriculture de loisirs: définir des localisations adaptées, à proximité des lieux de vie (*objectif 2 et élément 2 du concept*).

L'agriculture de loisirs contribue, au même titre que l'étalement urbain, au morcellement de la zone agricole et complique le travail des professionnels. Paradoxalement, il leur est difficile de ne pas vendre certaines de leurs terres à des jardiniers en herbe, disposés à payer un prix bien plus élevé que celui du marché. Une manière d'atténuer ce phénomène serait la mise à disposition de surfaces adéquatement équipées à proximité des lieux de vie. Cette action doit s'accompagner de restrictions pour les surfaces dédiées à l'agriculture professionnelle, notamment l'interdiction d'aménagements sans rapport avec les activités agricoles. Des mesures pourraient également être prises afin de réduire l'importante pollution des sols, phénomène souvent constaté dans l'agriculture de loisirs.



Figure 55: de nombreux jardins de loisirs bloquent des zones constructibles ou entrent en concurrence avec une pratique professionnelle de l'agriculture.

Le coteau viticole: préserver et sauvegarder les surfaces de vignes et les murs en pierre sèche (objectif 3 et élément 3 du concept).

Le coteau viticole représente l'un des éléments identitaires forts de l'agglomération, tant pour son paysage unique que pour son rôle important dans l'économie locale. La production viticole doit être assurée et renforcée sur le long terme. Cela passe par des mesures de protection et d'exclusivité d'usage pour les surfaces les plus menacées, notamment celles en contact avec la zone à bâtir. Les murs en pierre sèche sont un élément indissociable des vignes de notre région et de leur mode de culture en terrasses. Leur sauvegarde nécessite un diagnostic de leur état et un inventaire de leurs qualités sur tout le périmètre de l'agglomération. Ces deux outils permettent de développer une stratégie de renouvellement progressif. L'introduction de zones viticoles protégées améliore également les fonctions biologiques des secteurs viticoles.



Figure 56: le coteau viticole de Mangold, structuré en terrasse par des murs en pierre sèche. Photo Charly-G. Arbellay

7.1.3 La nature, exhausteur du cadre de vie

Les réseaux biologiques: favoriser leur continuité à l'échelle de l'agglomération (*objectif 4 et élément 5 du concept*).

Les nombreuses activités concentrées en plaine et sur les coteaux ont créé d'importantes coupures de liaisons biologiques. Tant d'un point de vue paysager, pour garantir la lisibilité du territoire, que naturel, pour permettre le déplacement de la faune, il est important de préserver les liaisons existantes et d'en recréer là où elles ont été coupées (y compris en zone agricole). Dans un contexte parfois fortement urbanisé, le réseau hydrologique, qu'il s'agisse du Rhône, des affluents, des cours d'eau secondaires, des bisses, des canaux ou encore des meunières, offre de nouvelles opportunités d'amélioration ou de création de liaisons biologiques.

En zone agricole, les surfaces pour la biodiversité bénéficiant de subsides de la Confédération doivent être coordonnées au-delà des frontières communales. C'est une garantie de cohérence et d'efficacité à plus large échelle. Cette logique régionale est également valable pour le renforcement et le réaménagement des liaisons biologiques et des sites-relais.



Figure 57: les canaux (ici celui de Vissigen à Sion) font office de liaison biologique privilégiée en milieu urbain, à condition d'être convenablement aménagés.

La nature en ville: améliorer la qualité de vie urbaine par des éléments naturels (*objectif 4*).

L'amélioration de la qualité de vie est le fil rouge du projet d'agglomération. Elle passe notamment par une gestion coordonnée des transports et de l'urbanisation, mais aussi par la qualité des espaces publics ou la proximité de lieux de nature. Bien présente autour des zones de vie de l'agglomération du Valais central, la nature a également sa place en ville. Elle contribue directement à la qualité de l'espace urbain et atténue les risques climatiques liés aux fortes précipitations et aux canicules. Sensibiliser les habitants aux bénéfices d'un accroissement des éléments naturels dans les zones bâties est essentiel, tout comme mettre en place ou soutenir les démarches qui vont dans ce sens. En outre, le projet d'agglomération préconise une augmentation de la biodiversité dans les espaces publics et prône leur mise en réseau. La lutte contre les plantes exotiques envahissantes (en milieu urbain ou agricole) fait également partie des mesures.



Figure 58: illustrations d'opportunités pour accroître les surfaces naturelles en ville. Projet AcclimataSion, Ville de Sion et Fondation pour le développement durable des régions de montagne.

7.1.4 Les marqueurs paysagers, socle de l'identité de l'agglomération.

Les sites d'intérêt paysager: préserver, rendre visible et relier (*objectif 5 et élément 4 du concept*).

Les sites d'intérêt paysager, qu'ils soient naturels ou bâtis, sont des éléments clés de l'identité de l'agglomération et de la lisibilité du territoire. Il peut s'agir de formes géomorphologiques (collines, gorges), de respirations paysagères entre les localités, de milieux naturels de grande qualité (pinède de Finges, réserve de Pouta-Fontana) ou encore de châteaux moyenâgeux. Il convient de les préserver mais également de les rendre visibles, de favoriser leur accessibilité et leur mise en réseau par la mobilité douce ou les transports publics. Cette démarche s'inscrit dans une perspective de valorisation et de renforcement de l'offre touristique de l'agglomération. Certains de ces éléments sont notamment mis en valeur au travers d'un sentier d'agglomération, qui sensibilise les habitants aux richesses de leurs paysages.



Figure 59: le Château de la Soie à Savièse, un vestige de la période moyenâgeuse du Valais central.

Les coupures paysagères: maintenir ou créer des vides entre les entités urbanisées (*objectif 5 et élément 4 du concept*).

Les coupures paysagères, notion centrale du projet aggroSion, sont reprises et étendues à l'ensemble du périmètre de l'agglomération du Valais central. L'objectif principal est de préserver de grandes respirations non ou peu bâties entre les principales zones urbanisées. Afin de limiter au maximum l'implantation de nouveaux éléments construits dans ces zones tampons, seules les constructions dûment imposées par leur destination doivent pouvoir s'y installer. Cette restriction favorise la lisibilité de la structure territoriale tout en fixant clairement certaines limites de la zone à bâtir. En raison des nombreuses infrastructures implantées en plaine et traversant ces césures, ces dernières affichent une fonction plus paysagère que biologique.



Figure 60: le principe de césure paysagère, repris du projet aggroSion, illustré ici par la limite Est de la ville de Sion. Photo Ueli Raz

7.2 Urbanisation

7.2.1 Le développement vers l'intérieur, garant de la préservation des éléments naturels et agricoles de l'agglomération

Les centres de village: favoriser la réhabilitation des constructions dans le contexte délicat des cœurs villageois (patrimoine, ISOS), à l'aide d'outils adaptés (vision directrice, inventaires, etc.) (*objectifs 1 et 3 et éléments 1 à 4 du concept*).

Le développement vers l'intérieur concerne en premier lieu les villages historiques. Leur structure compacte, leur proportion de bâtiments à réhabiliter, leurs réserves internes et leur localisation centrale affichent un potentiel intéressant pour l'accueil de nouveaux habitants et emplois. Toutefois, le contexte patrimonial particulier des centres villageois pose certaines difficultés quant aux opérations de densification ou de réhabilitation. Celles-ci peuvent être surmontées par une planification spécifique et des mesures d'accompagnement à l'intention des privés.

Une vision directrice donne un cadre qui favorise l'attractivité d'un secteur «vieux village». Elle définit notamment une stratégie de stationnement à l'échelle du secteur, favorise l'implantation de commerces ou de services de proximité, fixe des principes de réaménagement des rues et de requalification des espaces publics. L'élaboration d'un inventaire permet de procéder à un arbitrage entre conservation et réhabilitation des constructions existantes. Cet arbitrage est encore plus important pour la pesée détaillée des intérêts dans les localités inventoriées à l'ISOS. Finalement, des règles spécifiques et des aides financières favorisent une revitalisation des centres des villages.



Figure 61: le village de Venthône, inventorié à l'ISOS national, dispose d'un potentiel de réaffectation intéressant. Google Street View

Les secteurs stratégiques: parvenir à une densification adaptée au contexte urbain des sites idéalement situés en termes de services, commerces et desserte en transports publics (*objectifs 1 et 4 et éléments 1 à 4 du concept*).

Le principal objectif d'un projet d'agglomération est la coordination entre mobilité et urbanisation. Cette coordination est notamment assurée par la définition de secteurs stratégiques, bien prédisposés à une desserte en transports publics. L'enjeu est d'orienter dans ces secteurs une partie du développement attendu en termes d'habitants / emplois. Une densification, différenciée selon le niveau de centralité (pôle urbain, centralités principale et secondaires, localités-relais), passe par une mobilisation des réserves internes tout en tenant compte du contexte bâti. Introduits par la LAT et la LcAT, des outils permettront prochainement de favoriser cette densification vers l'intérieur. Chacun des secteurs fait l'objet d'une fiche dans laquelle est proposé un périmètre (à titre indicatif, à confirmer par une étude de détail) et des mesures et outils spécifiques à l'attention de la commune concernée.

Les secteurs stratégiques sont d'autant plus importants pour les communes qui ne disposent pas de réserves de zones constructibles suffisantes pour leurs besoins à 15 ans. Un développement vers l'intérieur sera indispensable, en raison du caractère exceptionnel des futures mises en zones à bâtir (de nombreuses conditions devront être remplies). Ce potentiel de croissance d'ici 15 ans est à organiser dès maintenant.



Figure 62: le stade des Condémines au centre-ville de Sierre, futur secteur stratégique. Photo Charly-G. Arbella

Les espaces publics: accompagner tout processus de densification par une requalification des espaces publics (*objectifs 5 et éléments 1 à 4 du concept*).

Les opérations de densification dans les secteurs stratégiques, centres-villes ou noyaux villageois, doivent s'accompagner d'une requalification des espaces publics. Ceux-ci participent directement à la qualité de vie des habitants et des employés. Ils favorisent l'attractivité générale du site pour des commerces, des services, ou pour l'accueil de nouveaux résidents. Ces démarches de requalification ont d'autant plus de chance d'aboutir à un résultat satisfaisant que la commune dispose d'une vision directrice et que les habitants, commerçants et usagers sont consultés tôt dans le processus. Un concours d'aménagement des espaces publics permet de choisir le projet qui traduit le mieux les aspirations citoyennes.



Figure 63: projet de réaménagement de la place Beaulieu au centre-ville de Sierre (plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville, 2015).

7.2.2 Le re-questionnement des contours de la zone à bâtir, gestion appropriée et nécessaire des espaces de conflit / périphériques

Les secteurs sensibles: repérer les secteurs en conflit avec des éléments naturels, paysagers, patrimoniaux, des zones de danger, en fonction d'une localisation périphérique et en tenant compte du dimensionnement de la zone à bâtir (*objectifs 1 et 2 et éléments 1 à 4 du concept*).

Le périmètre du projet d'agglomération affiche un excédent de zones à bâtir par rapport au développement attendu ces quinze prochaines années. Cette situation se régularisera progressivement une fois la révision du plan directeur cantonal adoptée. Le projet introduit les premières réflexions sur les futurs contours de son urbanisation. Il met en lumière des secteurs en conflit avec des qualités paysagères ou naturelles, périphériques ou faiblement bâtis. Ces secteurs servent de base aux réflexions des communes sur le dimensionnement des zones à bâtir.

En anticipant légèrement le calendrier du plan directeur cantonal, les communes disposent d'une plus grande marge de manœuvre dans la localisation des secteurs peu propices à l'urbanisation. Cette localisation permet d'appréhender la mise en conformité avec les nouvelles exigences de la LAT. A terme, l'agglomération du Valais central dispose d'une zone à bâtir aux contours rationalisés, en cohérence avec les prévisions démographiques et économiques.



Figure 64: la commune de Vex a pris des mesures anticipatives de mise en conformité de sa zone à bâtir avec les exigences fédérales. Photo Ueli Raz

Les secteurs sensibles: les étudier en détail afin de définir les mesures à prendre en fonction des enjeux (planification, régulation, statu quo) - (*objectifs 1 et 2 et éléments 1 à 4 du concept*).

Pour orienter judicieusement leurs développements et mettre en application les exigences de la LAT, les communes étudient dans le détail les secteurs définis comme sensibles afin d'y prendre des mesures adéquates. Ces mesures doivent être efficaces au plus tard deux ans après l'approbation par la Confédération du plan directeur cantonal. Elles peuvent concerner la régulation (dézonage, zones différées), ou la planification (phasage du développement, plan d'équipement, plans d'affectation spéciaux, zones réservées, etc.) Cette étude de détail peut aussi justifier un statu quo pour les secteurs qu'une commune jugerait comme pertinents et utiles à son développement.

Pour rappel, une fois le PDC approuvé par la Confédération, les communes disposeront de deux ans pour délimiter leur périmètre d'urbanisation et appliquer des zones réservées sur les surfaces excédant les besoins à 15 ans. Ce n'est que dans les 5 ans à dater de cette délimitation (ou avant l'échéance des zones réservées), que les communes devront mettre en œuvre les mesures d'aménagement du territoire adéquates (dézonage, zones d'affectation différées, plans d'affectation spéciaux, etc.).



Figure 65: de nombreux terrains équipés sont encore disponibles dans la commune d'Ayent. Elle dispose d'une certaine marge de manœuvre pour orienter son développement.

7.2.3 Les coordinations supra-communales // mise en commun des forces et des potentiels pour un développement rationnel et optimisé

Les zones d'activités: adopter une vision intercommunale dans la gestion des zones industrielles et artisanales (*objectif 6 et éléments 1 à 4 du concept*).

Les communes disposent actuellement chacune d'une zone industrielle ou artisanale. Cette situation, fruit d'une planification essentiellement locale, ne permet pas une localisation rationnelle des activités, en fonction des besoins et des nuisances. L'agglomération gagnerait en attractivité si elle disposait de zones d'activités différenciées selon les qualités des différents sites, tout particulièrement en plaine. Cela présuppose une coordination entre les différents acteurs. Elle pourrait prendre la forme d'une harmonisation des règlements de construction, d'une gestion commune des terrains industriels, d'un développement de services spécifiques aux entreprises, ou encore de l'introduction de mécanismes de péréquation financière. Les zones artisanales, principalement situées sur le coteau, permettent d'accueillir les petites et moyennes entreprises, en préservant les habitants de potentielles nuisances. Cependant, dans certains cas, il faut reconsidérer le besoin de telles surfaces, en raison d'une localisation peu rationnelle ou d'une attractivité nulle.



Figure 66: la question du besoin d'une zone artisanale se pose à Venthône. Elle ne semble répondre à aucune demande.

Les installations de valorisation des déchets minéraux: parvenir à une coordination intercommunale dans la localisation de cette activité (*objectif 6 et éléments 1 à 4 du concept*).

Le Valais central affiche un déficit en matière de valorisation des déchets minéraux. Cette activité, longtemps marginale en raison des faibles coûts de décharge et de l'abondance des matériaux disponibles (carrières, gravières, etc.), est depuis quelques années en plein essor. Sur le périmètre du projet, quelques sites de recyclage et de valorisation ont obtenu une autorisation de construire. Cependant, aucun site ne dispose, à l'heure actuelle d'une autorisation d'exploiter (démarche en cours de développement du point de vue cantonal). L'échelle de l'agglomération apparaît comme intéressante pour régulariser ces activités. Elle pourrait regrouper ces entreprises dans les lieux les plus propices, notamment en matière d'accessibilité, de nuisances et de synergies potentielles.



Figure 67: le secteur des Etreys, à Grône, pourrait accueillir un centre régional de valorisation des déchets minéraux.

Les équipements et attracteurs de portée supra-communale: adopter une logique régionale dans la localisation et la gestion des équipements et des attracteurs de portée supra-communale (zones de détente, de sport et de loisirs, IGT, etc.) - *(objectif 6 et éléments 1 à 4 du concept)*.

Le projet d'agglomération doit favoriser le recours à une réflexion supra-communale pour l'implantation d'attracteurs de rayonnement régional comme les équipements et infrastructures publiques, les pôles d'emplois, les commerces. Les collectivités publiques peuvent espérer de nombreux avantages: un développement territorial rationnel, une mobilité maîtrisée, des économies sur les frais de construction, de fonctionnement ou d'entretien des équipements public. Cela présuppose une fine coordination entre les différents acteurs, notamment dans la répartition financière, le choix de la localisation ou encore la mise en place d'une desserte satisfaisante en modes doux ou en transports publics. La réalisation de plans directeurs intercommunaux, dont la forme et la structure sont flexibles (par groupe de communes géographiquement proches, par thématique), peut permettre de renforcer cette vision régionale.



Figure 68: Conthey, Vétroz et Ardon auraient beaucoup à gagner en renforçant leurs collaborations intercommunales.
Photo Ueli Raz

Les installations générant un trafic important (IGT): les desservir de manière optimale, notamment en matière de transport public et de mobilité douce (*objectif 6 et éléments 1 à 4 du concept*).

Les installations qui génèrent un trafic important (IGT), existantes ou futures, doivent faire l'objet d'une planification en matière de mobilité. Cette planification permet d'assurer une desserte multimodale satisfaisante (TIM, TP et MD). Les IGT, dans le périmètre de l'agglomération, sont les centres commerciaux de plus de 2'000 m², les installations sportives d'importance cantonale (stade de Tourbillon à Sion, patinoire de Graben à Sierre), les installations de loisirs d'importance cantonale (Théâtre du Baladin à Savièse, Théâtre de Valère à Sion, Théâtre les Halles à Sierre, pôles des musées cantonaux à Sion, salle polyvalente de Conthey). Les grandes entreprises pourvoyeuses d'emplois sont également à considérer comme des IGT (pôle hospitalier par exemple). La salle de spectacle sédunoise, la halle polyvalente de Grône et la patinoire de Daval sur la commune de Sierre (si celle-ci est reconnue d'importance cantonale) sont les IGT projetés à ce jour dans l'agglomération. Il convient de les desservir de manière optimale.



Figure 69: le théâtre du Baladin à Savièse, l'un des principaux lieux culturels de l'agglomération. En soirée, il n'est cependant pas desservi par les transports publics. Photo www.lebaladin.ch

7.3 Mobilité – transports publics

7.3.1 Une utilisation optimale du RER Valais dans l'agglomération

Intégrer trois nouvelles haltes sur le réseau RER Valais (*objectifs 1 et 2 et élément 1 du concept*).

L'agglomération du Valais central s'étend de Ardon à Salquenen sur plus de 30 kilomètres. Le réseau ferroviaire existant comprend cinq gares (Ardon, Châteauneuf-Conthey, Sion, Saint-Léonard et Sierre). Le projet d'agglomération propose de le compléter avec trois haltes supplémentaires desservant les secteurs urbanisés de la plaine:

Sion-ouest: cette nouvelle halte dessert des quartiers d'habitation situés au nord des voies CFF ainsi que l'aéroport de Sion et des secteurs d'activités situés au sud.

Granges: la réouverture de la gare dessert les nouveaux quartiers d'habitation et d'activité de Granges ainsi que le village de Grône. Une interface connectant le trafic régional y sera également aménagé.

Noës: la nouvelle halte dessert les quartiers ouest de Sierre en fort développement (habitat, mais également activités commerciales et infrastructures de sport et de loisirs).

Avec ces trois nouvelles haltes, le réseau RER Valais offre une desserte optimale de l'agglomération. Le réseau de bus s'y connecte afin de desservir de manière plus fine le territoire urbanisé.



Figure 70: des trains qui s'arrêteront de nouveau en gare de Granges.

Exemples de mesures concernées:

- sup.7 - Ferroviaire: nouvelle halte ferroviaire Sion-Ouest
- sup.8 - Ferroviaire: nouvelle halte ferroviaire de Granges
- sup.9 - Ferroviaire: nouvelle halte ferroviaire de Noës

7.3.2 Un réseau de bus d'agglomération répondant au développement urbain

Mettre en place un réseau de bus d'agglomération desservant l'ensemble du territoire urbanisé (objectifs 1 et 2 et élément 2 du concept).

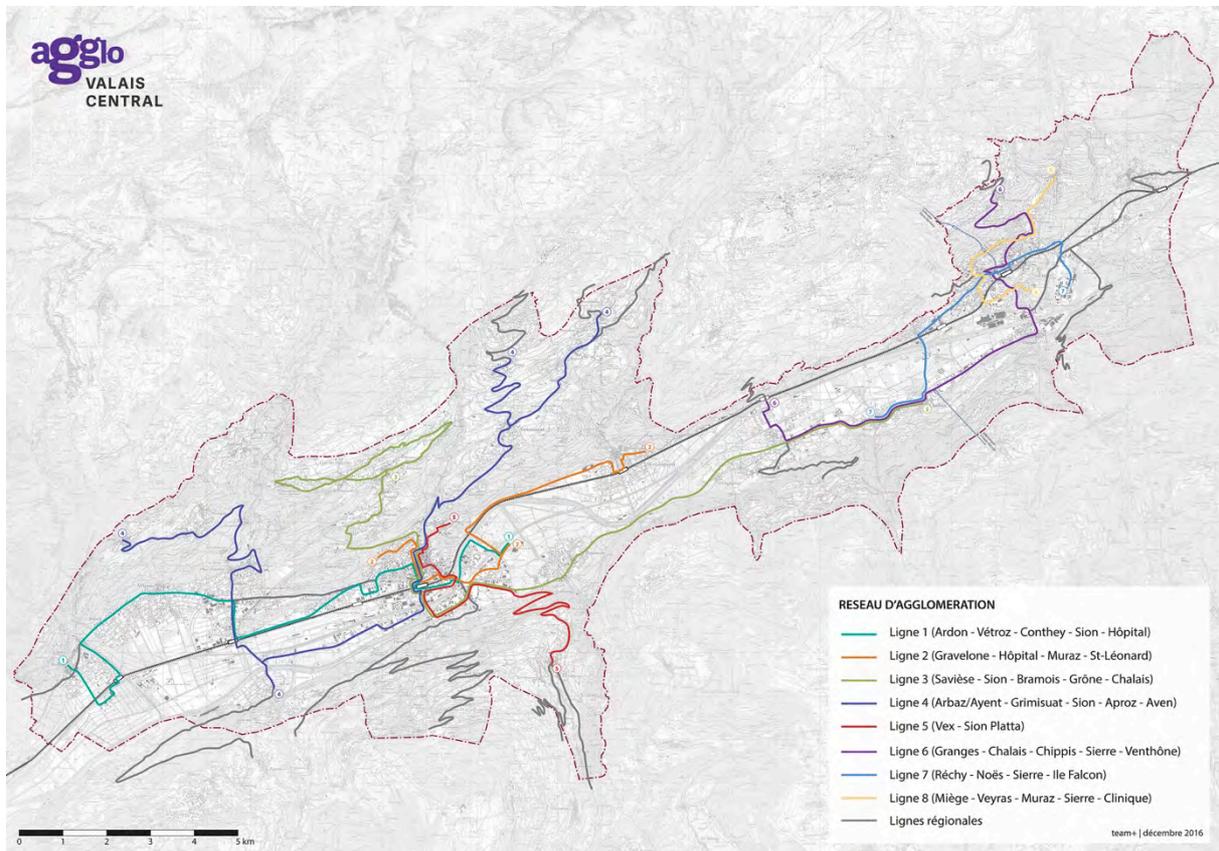


Figure 71: le réseau de bus d'agglomération est connecté au réseau ferroviaire et au réseau de bus régionaux.

Le réseau de bus d'agglomération dessert, à terme, l'ensemble du territoire urbanisé. Planifié dans la continuité du projet d'agglomération sédunois (PA2), il se développe, à l'ouest, en plaine et sur les coteaux. L'objectif reste le même: offrir une cadence minimale de 30 minutes dans toute l'agglomération. Cette cadence est réduite à 15 minutes dans les secteurs plus densément bâtis de la plaine et à 10 minutes, dans les quartiers centraux des villes de Sion et de Sierre.

Le réseau de bus d'agglomération est mis en place par étapes. Dans une première étape, le réseau se développe à partir des gares RER pour desservir, en coordination avec le réseau régional, les secteurs de plaine et de coteaux. Dans un second temps, les connexions entre les différents secteurs sont renforcées et intégrées au réseau d'agglomération. Le réseau régional est alors adapté en conséquence.

La mise en place de la première étape du réseau d'agglomération du Valais central est prévue en priorité A de l'horizon PA3. Pour la partie ouest, elle intègre les mesures infrastructurelles du réseau aggroSion approuvées par la Confédération dans le PA2 de l'agglomération sédunoise (mesure TP3 aggroSion).

Exemples de mesures concernées:

M2.1 – Sion / Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague

M3.1 – Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de TP d'agglomération - étape 1

Première étape du réseau d'agglomération du Valais central

L'agglomération a mené une étude pour définir la première étape du réseau d'agglomération du Valais central («aggloSion et Agglo Valais central, Réalisation des réseaux de transports publics d'agglomération par bus», par Eric Grasset, ingénieur-conseil en transports collectifs, Citec Ingénieurs Conseils, 2015-2016).

Sur cette base, elle a défini une première étape du réseau, organisée en deux secteurs: 7 lignes dans le secteur aggroSion (Ardon – Saint-Léonard) et 3 lignes dans le secteur de Sierre (Chalais, Sierre, Veyras, Miège). La connexion entre les deux secteurs et la desserte de certains pôles de coteaux (Erde, Grimisuat, Vex) continue, dans cette première étape, à être assurée par le trafic régional.

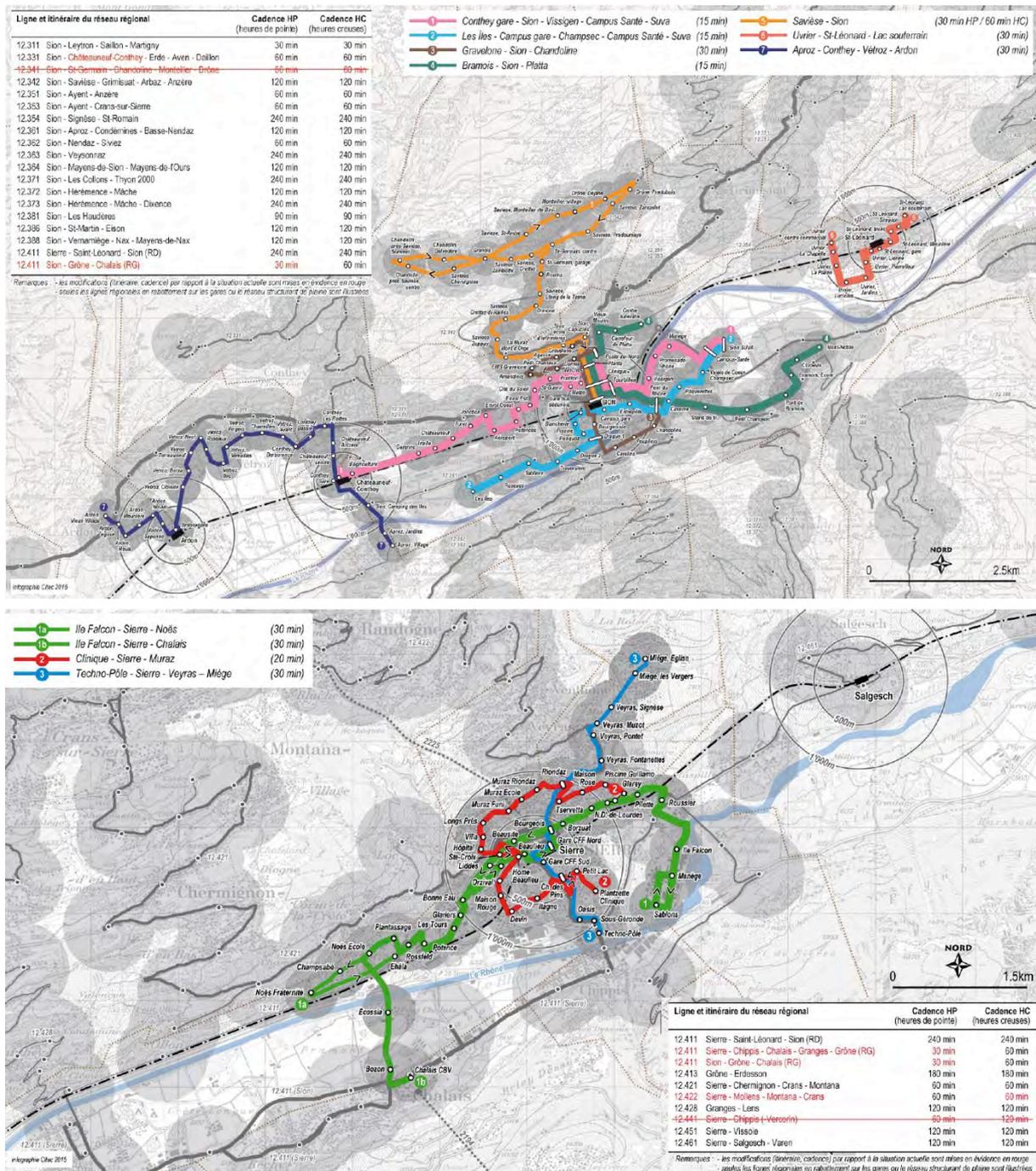


Figure 72: première étape du réseau de bus d'agglomération (deux secteurs connectés par le réseau régional).

7.3.3 Des mesures d'aménagement du réseau routier

Assurer une circulation optimale des transports publics (*objectifs 1 et 3 et élément 3 du concept*).

Des mesures de régulation sont mises en place afin d'offrir une priorité aux bus dans les carrefours d'entrée et sur les axes fortement chargés. Elles garantissent une circulation optimale des véhicules de transports publics, notamment dans les secteurs centraux des villes et dans la zone d'activité de Conthey. Les mesures de réaménagement du réseau routier, prévues dans le PA2 aggroSion et complétées dans ce PA3, intègrent également des dispositifs de priorisation des transports publics (voies bus, arrêts de bus sur chaussée notamment).



Figure 73: intégration délicate du TP dans la circulation, Sion.

Exemples de mesures concernées:

- M1.1 – Sierre / Requalification de l'Avenue et de l'Esplanade de la Gare
- M1.2 – Sierre / Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion Ouest)
- M1.3 – Sierre / Requalification de la rue St-Charles
- M1.4 – Sierre / Requalification de la route du Rawyl (entrée Nord) et de la route du Simplon
- M1.5 – Sierre / Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus
- M1.6 – Sion / Requalification de la rue de l'Industrie

7.3.4 Des interfaces améliorées

Assurer une bonne connexion du réseau d'agglomération avec les réseaux de niveau supérieur, améliorer le service à l'utilisateur, favoriser l'intermodalité (*objectifs 1, 2 et 4 et éléments 2 et 4 du concept*).

Les interfaces sont aménagées avec un soin particulier, afin d'offrir une bonne connexion du réseau d'agglomération avec les réseaux nationaux et régionaux, mais aussi pour améliorer le service à l'utilisateur et favoriser l'intermodalité. Il s'agit notamment de les concevoir comme de véritables plateformes d'échange entre transports d'agglomération et transports régionaux, mais aussi entre les différents modes de déplacement (parkings d'échange en périphérie, parkings vélos couverts et sécurisés, stations vélos en libre-service, voitures mobilité). L'accessibilité piétonne et cyclable des différents arrêts du réseau est également étudiée avec soin.



Figure 74: la gare routière de Sion sera déplacée au sud des voies CFF.

Exemples de mesures concernées:

M10.1 – Chalais / Interface de la gare routière et CBV

M10.2 – Sion / Interface de la gare - étape 2

M10.3 – Chippis, Miège et Venthône / Interfaces arrêts de bus et mobilité douce

M10.4 – Sion, Sière / Aménagement des interfaces des nouvelles haltes ferroviaires

M10.5 – Conthey / Création d'une liaison MD vers la gare de Châteauneuf-Conthey

7.3.5 Des liaisons spécifiques vers les stations

Améliorer la connexion entre l'agglomération et les stations touristiques voisines (*objectif 4 et élément 4 du concept*).

Des liaisons spécifiques sont mises en place vers les stations touristiques voisines de l'agglomération. Aujourd'hui, ces stations sont essentiellement desservies par des lignes de bus. Deux d'entre elles sont cependant déjà reliées à la plaine par des infrastructures spécifiques: Crans-Montana, par le funiculaire SMC qui relie Sierre à Montana (le plus long funiculaire d'Europe), et Vercorin par son téléphérique (Chalais - Vercorin). Trois nouvelles liaisons sont à l'étude: une première entre la gare de Sion et le cône de Thyon, une seconde entre la gare de Châteauneuf-Conthey et Nendaz et une troisième entre l'Hôpital cantonal et Anzère. Extérieurs au périmètre de l'agglomération du Valais 3



Figure 75: gare d'arrivée du télécabine à Le Châble. Source: Skiresort.fr

Exemples de mesures concernées:

sup.5 – Câble: Liaison câblée Sion - Mayens de l'Hôpital

sup.6 – Câble: Liaison câblée Sion Hôpital - Ayent - Arbaz - Anzère

7.3.6 Une communauté tarifaire

Mettre en place une communauté tarifaire valable sur le périmètre de l'agglomération (*élément 5 du concept*).

La tarification est un outil important pour améliorer l'attractivité d'un réseau de transports publics. Afin de faciliter l'usage des TP dans l'agglomération, une communauté tarifaire est créée. Un abonnement ad hoc permet à l'utilisateur des transports publics d'utiliser tous les services offerts dans le périmètre de l'agglomération (train, bus régionaux, bus d'agglomération). Il devrait également donner accès, avec des conditions particulières, à d'autres modes de déplacement alternatifs, par exemple les vélos en libre-service.



Figure 76: les entreprises TP desservant aujourd'hui l'agglomération seront regroupées dans une communauté tarifaire.

Exemples de mesures concernées:

GM1.1 – Mesures complémentaires à la mise en place du réseau de TP d'agglomération

GM2.1 – Gestion coordonnée du stationnement public

GM2.2 – Adaptation des règlements communaux des constructions pour le stationnement privé

7.4 Mobilité – mobilités douces

La taille de l'agglomération Valais central n'incite pas, de prime abord, aux parcours à pied ou à vélo. Cette première impression est cependant balayée lorsqu'on considère la plaine, le Rhône et ses potentiels, ainsi que la proximité des villages autour des pôles. Les déplacements en modes doux concernent les domaines du tourisme, des loisirs et des pendulaires. Les distances à parcourir ne sont pas les mêmes, les moyens de déplacement non plus (recrudescence des vélos électriques) et les aménagements diffèrent également. Un des enjeux du projet d'agglomération du Valais central est de prendre en compte ces différents usagers pour leur offrir des liaisons sûres, confortables et continues. C'est en effet la mise en œuvre de cette vision qui incitera les reports modaux.

7.4.1 Un réseau structurant d'agglomération développé et sécurisé

Créer un réseau structurant sûr et confortable entre les communes de l'agglomération le long du Rhône, élément topographique et fédérateur fort (*objectif 1 et élément 1 du concept*).

En reliant toutes les communes de plaine, le Rhône fait le lien entre les deux extrémités de l'agglomération. L'aménagement des berges pour les cyclistes ainsi que la réfection ou la création de franchissements, comme proposé à Sierre, Salquenen et Sion, encouragent ce mode de déplacement entre les communes et font la promotion du tourisme vert.

La troisième correction du Rhône prévoit des aménagements de type «abaissement» et «élargissement» dans le périmètre de l'agglomération. Il faut que le projet se coordonne avec les aménagements prévus, afin de prévenir toute interruption de parcours de mobilité douce et d'en proposer de nouveaux le cas échéant.



Figure 77: à Chippis l'aménagement de terrasses offre à la population un accès direct au Rhône. Source: État du Valais

Exemples de mesures concernées :

M2.2 – Sierre / Adaptation du pont routier sur le Rhône et de la rue de Pont-Chalais

M6.4 – Conthey, Grône / Création de liaisons MD vers les berges du Rhône et le long de celles-ci

Développer des liaisons cyclables continues, sûres et confortables le long des axes routiers entre les communes de l'agglomération (*objectif 2 et élément 1 du concept*).

Les liaisons de mobilité douce de type bande ou piste cyclable, ou tout simplement de type trottoir, ne sont pas toujours continues. Il a été démontré que les interruptions de cheminements ont un impact très négatif sur les utilisateurs. Le projet d'agglomération repère ces interruptions et propose d'y remédier. C'est notamment le cas entre les communes d'Arbaz et d'Anzère ou entre Ayent et Grimisuat.

Les cheminements dédiés aux pendulaires ne présentent pas les mêmes caractéristiques que ceux plutôt utilisés par les promeneurs. Les liaisons cyclables proposées par le projet entre Miège et Sierre ou Salquenen et Sierre, sont directes et sans détours, et parfois en mixité avec le trafic.

Ces axes forts correspondent finalement à des itinéraires privilégiés, localisés notamment sur des axes d'entrée de ville et sur les routes principales en dehors des secteurs urbanisés.



Figure 78: exemple de bandes cyclables sur la T9 entre St-Léonard et Sion.

Exemples de mesures concernées:

M4.1 – Arbaz / Amélioration de la liaison piétonne entre Arbaz et Anzère

M4.2 – Ayent, Grimisuat / Amélioration de la liaison intercommunale de mobilité douce

M4.7 – Salquenen / Création de liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sierre

7.4.2 Un réseau local de mobilités douces densifié au sein des communes

Sécuriser les traversées et cheminements problématiques notamment sur le chemin de l'école (*objectif 3 et élément 3 du concept*).

Le diagnostic réalisé dès 2014 sur l'ensemble des 20 communes de l'agglomération a relevé ponctuellement des lacunes de sécurité au niveau de traversées piétonnes, sur le chemin de l'école et dans les centres de localité en lien avec des arrêts de bus notamment.

Un des enjeux du projet d'agglomération est d'assurer leur sécurisation. C'est pourquoi les endroits problématiques sont assainis dans un contexte de valorisation et de sécurisation des itinéraires. Une catégorie particulière de mesures de mobilité concerne les déplacements de et vers l'école. Ces mesures essentiellement infrastructurelles touchent aussi la promotion de modus comme ceux des patrouilleurs ou des pédibus, qui ont montré leur efficacité.



Figure 79: exemple de patrouilleur à la sortie de l'école, Chamoson.

Exemples de mesures concernées:

M5.5 – Chalais, Grône, Salquenen / Sécurisation du trajet vers l'école et de ses abords

M7.1 – Arbaz / Valorisation de la traversée du village et sécurisation

Développer les zones de circulation apaisée dans les quartiers et en traversée de localité (*objectif 5 et élément 3 du concept*).

Certaines communes qui ont mis en place et apprécié les zones à vitesse modérée souhaitent étendre le modèle sur le reste de leur localité. C'est notamment le cas d'Ardon, de Chalais et de Salquenen. Le projet d'agglomération souhaite cette tranquillisation des quartiers, gage de qualité de vie et de sécurité pour les riverains. Le projet propose également d'étendre le concept aux routes en traversée de localité. La limitation de vitesse est alors abaissée (vitesse de projet à 30 km/h) et l'espace routier diminué au profit des espaces latéraux pour les cyclistes et les piétons qui cheminent et traversent de manière confortable et sûre.

Cet aspect du projet d'agglomération concerne surtout les piétons. Il s'agit d'encourager ce mode de déplacement local pour les riverains qui utilisent alors moins leur véhicule dans leur localité.



Figure 80: zone de rencontre au sud de la gare de Sion.

Exemples de mesures concernées:

toutes les mesures de la thématique M7 – Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités.

7.4.3 Un réseau de mobilités douces d'agglomération connecté vers l'extérieur

Développer la promotion de l'intermodalité, notamment aux interfaces de transports publics rendues attractives (*objectif 4 et élément 5 du concept*).

Pour encourager les déplacements alternatifs à la voiture, il est indispensable de disposer d'interfaces fonctionnelles, pratiques et nombreuses. Que ce soit pour les interfaces transports publics / voiture ou transports publics / mobilités douces, l'infrastructure nécessaire aux changements de mode de déplacement doit exister. C'est pourquoi l'agglomération doit se doter de parkings d'échange, en lien avec le réseau de transports publics, les stations-vélos dans les gares, les parkings à vélos ou des endroits propices comme les arrêts de funiculaire ou les haltes RER. L'opportunité de mettre en place un réseau de vélos libre-service à l'échelle de l'agglomération doit également être étudiée, en fonction de la topographie notamment.

Du point de vue des mobilités douces, l'accent est mis sur la continuité et la sécurisation des liaisons vers les interfaces de transports publics. Il s'agit aussi d'améliorer la sécurité des piétons à la descente de bus et en traversée de route. Les gares routières de Chalais, Sion et Sierre sont réaménagées de manière à offrir plus de confort et de sécurité à tous les usagers.

Enfin, les interfaces avec les liaisons câblées font aussi l'objet d'une réflexion. Une interface efficace en plaine produit un impact positif sur la diminution du nombre de véhicules motorisés en station.



Figure 81: gare routière, Sierre, projet du bureau Bonnard & Woeffray.

Exemples de mesures concernées:

M6.1 – Venthône / Amélioration de la liaison MD vers l'arrêt Darnona du funiculaire Sierre - Crans-Montana

Toutes les mesures de la thématique M9 – Interfaces multimodales

Créer des connexions et un maillage étroit entre le réseau d'agglomération et les réseaux de mobilité douce supérieurs (*élément 4 du concept*).

Il est primordial que l'agglomération soit connectée avec les communes qui se trouvent hors périmètre. C'est le cas avec les transports publics (ligne de train et bus régionaux) et le réseau routier (autoroute A9 et jonctions). Cela doit être aussi le cas avec le réseau de mobilité douce. Les planifications supérieures (planification cantonale, itinéraires nationaux et SuisseMobile) sont donc prises en compte. Le réseau d'agglomération offre une liaison continue avec ces éléments.

Les itinéraires cyclables urbains et de loisirs en direction des berges du Rhône et de ses affluents sont également connectés. C'est notamment le cas d'itinéraires sur Ardon, Conthey, Grône et Nendaz.

Les liaisons de mobilité douce vers les pôles d'attractivité (zones de détente et de loisirs des Iles, de Pouta-Fontana et de Finges) font l'objet d'une attention toute particulière, toujours dans un objectif de reports modaux (alternative à la voiture).



Figure 82: pont bhoutanais, Naturpark Pfyng-Finges.

Exemples de mesures concernées:

M6.4 – Conthey, Grône / Création de liaisons MD vers les berges du Rhône et le long de celles-ci

M6.5 – Chippis, Salquenen, Sierre / Continuité des liaisons MD vers le Parc Naturel de Finges (y compris passerelle)

7.5 Mobilité – gestion des déplacements individuels motorisés

Le projet d'agglomération considère la gestion des déplacements individuels motorisés comme un outil incontournable pour atteindre les objectifs de reports modaux, à savoir une plus grande part d'usagers des transports publics et des réseaux de mobilité douce. Il ne s'agit donc pas de prendre des mesures pour favoriser l'utilisation de la voiture, mais au contraire d'en rationaliser l'usage et apporter sécurité et qualité de vie dans les localités. On rappelle ici qu'en matière de déplacements individuels motorisés, les objectifs du projet sont de distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés, d'assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains notamment dans les centres, de diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie, et enfin de coordonner la politique de stationnement avec les objectifs liés aux transports publics et aux mobilités douces.

7.5.1 Un réseau routier supérieur d'agglomération à plusieurs niveaux

Profiter de l'existence d'un réseau routier national et principal structurant (*élément 1 du concept*).

L'agglomération du Valais central est traversée par l'autoroute A9, qui la connecte à Brig à l'est et au Léman à l'ouest. Cette colonne vertébrale routière sert d'axe de transit et de liaison entre les deux pôles urbains de l'agglomération, en parallèle de la ligne de train et du Rhône. Les jonctions autoroutières existantes sont bien réparties et globalement efficaces. Elles assurent une accessibilité optimale de l'agglomération. Le territoire est également doté d'un réseau routier principal qui collecte le trafic depuis et vers l'autoroute et assure les liaisons entre les principales poches d'urbanisation. Le trafic de transit doit rester sur ce réseau principal (ex. la T9) et ne pas descendre à un niveau inférieur.



Figure 83: jonction autoroutière Sion-est.

La mesure d'ordre supérieur sup.10 – Conthey / Réaménagement de la jonction autoroutière illustre cet élément du projet.

Compléter le réseau routier pour guider le trafic de transit et améliorer la qualité de vie dans les centres (*objectif 1 et élément 2 du concept*).

Le réseau routier existant prend en charge une majeure partie du trafic automobile de l'agglomération. Des compléments d'aménagements sont à envisager, pour réduire les nuisances dans les secteurs sensibles. Ces aménagements soulagent également le réseau routier local, qui passe dans les villages. La circulation des transports publics est ainsi facilitée là où une priorisation n'est pas réalisable.

Parmi ces nouvelles infrastructures routières, citons les routes d'évitement de Roumaz/St-Germain et de Grimisuat. Evoquons aussi la route d'évitement ouest de Sierre et le contournement nord-ouest de cette même ville. Ils permettent de relier les routes cantonales 45 et 46 et d'offrir un accès privilégié et direct à l'autoroute pour la Noble Contrée, tout en évitant les secteurs urbanisés. Notons encore le réaménagement et la modification de la classification de la route de débord sud entre Ardon et le carrefour d'Aproz sur la RC 66.

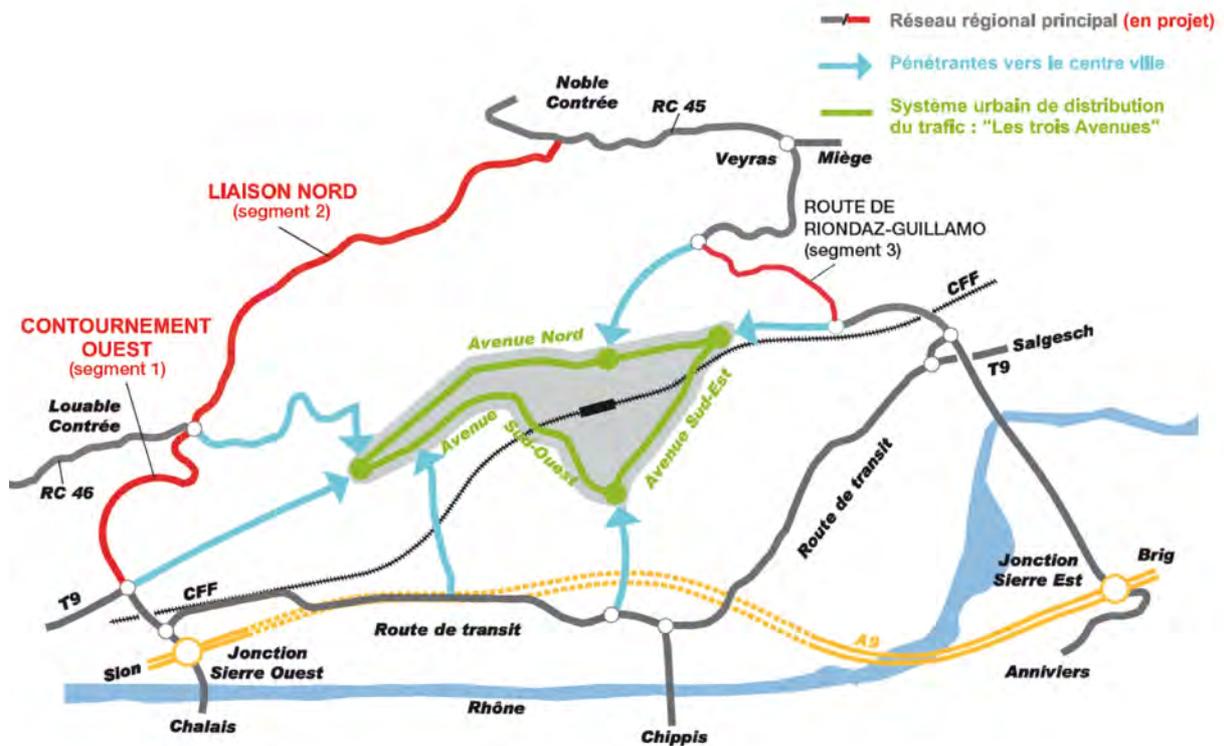


Figure 84: illustration schématique des projets de contournement dans la région sierroise.

Tous les aménagements cités ci-dessus correspondent à des mesures d'ordre supérieur.

7.5.2 Des centres de localité modérés et apaisés

Développer les zones de circulation apaisée dans les quartiers et en traversée de localité (*objectif 2 et élément 3 du concept*).

Le trafic de transit circule sur le réseau routier supérieur et sur les routes de contournement. Les villages le voient ainsi diminuer dans leurs centres. Il est en effet composé essentiellement de riverains, pendulaires et touristes. Le projet d'agglomération propose d'adapter les aménagements en traversée de localité à ces nouvelles conditions favorables à une amélioration de la qualité de vie. Les chaussées sont réduites au profit des espaces latéraux, comme expliqué dans le projet relatif aux mobilités douces. Un processus itératif se met en marche: la diminution de trafic sur certains tronçons routiers (qui conservent la fonctionnalité de l'axe s'il s'agit d'une route cantonale), permet la mise en œuvre d'aménagements de qualité; ceux-ci incitent les automobilistes à modifier leurs itinéraires vers un réseau de hiérarchie supérieur (vitesses plus élevées, moins de traversées piétonnes, chaussées plus larges).

La généralisation des zones à vitesse modérée est encouragée dans les quartiers adjacents et les villages, de manière à protéger les riverains, à encourager les modes doux et à redonner un caractère urbanistique aux endroits les plus routiers. Les mesures de mobilité de ce projet sont regroupées sous les thématiques M7 et M9 selon l'horizon de réalisation envisagé.



Figure 85: la route cantonale au cœur du village de Vétroz sera réaménagée et modérée (projet lauréat du concours)⁶.

Exemples de mesures concernées:

M7.3 – Ayent / Réaménagement et modération de la traversée des villages de Botyre et St-Romain

M9.1 – Chippis / Valorisation de la traversée du village

⁶ Mesure du PA2 cofinancée par la Confédération à hauteur de 40%, et qui a fait l'objet d'un concours de projets.

7.5.3 Des axes d'entrée en ville contrôlés / régulés

Prioriser les transports publics et orienter le trafic en entrée de ville (*objectif 3 et élément 4 du concept*).

Les axes d'entrée de ville sont un élément structurant de l'accessibilité générale à l'agglomération. Selon qu'ils soient dégagés ou saturés en heure de pointe, ils orientent les itinéraires pendulaires et le trafic de transit. Si les axes sont multimodaux (circulation des bus en mixité avec le trafic TIM), il s'agit de donner la priorité aux transports publics sur le trafic individuel, afin de rendre les bus plus concurrentiels par rapport à la voiture et d'inciter ainsi les reports modaux.

La priorisation des transports publics peut se faire par une gestion régulée des carrefours, par la création de sites propres, ou encore par la création d'arrêts de bus sur chaussée. Ces éléments d'aménagement permettent aux bus de circuler devant les TIM même s'ils restent dans le trafic.

Ainsi, la gestion des axes d'entrée de ville participe à la mise en œuvre d'un schéma général de circulation qui tient compte des déplacements individuels et collectifs.



Figure 86: carrefour régulé sans priorité aux bus, Sion, avenue de France.

Les mesures de mobilité relatives à cet élément sont essentiellement regroupées sous la thématique M1 – Aménagements routiers pour la circulation des transports publics.

7.5.4 Une politique de stationnement globalement uniforme au sein de l'agglomération

Mettre en place des principes coordonnés de gestion volontariste du stationnement (objectif 4 et élément 5 du concept)

Le stationnement est un outil de gestion des déplacements individuels motorisés. Le projet d'agglomération propose de l'utiliser dans la mesure où un réseau de transports publics se met en place et où l'on veut diminuer le trafic dans les centres urbains. Il s'agit donc pour les communes de se doter d'une réglementation du stationnement public. Elle inclut une offre bien dimensionnée, limitée dans le temps et tarifée pour certains secteurs de l'agglomération. Cette réglementation doit bien sûr tenir compte de la qualité de desserte en transports publics. L'offre en parkings d'échange sur les accès principaux à l'agglomération est renforcée.

Le projet d'agglomération propose non seulement de mettre en place une politique volontariste de stationnement, mais aussi de l'uniformiser sur l'agglomération afin d'éviter les déséquilibres (villages – parkings). L'offre étant dépendante de la desserte en transports publics, il faut prévoir des ajustements.

Enfin, un effort tout particulier est porté aux interfaces de transports publics, notamment le stationnement au pied des liaisons câblées. Le projet d'agglomération appuie le rôle des villages de plaine dans la gestion des circulations en station. C'est notamment le cas de Chalais, dont l'interface avec le téléphérique CBV va faire l'objet d'un remaniement (mesure de mobilité M10.1) avec une adaptation de l'offre en stationnement. L'objectif est de concentrer le trafic plutôt que de le laisser monter à Vercorin.



Figure 87: Place et parking du Scex, Sion : la réorganisation du stationnement au centre-ville permet de restituer les espaces publics aux piétons.

Exemples de mesures concernées:

M4.9 – Agglomération / Création d'infrastructures pour le stationnement des vélos

M10.1 – Chalais / Interface de la gare routière et CBV

GM2.1 – Gestion coordonnée du stationnement public

GM2.2 – Adaptation des règlements communaux des constructions pour le stationnement privé

8 Mesures

Ce chapitre montre comment le Projet d'agglomération Valais central répond à l'exigence de base EB5 – Description et argumentation de la priorisation des mesures. Le lecteur doit également s'appuyer sur chaque fiche de mesure pour bien comprendre la cohérence entre celle-ci et la vision d'ensemble du Projet.

8.1 Introduction aux fiches de mesures

8.1.1 Rappel sur les moyens de la Confédération

(Extraits du document "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération", DETEC – ARE, 16.02.2015)

a. Le Fonds d'infrastructure

«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 (ci-après : fonds d'infrastructure ou FI) constitue l'outil financier au moyen duquel la Confédération a cofinancé les infrastructures de transport dans les agglomérations dans le cadre des projets urgents et des projets d'agglomération de première et de deuxième générations. En vertu de l'arrêté du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015, il reste dans le fonds d'infrastructure un solde d'environ 230 millions de francs pour une troisième et une quatrième génération de projets d'agglomération. Ces moyens sont largement insuffisants pour une prise en compte de tous les besoins des agglomérations, malgré une priorisation rigoureuse par la Confédération.»

b. Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

«En février 2015, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (message FORTA). Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sert à combler les lacunes structurelles et à assurer durablement le financement des routes nationales et des projets d'infrastructures de transport dans les agglomérations. Le FORTA devra être inscrit dans la Constitution fédérale et sera alimenté par des recettes existantes et nouvelles affectées obligatoirement.»

c. Le Fonds d'infrastructure ferroviaire (hors agglomération)

«Depuis le 1^{er} janvier 2016, l'exploitation et l'entretien («exploitation»), le renouvellement et la modernisation («maintien de la qualité des infrastructures») et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont financés exclusivement par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le FIF prend également en charge les dettes du fonds FTP (avances cumulées à la fin de 2015).»

8.1.2 Rappel sur les mesures cofinancables

(Extraits du document "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération", DETEC – ARE, 16.02.2015)

a. Mesures du domaine urbanisation

«Les mesures du domaine de l'urbanisation ne sont pas cofinancables par le fonds d'infrastructure. Elles sont toutefois nécessaires pour atteindre un bon niveau d'efficacité du projet d'agglomération.»

b. Mesures du domaine des transports

«Les considérations qui suivent se fondent sur le message FORTA tel qu'il a été adopté par le Conseil fédéral en février 2015. Des modifications sont encore possibles. En règle générale, les dispositions du message FORTA sont déterminantes.

Les contributions de la Confédération aux projets d'agglomération ne sont allouées qu'à des mesures infrastructurelles.

Des contributions seront probablement allouées en faveur des investissements opérés dans des infrastructures routières et ferroviaires situées à l'intérieur des villes et des agglomérations, destinées à y améliorer les systèmes de transport et qui ne bénéficient pas déjà d'un cofinancement par des moyens fédéraux. Cela comprend en particulier les infrastructures suivantes:

- travaux routiers servant à augmenter la sécurité et la capacité du TIM et à en rendre les nuisances plus supportables;
- mesures de gestion du trafic (systèmes de guidage et d'information);
- routes de délestage ou de contournement, pour autant qu'il s'agisse de routes cantonales ou communales;
- infrastructures des TP, en particulier tramways et bus, et mesures corrélatives en faveur d'autres moyens de transport, pour autant qu'elles servent à l'amélioration de l'ensemble du système de transports;
- mesures en faveur de la mobilité douce si elles améliorent l'efficacité de l'ensemble des systèmes de transport, notamment des réseaux cohérents et sûrs d'itinéraires piétonniers;
- mesures en faveur de la mobilité combinée et de l'intermodalité (plateformes intermodales);
- mesures visant à séparer les types de trafic dans les villes et les agglomérations (séparation des trafics ferroviaire et routier, suppression de passages à niveau).»

c. Les mesures d'ordre supérieur

Les mesures d'ordre supérieur sont celles qui sont financées par un autre fonds que celui d'infrastructure.

En effet, ARE précise dans ses Directives que «les infrastructures des routes nationales sont intégralement financées par la Confédération et non par les projets d'agglomération. Les infrastructures ferroviaires sont par principe financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Des exceptions sont possibles pour les installations ferroviaires servant à la desserte fine (art. 49 LCdF), ce qui peut concerner, entre autres, les tramways, métros ou chemins de fer urbains. Des exceptions sont par ailleurs possibles pour des équipements de gare servant à relier les parties de la localité situées de part et d'autre des voies, ou servant à l'échange intermodal (P+R, B+R, etc.), (...)».

Les mesures dites de rang supérieur sont des mesures pour lesquelles l'agglomération ne sollicite pas la Confédération via son fonds d'infrastructure, mais qui ont un impact conséquent sur la mobilité dans l'agglomération.

d. Les mesures assumées entièrement par l'agglomération

«Dans certains cas, l'agglomération peut être amenée à réaliser des mesures qui pourraient être prises en compte dans l'efficacité du projet d'agglomération sans solliciter de subventionnement de la part de la Confédération. C'est notamment le cas de mesures de faible envergure, dont le coût est relativement modeste ou qui sont à la limite de l'imputabilité au fonds d'infrastructure. (...). Lorsqu'une mesure est considérée comme une prestation assumée entièrement par l'agglomération, le rapport entre le volume du projet et les moyens financiers de la commune est pris en compte.»

Le projet d'agglomération Valais central possède trois mesures non infrastructurelles de gestion de la mobilité, pour lesquelles l'agglomération ne demande pas de participation à la Confédération.

8.1.3 Rubriques des fiches de mesures de transports

a. Les priorités

«Parmi les mesures proposées dans leur projet, les organismes responsables doivent établir une priorisation des mesures pour lesquelles ils demandent un cofinancement de la part de la Confédération. Celles-ci sont à répartir dans trois listes A, B et C. Pour les projets d'agglomération de troisième génération, les mesures de la liste A sollicitent une libération des moyens pour la période 2019 - 2022, les mesures de la liste B vraisemblablement pour la période 2023 – 2026 et les mesures de la liste C seulement plus tard.»

b. Les modes de déplacements et les thématiques

Les mesures ont été regroupées par famille de modes de déplacement (ou gestion des déplacements pour les TIM), au sein desquelles on retrouve des thématiques pouvant être hiérarchiques (cas du réseau de mobilités douces), ou chronologiques (cas des aménagements pour la valorisation des centres de localités prioritaires ou non). Ainsi, les thématiques des mesures de mobilité sont les suivantes :

- M1 – Aménagements routiers pour la circulation des transports publics
- M2 – Nouveaux franchissements pour la circulation des bus
- M3 – Autres mesures nécessaires à la mise en place du réseau TP d'agglomération
- M4 – Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération
- M5 – Améliorations des liaisons locales de mobilités douces
- M6 – Création de liaisons de mobilités douces vers l'extérieur
- M7 – Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités
- M8 – Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité
- M9 – Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités
- M10 – Interfaces multimodales

Trois mesures non infrastructurelles de gestion de la mobilité, sont regroupés selon les thématiques

- GM1 – Transports publics
- GM2 – Stationnement

Les mesures de transport étant liées aux mesures d'urbanisation et de paysage, on retrouvera également dans les fiches des références aux thématiques P1 - Rhône et affluents, U1 - Les centres historiques et U2 - Les secteurs stratégiques.

c. Le chiffrage

On rappelle ici que, selon le document «Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération», DETEC – ARE, 16.02.2015, les coûts qui figurent dans les fiches de mesures du domaine des transports doivent, pour la version finale du PA3, posséder les caractéristiques suivantes:

- Les coûts «imputables» sont les coûts d'investissement
- Les montants s'entendent toujours hors TVA
- La précision minimale doit être si possible de l'ordre de +/- 30 %
- Il est conseillé, du point de vue de la Confédération, d'avoir atteint le stade d'AVP au moment du dépôt du PA3. Les coûts peuvent donc être affinés à +/- 20%
- Les mesures de priorité A impliquant un montant d'investissement supérieur à 100 millions de francs doivent montrer l'état des coûts au stade d'AVP.

Le coût total estimé des mesures infrastructurelles de priorité A et B du projet d'agglomération s'élève à Fr. 159'211'000. Le détail par mode et thématique est récapitulé ci-dessous :

	Priorité A	Priorité B	Sous-totaux
CIRCULATION DES TRANSPORTS PUBLICS	43 430 000 CHF	11 160 000 CHF	54 590 000 CHF
<i>dont aménagements routiers</i>	16 330 000 CHF	6 860 000 CHF	
<i>dont franchissements</i>	16 900 000 CHF	0 CHF	
<i>dont autres mesures</i>	10 200 000 CHF	4 300 000 CHF	
DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE MOBILITES DOUCES	33 481 000 CHF	9 060 000 CHF	42 541 000 CHF
<i>dont réseau structurant</i>	12 835 000 CHF	0 CHF	
<i>dont réseau local</i>	17 978 000 CHF	0 CHF	
<i>dont liaison vers l'extérieur</i>	2 668 000 CHF	9 060 000 CHF	
GESTION DES DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES	41 025 000 CHF	9 515 000 CHF	50 540 000 CHF
<i>dont Valtraloc prioritaire</i>	18 175 000 CHF	0 CHF	
<i>dont accessibilité</i>	22 850 000 CHF	0 CHF	
<i>dont Valtraloc non prioritaire</i>	0 CHF	9 515 000 CHF	
INTERFACES ET MULTIMODALITE	10 540 000 CHF	1 000 000 CHF	11 540 000 CHF
TOTAL MESURES INFRASTRUCTURELLES DE MOBILITE	128 476 000 CHF	30 735 000 CHF	TOTAUX 159 211 000 CHF

Figure 88: tableau de synthèse des coûts des mesures infrastructurelles de mobilité, priorités A et B.

8.1.4 Informations complémentaires importantes relatives aux exigences fédérales

a. Illustration des mesures

Il n'est pas possible de faire figurer les cartes à l'échelle demandée par la Confédération (1:50'000 au minimum ou plus précis), le périmètre de l'agglomération du Valais central étant trop étendu. Une localisation aussi précise que possible est proposée pour les mesures infrastructurelles, via un plan au 1 :70'000 au format A3, ainsi que par des extraits de ce plan dans les fiches.

Les plans sont toujours orientés au nord.

b. Informations liées à la coordination avec le PDC

Les renvois et mentions au plan directeur cantonal (PDC) concernent celui actuellement en cours de révision. Le plan directeur cantonal actuellement en force, datant de 1988 (réexaminé en 2000), n'est donc pas pris en compte dans le cadre de ce projet.

De plus, le Conseil d'Etat a attesté, au travers d'un courrier à la Confédération, la conformité du projet d'agglomération du Valais central et notamment des mesures proposées avec le Plan directeur actuellement en cours de révision.

8.2 Listes des mesures

8.2.1 Mesures paysagères et urbanistiques

N°PA2	N°	INTITULE DE LA MESURE	INSTANCES CONCERNEES	PRIORITE
		MESURES PAYSAGERES		
P1		P1 - Rhône et affluents	Toutes	
		P2 - Les zones agricoles	Toutes	
		Les zones agricoles	Toutes	
		Les coeurs agricoles	Ardon, Conthey, Vétroz, Sion, Saint-Léonard, Sierre	
		Les surfaces d'assolement	Toutes	
		L'agriculture de loisirs	Toutes, propositions localisées pour Sierre, Grône, Saint-Léonard, Sion et Vétroz	
P4		P3 - Les coteaux viticoles	Ardon, Vétroz, Conthey, Sion, Savièse, Grimisuat, Saint-Léonard, Ayent, Sierre, Veyras, Venthône, Miège, Salquenen	
		P4 - Les bisses	Toutes	
P3		P5 - Les liaisons biologiques et les réseaux biodiversités	Toutes, propositions localisées pour Sierre, Chippis, Veyras, Venthône, Miège, Grône, Chalais, Sion, Grimisuat, Savièse, Conthey, Vétroz	
P6		P6 - La nature en ville	Toutes, propositions localisées pour Ardon, Conthey, Vétroz, Sion et Sierre	
P3		P7 - Les sites d'intérêt paysager	Toutes	

N°PA2	N°	INTITULE DE LA MESURE	INSTANCES CONCERNEES	PRIORITE
		MESURES URBANISATION		
P5		U1 - Les centres historiques	Toutes les communes	A
		U2 - Les secteurs stratégiques		
	U2.1	Ardon Centre	Ardon	A
	U2.2	Ardon Gare	Ardon	A
	U2.3	Vétroz	Vétroz	A
	U2.4	Plan Conthey	Conthey	A
	U2.5	Conthey Gare	Conthey	A
	U2.6	Erde	Conthey	B
	U2.7	Saint-Germain	Savièse	B
	U2.8	Châteauneuf	Sion	C
	U2.9	Cour de Gare	Sion	A
	U2.10	Ville du 21 ème	Sion	B
	U2.11	Cour Roger Bonvin	Sion	B
	U2.12	Grimisuat	Grimisuat	C
	U2.13	Uvrier / Saint-Léonard	Sion / Saint-Léonard	A
	U2.14	Granges	Sierre	C
	U2.15	Chalais	Chalais	C
	U2.16	Chippis	Chippis	A
	U2.17	Sous-Géronde	Sierre	B
	U2.18	Condémines - Movimax	Sierre	C
	U2.19	Veyras	Veyras	A
	U2.20	Salquenen	Salquenen	B
		U3 - Les secteurs sensibles	Toutes les communes	A
		U4 - Les coordinations intercommunales	Toutes les communes	A
U19 / U20	U4.1	Les zones industrielles	Communes de plaine	A
	U4.2	Les installations de valorisation de déchets minéraux	Toutes les communes	A
	U4.3	Les zones de sport / détente / loisirs à coordination intercommunale	Toutes les communes	A
	U4.4	Les installations générant du trafic important	Toutes les communes	A

Le dossier des mesures (fiches de mesure) se trouve dans la partie B du présent document.

8.2.2 Mesures infrastructurelles de mobilité réalisées avant 2019

L'extension du périmètre d'agglomération ne remet pas en question le projet de deuxième génération aggroSion. Au contraire, la troisième génération vient renforcer, pour la région sédunoise, le travail commencé dans le PA2. Ainsi Les mesures infrastructurelles de priorité A qui sont prévues pour être réalisées avant 2019 sont rappelées dans le tableau ci-dessous.

On rappelle ici que le rapport de mise en œuvre du PA2 aggroSion se trouve dans la partie D.1 du présent document.

Enfin, se trouvent également dans le tableau ci-dessous, 3 mesures relatives à Sierre et à Chalais qui seront réalisées avant l'horizon A du PA3, et qui sont liées à des mesures infrastructurelles présentées dans le PA3.

N°PA2	INTITULE DE LA MESURE	TERRITOIRES CONCERNES
	Mesures réalisées dans le cadre du PA2 aggroSion selon évaluation CH	
R1	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare*	Sion
R2	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)*	Sion
R3	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)*	Sion
R4	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne*	Sion
R5	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)*	Sion
R6	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)*	Sion
R7	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz*	Sion
R9	Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen*	Sion
R10-11-12-17	Réaménagement de la route cantonale T9*	Ardon, Vétroz, Conthey, St-Léonard
R29	Réaménagement des réseaux routiers communaux dans les secteurs urbanisés*	aggroSion
TP1	Réaménagement de la gare de Sion (1ère étape)*	Sion
TP3	Réseau de transports publics routiers d'agglomération (1ère étape)*	aggroSion
TP4	Interface de la gare d'Ardon*	Ardon
TP5	Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey*	Conthey
TP6	Interface de la gare de Saint-Léonard*	St-Léonard
MD1	Réaménagement de la T9 entre Pont-de-la-Morge et Sion*	Conthey, Sion
MD2	Réaménagement de la T9 entre Uvrier et Sion*	Sion, St-Léonard
MD3	Réaménagement de l'Avenue Maurice Troillet*	Conthey
MD7	Réaménagement de la liaison Uvrier - St-Léonard - Rives du Rhône*	St-Léonard
MD8	Franchissement cyclable de la Lienne entre St-Léonard et Uvrier*	St-Léonard
MD10	Ardon, réaménagement de l'avenue de la Gare*	Ardon
MD11	Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues*	aggroSion
MD12	Signalisation spécifique pour les deux-roues*	aggroSion
R13	Réaménagement de l'Avenue de la Gare	Conthey
R15-18-25	Réaménagement de la traversée des villages	Savièse (St-Germain, Roumaz), Vex
R30	Adaptation de la signalisation routière	aggroSion
R21.a	Réaménagement du centre	Grimisuat
	Autres mesures réalisées avant 2019	
	Sierre se transforme : Avenue Sud-Ouest	Sierre
	Sierre se transforme : Aménagement de la "maille nord"	Sierre
	Câble : Rénovation du téléphérique Chalais - Briey - Vercorin	Chalais

*Mesure cofinancée par la Confédération dans le cadre du PA aggroSion

8.2.3 Mesures infrastructurales de mobilité d'ordre supérieur

Comme expliqué au paragraphe c du chapitre 8.1.2, les mesures dites de rang supérieur sont des mesures pour lesquelles l'agglomération ne sollicite pas la Confédération via son Fonds d'infrastructure, mais qui ont un impact conséquent sur la mobilité dans l'agglomération.

a. Routes d'évitement (sup.1 et sup.2)

La nouvelle *route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain à Savièse* est une mesure du PA2 aggroSion (mesure R19, code ARE : 6266.2.019) qui a été déclassée en priorité C du PA2 (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité a été jugé insuffisant. Il en est de même pour la *route d'évitement de Grimisuat* (R21.b, code ARE : 6266.2.079).

b. Contournements de Sierre (sup.3 et sup.4)

La RC 46 arrive de la Louable Contrée à l'ouest du centre ville de Sierre et s'y engouffre. Cet axe cantonal apporte du trafic de transit dans la Ville de Sierre, notamment pour rejoindre les jonctions autoroutières. La charge de trafic journalière sur la route de Corin (axe VS 46) est de 7'500 véh./jr en 2015.

Dans le but de diminuer le trafic de transit dans Sierre et d'utiliser le réseau principal pour accéder à l'autoroute, le projet de *contournement ouest de Sierre* propose un nouveau tronçon routier raccordant la T9 depuis le giratoire existant de Rossfeld à la RC 46, à l'aval du carrefour de Loc, sur le coteau. Le nouveau tracé (1700 m) se compose d'une tranchée couverte (240 m) sous la partie Est du village de Noës, d'un tunnel (430 m) sous le versant et d'un tronçon à ciel ouvert (1030 m) jusqu'à son raccord sur la RC 46. Complété par la liaison nord, ce contournement offrira un accès privilégié à l'autoroute pour la Noble Contrée. Sa mise en service est souhaitée pour 2025.

La RC 45 arrive sur Sierre par le Nord, depuis la Noble Contrée. Cet axe cantonal apporte du trafic de transit dans la Ville de Sierre, notamment pour rejoindre les jonctions autoroutières. La charge de trafic journalière sur la route de Montana entre Venthône et Veyras (axe VS 45) est de 4'500 véh./jr en 2015, et de 8'000 véh./jr entre Veyras et Sierre.

Dans le but de diminuer le trafic de transit dans Sierre et d'utiliser le réseau principal pour accéder à l'autoroute, le projet de *contournement nord* reliera les RC 45 et 46. Complété par la liaison ouest, ce contournement offre un accès privilégié à l'autoroute pour la Noble Contrée et contribue à la bonne réalisation du concept global d'accessibilité à la Ville de Sierre et aux communes de coteau. Sa mise en service est souhaitée pour 2027.

Ces deux routes de contournement (ou de liaison) ont une perspective de classement dans le réseau des routes principales suisses.

c. Liaisons câblées (sup.5 et sup.6)

A ce jour il existe une liaison câblée entre Veysonnaz et Thyon. L'objectif étant de relier la plaine à la montagne, il s'agira de créer la *liaison câblée manquante entre Sion et Veysonnaz*. Le dossier de demande de concession a été déposé à l'OFT à l'automne 2016, le pré-dossier ayant déjà été avisé par l'Office.

La desserte entre Sion et les villages de Grimisuat, Arbaz, Ayent d'une part, ainsi qu'entre Sion et la station d'Anzère d'autre part, offrirait une alternative aux déplacements individuels motorisés des pendulaires et des touristes. Le tracé qui serait étudié est *Sion Gare - Sion Hôpital - Ayent - Arbaz - Anzère*. Dès 2017 la commune d'Arbaz souhaite analyser les tracés potentiels.

d. Haltes ferroviaires (sup.7, sup.8, sup.9)

La nouvelle halte ferroviaire Sion – Ouest est une mesure du PA2 aggroSion (mesure TP2, code ARE : 6266.2.047) qui a été déclassée en priorité C du PA2 (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité a été jugé insuffisant. La volonté de desservir l'aéroport et le quartier des Potences, principal secteur d'habitation de l'ouest de la capitale, est toujours d'actualité. Cette nouvelle halte correspond à la mesure VS-12 de la planification PRODES 2030.

La réouverture des haltes ferroviaires de Granges et de Noës (ou Sierre – Ouest) est souhaitable dans un contexte d'urbanisation et de densification de ces secteurs. La halte de Granges est plus urgente que celle de Noës. Ces nouvelles haltes correspondent à la mesure VS-13 de la planification PRODES 2030.

e. Jonction autoroutière (sup.10)

A Conthey, la jonction autoroutière est actuellement encombrée, limitant ainsi son attractivité et reportant une partie du trafic sur la route cantonale T9. En effet, il a été évalué que 1'500 véhicules empruntent quotidiennement la route cantonale depuis au delà d'Ardon à l'ouest pour rejoindre Sion. De plus, 2'800 véhicules en provenance de l'ouest de l'agglomération, transitent également par la route cantonale en relation avec la zone commerciale de Conthey.

L'amélioration de l'attractivité de l'autoroute, et en particulier de la jonction autoroutière de Conthey, permettrait de diminuer le trafic sur la route de débord qui traverse les villages d'Ardon, Vétroz et Conthey.



Figure 89: représentation et localisation des mesures d'ordre supérieur.

8.2.4 Mesures infrastructurelles de mobilité

N°PA2	N°	INTITULE DE LA MESURE INFRASTRUCTURELLE	INSTANCES CONCERNEES	PRIORITE	COUTS
		CIRCULATION DES TRANSPORTS PUBLICS			
		M1 - Aménagements routiers pour la circulation des transports publics			
	M1.1	Requalification de l'Avenue et de l'Esplanade de la Gare	Sierre	A	2 800 000 CHF
	M1.2	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	Sierre	A	7 200 000 CHF
	M1.3	Requalification de la rue St-Charles	Sierre	A	1 120 000 CHF
	M1.4	Requalification de la route du Rawyl (entrée Nord) et de la route du Simplon	Sierre - Canton	A	2 000 000 CHF
	M1.5	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	Sierre - Canton	B	6 800 000 CHF
MD5-part.	M1.6	Requalification de la rue de l'Industrie	Sion	A	3 210 000 CHF
		M2 - Nouveaux franchissements pour la circulation des bus			
R8	M2.1	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	Sion	A	15 000 000 CHF
	M2.2	Adaptation du pont routier sur le Rhône et de la rue de Pont-Chalais	Sierre	A	1 900 000 CHF
	M2.3	Aménagement d'un passage sous-voies à Uvrier	Sion	C	4 800 000 CHF
		M3 - Autres mesures nécessaires à la mise en place du réseau TP d'agglomération			
TP3	M3.1	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1	Agglomération	A	10 200 000 CHF
TP3	M3.2	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 2	Agglomération	B	4 300 000 CHF
		DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE MOBILITES DOUCES			
		M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération			
	M4.1	Amélioration de la liaison piétonne entre Arbaz et Anzère	Arbaz - Canton	A	1 130 000 CHF
	M4.2	Amélioration de la liaison intercommunale de mobilité douce	Ayent, Grimisuat - Canton	A	780 000 CHF
	M4.3	Compléments d'aménagements cyclistes entre Chippis et la gare de Sierre	Sierre	A	675 000 CHF
	M4.4	Nouveau franchissement de l'A9 à Sion	Sion	A	1 700 000 CHF
MD9	M4.5	Création de liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sion - étape 1	Sion - Canton	A	2 300 000 CHF
	M4.6	Création de liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sion - étape 2	Savièse, Nendaz - Canton	C	-
	M4.7	Création de liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sierre - étape 1	Salquenen	A	1 750 000 CHF
	M4.8	Création de liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sierre - étape 2	Miège	C	-
	M4.9	Création d'infrastructure pour le stationnement des vélos	Agglomération	A	4 500 000 CHF
		M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces			
	M5.1	Requalification de l'Avenue de la Gare	Vétroz	A	588 000 CHF
	M5.2	Requalification de la Place de l'Hôtel de Ville pour les piétons	Sierre	A	2 810 000 CHF
	M5.3	Création d'une passerelle piétonne de liaison avec le centre-ville (2ème partie)	Sierre	A	740 000 CHF
MD4	M5.4	Création de liaisons cyclables reliant différents quartiers de Sion (y c. franchissements)	Sion	A	11 500 000 CHF
	M5.5	Sécurisation du trajet vers l'Ecole et de ses abords - étape 1	Chalais, Grône, Salquenen	A	1 410 000 CHF
	M5.6	Sécurisation du trajet vers l'Ecole et de ses abords - étape 2	Miège, Veyras	C	-
	M5.7	Réaménagement du réseau local de mobilités douces	Vétroz	A	930 000 CHF
		M6 - Création de liaisons de mobilités douces vers l'extérieur			
MD10-part. R13 et TP5	M6.1	Amélioration de la liaison MD vers l'arrêt Darmona du funiculaire Sierre - Crans-Montana	Venthône	A	860 000 CHF
	M6.2	Réaménagement de la route des Ateliers	Vétroz	A	1 808 000 CHF
	M6.3	Aménagement des rives de la Lizerne (y.c. passerelle) vers le Rhône	Ardon, Vétroz	B	1 950 000 CHF
	M6.4	Création de liaisons MD vers les berges du Rhône et le long de celles-ci	Conthey, Grône	B	1 160 000 CHF
	M6.5	Continuité des liaisons MD vers le Parc Naturel de Finges (y.c. passerelle)	Chippis, Salquenen, Sierre	B	5 950 000 CHF
		GESTION DES DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES			
		M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités			
R24	M7.1	Valorisation de la traversée et sécurisation de l'entrée du village	Arbaz - Canton	A	1 450 000 CHF
	M7.2	Extension du concept de modération des vitesses dans les quartiers Sud	Ardon	A	2 940 000 CHF
R22-23	M7.3	Réaménagement et modération de la traversée des villages de Botyre et St-Romain	Ayent - Canton	A	3 080 000 CHF
	M7.4	Extension du concept de modération des vitesses dans les rues résidentielles	Chalais	A	350 000 CHF
	M7.5	Valorisation de la traversée des villages de Chalais et Réchy	Chalais - Canton	A	3 020 000 CHF
	M7.6	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	Grône - Canton	A	6 620 000 CHF
	M7.7	Réaménagements d'espaces-rues - étape 1	Sion	A	715 000 CHF
		M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité			
	M8.1	Création d'une liaison directe entre le sud de Vétroz et l'autoroute	Vétroz - Canton	A	4 340 000 CHF
	M8.2	Modération des vitesses sur l'Avenue du Général Guisan	Sierre	A	210 000 CHF
	M8.3	Accessibilité sud	Ardon, Vétroz, Conthey - Canton	A	7 500 000 CHF
	M8.4	Sécurisation de la route de Riondaz-Guillamo	Sierre, Veyras - Canton	A	6 000 000 CHF
	M8.5	Création d'un passage sous-voies CFF de la Scie	Sierre	A	4 800 000 CHF
		M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités			
	M9.1	Valorisation de la traversée du village	Chippis - Canton	B	830 000 CHF
R20	M9.2	Réaménagement de la traversée du village de Champlan	Grimisuat - Canton	B	1 260 000 CHF
R26	M9.3	Réaménagement de la traversée du village de la Vernaz	Les Agettes (fusion avec Sion en 2017) - Canton	B	560 000 CHF
R16-28	M9.4	Réaménagement de la traversée des villages de Baar et Aproz	Nendaz, Sion - Canton	B	2 250 000 CHF
R27	M9.5	Réaménagement de la traversée du village de Turin	Sion - Canton	B	1 800 000 CHF
	M9.6	Modération des vitesses et valorisation de la traversée du village	Veyras - Canton	B	2 100 000 CHF
	M9.7	Réaménagements d'espaces-rues - étape 2	Sion	B	715 000 CHF
		INTERFACES ET MULTIMODALITE			
		M10 - Interfaces multimodales			
TP1.b	M10.1	Interface de la gare routière et CBV	Chalais	A	1 000 000 CHF
	M10.2	Interface de la gare de Sion - étape 2	Sion - Canton	A	8 200 000 CHF
	M10.3	Interfaces arrêts de bus et mobilité douce	Chippis, Miège, Venthône - Canton	A	340 000 CHF
TP2	M10.4	Aménagement des interfaces des nouvelles haltes ferroviaires	Sion, Sierre - Canton	B	1 000 000 CHF
	M10.5	Création d'une liaison MD vers la gare de Châteauneuf-Conthey	Conthey - Canton	A	1 000 000 CHF

8.2.5 Mesures non infrastructurelles de gestion de la mobilité

Les mesures de gestion de la mobilité constituent les mesures d'accompagnement au projet d'agglomération. Elles visent à optimiser le système de transports mis en place ou à en augmenter son efficacité. Ces mesures ne peuvent être financées par la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure et sont à charge des communes membres de l'agglomération.

N°PA2	N°	INTITULE DE LA MESURE NON INFRASTRUCTURELLE	INSTANCES CONCERNEES	PRIORITE	COUTS
		GESTION DE LA MOBILITE			
		GM1 - Transports publics			
TP3, GM8	GM1.1	Mesures complémentaires à la mise en place du réseau de TP d'agglomération	Agglomération	A	-
		GM2 - Politique de stationnement			
S1-2, GM4-5	GM2.1	Gestion coordonnée du stationnement public	Agglomération	A	-
GM1-2-7	GM2.2	Adaptation des règlements communaux des constructions pour le stationnement privé	Agglomération	A	-

Le dossier des mesures (fiches de mesure) se trouve dans la partie B du présent document.

9 Carte de synthèse des mesures d'urbanisation, paysagères et de mobilité

9.1 Résumé des stratégies

Comme développé tout au long du projet d'agglomération, les trois stratégies concernant l'urbanisation, le paysage et la mobilité reposent sur des concepts forts visant à améliorer la qualité de vie et de l'environnement de l'agglomération Valais central. En voici un bref résumé permettant de mieux appréhender les mesures qui sont représentées sur la carte de synthèse suivante.

9.1.1 Stratégie paysage

La stratégie paysagère cherche à valoriser le réseau hydrographique, à conserver l'agriculture comme ossature territoriale de l'agglomération en apposant des limites claires à l'urbanisation, à renforcer les valeurs biologiques, à considérer la nature comme exhausteur de la qualité de vie, et enfin à préserver les marqueurs paysagers considérés comme socle de l'identité de l'agglomération.

9.1.2 Stratégie urbanisation

La stratégie d'urbanisation regroupe plusieurs objectifs tels que la valorisation et la protection des centres de village, la densification de secteurs stratégiques, la requalification d'espaces publics et la préservation de secteurs sensibles qui structurent et renforcent l'urbanisation existante.

9.1.3 Stratégie mobilité

La stratégie de mobilité a pour objectif de créer un réseau d'agglomération de transports publics, de développer un réseau structurant de mobilité douce, d'élaborer une gestion intelligente des déplacements individuels motorisés, de réaménager les centres de localités et d'instaurer une politique de stationnement commune.

9.2 Lien entre les différentes mesures stratégiques

Les mesures mises en lumière sur la carte de synthèse sont les mesures les plus significatives et qui structurent au mieux le projet d'agglomération. Leur représentation n'est pas exhaustive mais cherche à illustrer la juste coordination mise en place entre ces mesures. De plus, la typologie graphique est parfois différente de celle utilisée dans les autres cartes de mesures, afin de faciliter ici la compréhension de la synthèse.



Figure 90: légende de la carte de synthèse des mesures urbanisation, paysage et mobilité.

9.2.1 Urbanisation – Paysage

Structurer le tissu territorial de l'agglomération en concentrant l'urbanisation dans des secteurs qui lui sont propres et en protégeant le patrimoine agricole, en renforçant les valeurs biologiques et les coupures vertes existantes. L'inventaire de sites sensibles permet justement de mettre l'accent sur des secteurs dont la structure n'est pas forcément propice à une urbanisation future malgré la présence de bâti.

9.2.2 Paysage – Mobilité

Elaborer des liaisons structurantes de mobilité douce à travers les éléments paysagers tels que les bisses, les vignes, le réseau hydrographique ou en bordure des cœurs agricoles, cela afin de rendre les sites naturels et paysagers plus accessibles et attractifs. Il conviendra également de veiller à la bonne intégration dans le paysage des éventuelles nouvelles infrastructures.

9.2.3 Mobilité – Urbanisation

Améliorer la mobilité en favorisant l'intermodalité, en augmentant la sécurité des usagers et en réduisant les nuisances pour les riverains et l'environnement. Le réseau de transports publics doit desservir au mieux les localités de l'agglomération, alors que les réaménagements de traversées de localités doivent permettre d'améliorer la sécurité et le bien-être des habitants des zones villages et des secteurs d'urbanisation en général. Les secteurs les mieux desservis sont densifiés, assurant ainsi une coordination entre mobilité et urbanisation.

La carte ci-dessous se trouve également au format A3 dans la partie C du présent document.



Figure 91: carte de synthèse des mesures urbanisation, paysage et mobilité

10 Bibliographie / Références

- Agridea, Promotion de la biodiversité dans l'exploitation agricole : Exigences de base et niveaux de qualité : Conditions – charges- contributions, 2015, p.1-20.
- AggloSion et Agglo Valais central - Réalisation des réseaux de transports publics d'agglomération par bus - document de synthèse des variantes concertées, Citec et Grasset, juillet 2016.
- Ardon – Concept d'aménagement du réseau routier, team+, mai 2016.
- BTEE SA, Réseaux agro-environnementaux, <http://bteesa.com>, 2015.
- Canton de Bern, Construire hors de la zone à bâtir – Mémento, p.1, disponible sur http://www.jgk.be.ch/jgk/fr/index/baubewilligungen/baubewilligungen.assetref/content/dam/documents/JGK/AGR/fr/Baubewilligungen/AGR_BAUEN_BABZ_v2_fr.pdf, consulté le 20.07.15
- Canton de Genève, Département de l'Intérieur de la Mobilité et de l'Environnement (DIME), Nature en Ville : programme, 2013, p1-70.
- Canton de Genève, Plan directeur cantonal Genève 2030 : C01 Préserver les espaces de production agricole et garantir les surfaces d'assolement (SDA), 2013, p. 209-212.
- Canton de Neuchâtel, Plan directeur cantonal, Fiche de coordination S21 : Préserver les meilleures terres cultivables du canton (SDA) et assurer la vitalité du territoire rural, 2011, p.197-200.
- Canton de Vaud, Surfaces d'assolement : Aide de travail pour l'élaboration de la stratégie ainsi que du rapport explicatif selon la mesure F12, 2013, p.1-24.
- Canton du Valais, Classement des sols en surfaces d'assolement (SDA), SDT, 2016.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : A.1 Zones agricoles, 2016.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : A.2 Surfaces d'assolement, 2015, p.1-4.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : A.3 Vignes, 2016, p. 1-3.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune, 2016, p. 1-4
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : A.11 : Réseaux écologiques et corridors à faune.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : A.14 Bisses, 2016, p. 1-2
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : B.3 Camping, 2016, p.1-4.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat, 2016, p.1-17.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.2 Qualité des zones à bâtir, 2015, p.1-5.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.3 Sites construits, bâtiments dignes de protection et voies historiques, 2015, p. 1-5.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.4 Pôles de développement et zones d'activités économiques, 2016, p.1-4.

- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.5 Agglomérations, 2016, p.1-4
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.7 Installations générant un trafic important (IGT), 2016, p. 1-6.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.8 Installations d'intérêt public, 2015, p. 1-4.
- Canton du Valais, Plan d'aménagement Rhône 3, 2012.
- Cavlera Christine (Canton du Valais, Service de l'agriculture, Office des paiements directs), Opportunités pour la création d'un réseau écologique au sens de l'OPD, 2015.
- Commune de Montreux, Règlement communal sur le plan général d'affectation et la police des constructions, 2007, p.1-44.
- Commune de Vétroz, *Maintien du vignoble en terrasses : Avant projet*, 2013, p1-61.
- Concept de développement de la plaine (CDP), corepil de Sierre, 2007.
- Concept mobilité cycliste à Sierre, Bisa, novembre 2014.
- Confédération Suisse, Office fédéral de l'environnement, *Directive pour la valorisation des déchets de chantier minéraux*, 31(6), 2006, p.1-36.
- Confédération suisse, Office fédéral du développement territorial, Office fédéral de l'environnement, *Nature et paysage dans l'agglomération : aide à la mise en œuvre*, p.1-33.
- Directive relative à l'établissement des zones de danger et aux autorisations de construire s'y rapportant, Canton du Valais, juin 2010.
- Drosera SA, Réseaux écologiques, <http://www.drosera-vs.ch>, 2015
- Etudes de danger et concepts de protection communaux.
- Etudes des zones d'activités, commune de Sion, 2013-2014.
- Etude d'une liaison modes doux en franchissement de l'A9 pour l'accès au Pôle Santé de Champsec, Citec.
- Etude préliminaire (note technique) d'une liaison mobilité douce en franchissement de l'A9, CERT ingénierie.
- Etude "Restructuration des réseaux routiers cantonal et communaux", Etat du Valais (SRTCE), communes d'Ardon et de Vétroz, team+, septembre 2016.
- FSU, Urbanistes des Territoires, Unil, Journées d'études urbaines 2010 « Vers une nouvelle alliance entre ville et nature », Université de Lausanne, 8-9 juillet 2010, p.1-85.
- Guide pratique pour la biodiversité, SFP, Gren, 2010.
- Guide technique d'application pour l'utilisation de matériaux minéraux de recyclage, Canton du Valais, AVE-WBW, AVGB, 2016.
- Kempf, Vincent, Acclimatation en quelques mots, Séminaire ASPAN-SO-ARE, Adaptation au changement climatique: quelle contribution l'urbanisme peut-il apporter ?, 2014
- Lignes directrices paysagères pour R3, nomad architectes 2015.
- Michelet, P., Sauvegarde des murs en pierre sèche, *Géomatique Suisse*, 2, 2005, p. 76-78.
- Place à la nature en ville ! Publication de l'OFEV, 2000.

- Plan d'aménagement (PA-R3) de la 3e correction du Rhône (R3), 2012.
- Canton du Valais et Ville de Sion, Plan de déplacements Sion 2030, rapport technique, Transitec, octobre 2014.
- Plan sectoriel des surfaces d'assollement SDA, aide à la mise en œuvre, ARE, 2006.
- Planification des itinéraires en Ville de Sion, Transportplan, septembre 2015.
- Planification positive, zones de dépôt et valorisation des matériaux. Rapport final. Sittel consulting, Azur, sous-groupe ressources minérales. 2014.
- Planifications cantonales de la renaturation des eaux (adopté par le Conseil d'Etat le 10.12.2014).
- POT, A. N. Pierres sèches, le Valais au pied du mur, *Le Nouvelliste*, 17.02.2011, p.1-4.
- Potagers urbains, disponible sur : <http://www.potagersurbains.ch/potager-urbain/>, consulté le 20.07.15
- Prescriptions fédérales en matière d'aménagement des cours d'eau et d'espace réservé aux eaux.
- Projet "Sierre se transforme" et son instrument de planification le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (document évolutif).
- Repetti sàrl, B+C Ingénieurs SA, Planification agricole : Espace agricole de la plaine de Grône-Chalais-Sierre, Stratégies et mesures, 2012.
- Réseau écologie Cantonal / Etat du Valais 2005.
- «Sion-sur-Rhône. Un nouveau paysage pour la vallée du Rhône à Sion», Sous la direction du Prof. Christophe Girot, édition bilingue français-allemand aux éditions gta Verlag.
- Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016
- Ville de Monthey, Plan directeur des espaces verts, 2012, p.1-63.
- Ville de Nantes, Rapport de développement durable: édition 2013, p.1-28.
- Ville de Pully, Direction de l'urbanisme et environnement Charte des aménagements extérieurs sur fonds privés, 2011, p.1-20.
- Ville de Sion, Plan directeur nature-paysage, diagnostic, 2013.