

## B. DOSSIER DE MESURES PA3

décembre 2016



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



**Liste des mesures Paysage et Urbanisation - PA3 Valais central - Etat au 14 décembre 2016**

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

|           |       |                                                                      |                      |   |
|-----------|-------|----------------------------------------------------------------------|----------------------|---|
|           |       | <b>MESURES URBANISATION</b>                                          |                      |   |
| P5        |       | <b>U1 - Les centres historiques</b>                                  | Toutes les communes  | A |
|           |       | <b>U2 - Les secteurs stratégiques</b>                                |                      |   |
|           | 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 | Grimsuat                                                             | Grimsuat             | 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 |
|           |       | <b>U3 - Les secteurs sensibles</b>                                   | Toutes les communes  | A |
|           |       | <b>U4 - Les coordinations intercommunales</b>                        | 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 |

**Liste des mesures infrastructurelles de mobilité du PA2 et d'autres sources - PA3 Valais Central - Etat au 14 décembre 2016**

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

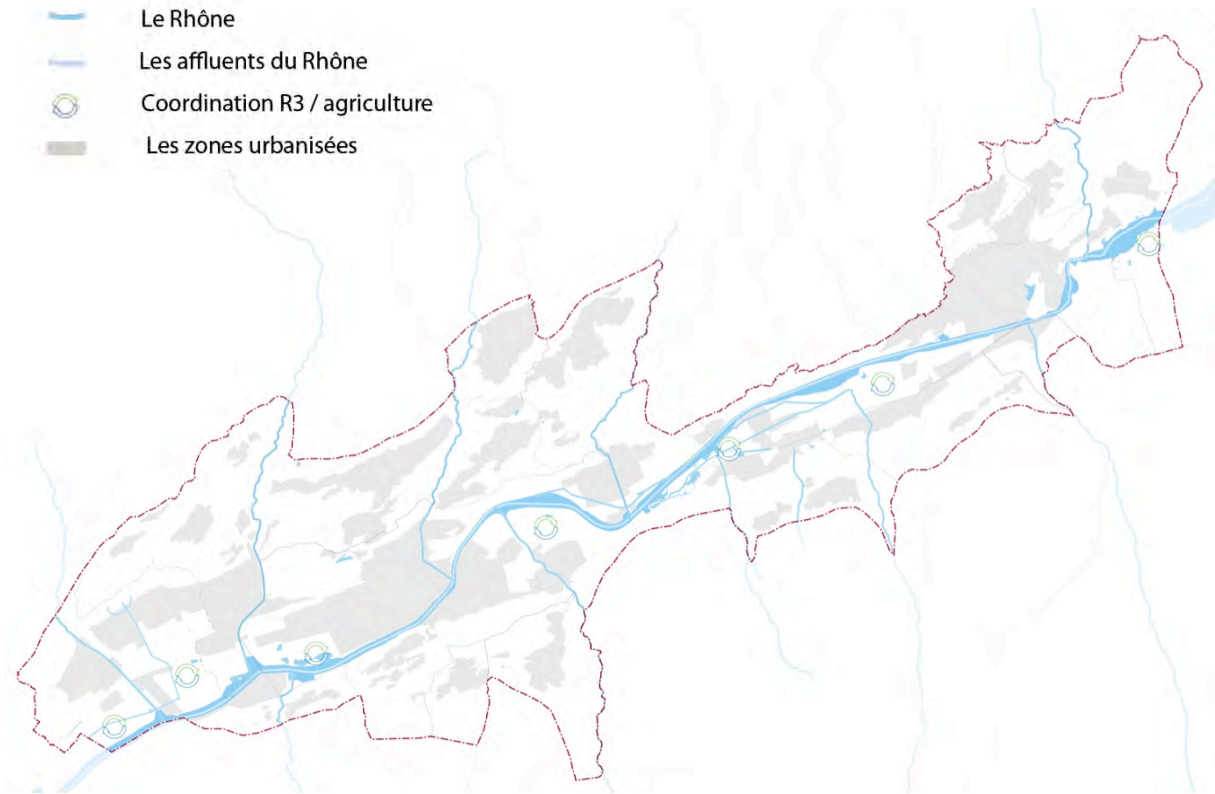


**Liste des mesures de mobilité - PA3 Valais central - Etat au 14 décembre 2016**

| N°PA2                                                                                           | N°    | INTITULE DE LA MESURE INFRASTRUCTURELLE                                                                | INSTANCES CONCERNEES                            | PRIORITE | COUTS          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------|----------------|
| <b>CIRCULATION DES TRANSPORTS PUBLICS</b>                                                       |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| <b>M1 - Aménagements routiers pour la circulation des transports publics</b>                    |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| MD5-part                                                                                        | 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        | 6 860 000 CHF  |
|                                                                                                 | M1.6  | Requalification de la rue de l'Industrie                                                               | Sion                                            | A        | 3 210 000 CHF  |
| <b>M2 - Nouveaux franchissements pour la circulation des bus</b>                                |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| 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  |
| <b>M3 - Autres mesures nécessaires à la mise en place du réseau TP d'agglomération</b>          |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| 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  |
| <b>DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE MOBILITES DOUCES</b>                                              |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| <b>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération</b>             |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| MD9                                                                                             | 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, Grimsuat - 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  |
|                                                                                                 | 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  |
| <b>M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces</b>                              |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| MD4                                                                                             | 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    |
|                                                                                                 | 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    |
| <b>M6 - Création de liaisons de mobilités douces vers l'extérieur</b>                           |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| MD10-part<br>R13 et TP5                                                                         | M6.1  | Amélioration de la liaison MD vers l'arrêt Darnona 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  |
| <b>GESTION DES DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES</b>                                           |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| <b>M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités</b> |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| R24<br>R22-23                                                                                   | 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  |
|                                                                                                 | 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    |
| <b>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité</b>                |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| R14                                                                                             | 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 Rondaz-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  |
| <b>M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités</b>              |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| R20<br>R26<br>R16-28<br>R27                                                                     | M9.1  | Valorisation de la traversée du village                                                                | Chippis - Canton                                | B        | 830 000 CHF    |
|                                                                                                 | M9.2  | Réaménagement de la traversée du village de Champlan                                                   | Grimsuat - Canton                               | B        | 1 260 000 CHF  |
|                                                                                                 | M9.3  | Réaménagement de la traversée du village de la Vernaz                                                  | Les Agettes (fusion avec Sion en 2017) - Canton | B        | 560 000 CHF    |
|                                                                                                 | M9.4  | Réaménagement de la traversée des villages de Baar et Aproz                                            | Nendaz, Sion - Canton                           | B        | 2 250 000 CHF  |
|                                                                                                 | 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    |
| <b>INTERFACES ET MULTIMODALITE</b>                                                              |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| <b>M10 - Interfaces multimodales</b>                                                            |       |                                                                                                        |                                                 |          |                |
| 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 Châteaufort-Conthey                                          | Conthey - Canton                                | A        | 1 000 000 CHF  |

| N°PA2                                   | N°    | INTITULE DE LA MESURE NON INFRASTRUCTURELLE                                       | INSTANCES CONCERNEES | PRIORITE | COUTS |
|-----------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------|-------|
| <b>GESTION DE LA MOBILITE</b>           |       |                                                                                   |                      |          |       |
| <b>GM1 - Transports publics</b>         |       |                                                                                   |                      |          |       |
| TP3, GM8                                | GM1.1 | Mesures complémentaires à la mise en place du réseau de TP d'agglomération        | Agglomération        | A        | -     |
| <b>GM2 - Politique de stationnement</b> |       |                                                                                   |                      |          |       |
| 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        | -     |



| MESURE P1                                                                                                                                                                     | LE RHONE ET LES AFFLUENTS |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
|                                                                                                                                                                               | Priorité : -              |
| <b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, Communes, Canton (SRTCE SDT, SPE, SCA)<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Canton (SRTCE), communes de plaine                       |                           |
| <b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> P1 Rhône et axes longitudinaux                                                                                                            |                           |
| <b>Coordination PA3 :</b> P2, P5, U2, U2.10, U2.14, U2.17, U4.3, M4.5, M6.2, M6.3, M6.4, M6.5<br><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches A.1, A.2, A.12, A.13 |                           |
|                                                                                            |                           |
|                                                                                           |                           |

## INTRODUCTION

Le Rhône et ses affluents jouent un rôle de premier ordre dans la structuration paysagère de la plaine. Les cônes de déjection, créés par l'apport sédimentaire progressif des affluents, ont conditionné les divagations du Rhône dans la plaine, repoussé successivement vers les versants Sud et Nord.

Si le tracé du Rhône est fixé depuis les premiers travaux de sécurisation du fleuve dans le courant du 19<sup>ème</sup> siècle, sa nature va prochainement se voir modifiée. Le projet de 3<sup>ème</sup> correction du fleuve (R3) prévoit, en effet, de lui redonner de l'espace, plus en adéquation avec son régime hydrologique initial. Ces travaux influenceront très fortement le futur paysage de la plaine et les rapports que les Valaisans entretiennent avec leur fleuve. Une fois les travaux réalisés, il offrira un cadre privilégié pour les activités de détente et de loisirs et favorisera le développement de la vie urbaine dans le cadre des traversées de Sierre-Chippis et de Sion.

## INTENTION

### Etat actuel

- Le Rhône et ses affluents sont les éléments structurants de la morphologie de la plaine et des coteaux.
- Des mesures prioritaires en lien avec la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône sont en cours d'étude. La réalisation de l'entier du projet s'échelonnera sur plusieurs décennies.
- Le projet R3, par son ampleur, aura une grande incidence sur le paysage de la plaine et fera émerger ou confirmera des secteurs à enjeux territoriaux. Ceux-ci s'apparentent à des opportunités pour les communes concernées de se rapprocher du fleuve et d'offrir à leurs habitants ou visiteurs un espace attractif pour les loisirs, la détente, etc. Les principaux secteurs à enjeux territoriaux sont les suivants :
  - Les Iles (Sion-Conthey)
  - La traversée urbaine de Sion
  - Le centre sportif des Daillets (Saint-Léonard)
  - La traversée urbaine de Sierre – Chippis
- Certaines surfaces agricoles de plaine sont touchées par les projets d'élargissement du fleuve.
- L'aménagement actuel de nombreux cours d'eau de l'agglomération ne répond plus aux exigences fédérales et cantonales en la matière (exigences d'espaces réservés aux eaux, notion de qualité environnementale, etc.).
- De fait, de nombreux affluents sont actuellement concernés par des études ou des travaux en cours :
  - La Lizerne (Ardon et Vétroz) // Etudes et travaux en cours
  - La Printze (Nendaz et Sion) // Etudes en cours
  - La Morge (Conthey, Sion et Savièse) // Secteur plaine, études en cours
  - Les torrents Ouest (Péteille, Plantys, Creusetaz, Couchant, à Vétroz) // Mise en place d'une démarche participative pour combler les déficits sécuritaires et environnementaux
  - La Sionne (Sion) // Travaux en cours (dépotoir)
  - La Borgne (Sion et Vex) // Secteur plaine, études en cours
  - La Lienne (Sion, Ayent et Saint-Léonard) // Secteur plaine travaux en cours
  - La Dérotchia (Grône) // Etude en cours
  - La Merdassière (Grône) // Travaux en cours
  - La Rèche (Chalais-Sierre) // Etudes en cours
  - La Monderèche (Sierre) // Etudes en cours
  - La Navizence (Chippis) // Etudes en cours
  - La Raspille (Sierre et Salquenen) // Etudes en cours
- Les berges des affluents présentent un potentiel de liaisons MD insuffisamment exploité.
- Les cours d'eau, dans une plaine de plus en plus urbanisée, présentent un grand potentiel en matière de liaisons biologiques et de continuité des réseaux.

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Assurer l'intégration du projet Rhône 3 dans les contextes locaux (urbains, paysagers, de loisirs, de mobilité, agricoles, etc.).
- Mettre en conformité les cours d'eau avec les prescriptions et directives fédérales et cantonales.
- Valoriser le tracé des affluents en matière de mobilité douce.
- Préserver et favoriser le potentiel du Rhône et des affluents en matière de liaisons biologiques (coordination

fiche P5 liaisons biologiques).

### Mesures

- Encourager l'appropriation du projet R3 par les communes afin qu'elles puissent en tirer le meilleur bénéfice et dynamiser leurs territoires en contact avec le fleuve.
- Coordonner le projet R3 et les projets communaux, notamment pour les secteurs à enjeux.
- Coordonner le projet R3 et les projets de réaménagement des cours d'eau (embouchure).
- Favoriser la coordination entre les secteurs agricoles de plaine et le projet R3.
- Développer des réflexions communales quant au « rapprochement » entre zones habitées et fleuve.
- Etudier les potentiels de création ou d'amélioration de liaisons douces sur les berges des affluents et procéder à leur mise en place.

## EVALUATION

### Opportunité

La troisième correction du Rhône et les réaménagements des affluents représentent des leviers intéressants dans la réorganisation des secteurs en contact avec ces projets, notamment en matière de lieux de détente et de loisirs, de mobilité douce et d'agriculture.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : Non concerné
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Non concerné

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

**Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale**

Non pertinent

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des démarches de coordination intercommunales, régionales ou à l'échelle de l'agglo.

### Tâches des communes

- Pilotage des études et des travaux de réaménagement de leurs cours d'eau, en coordination avec le Canton.
- Définition de l'espace des eaux (délai au 31.12.2018).
- Mise à l'enquête des zones de danger (selon directive cantonale du 7 juin 2010).
- Coordination avec le Canton quant aux leviers territoriaux du projet R3 (embouchure, surfaces agricoles, synergies potentielles loisirs – mobilité douce – nature).
- Organisation d'études quant au développement de la mobilité douce.

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

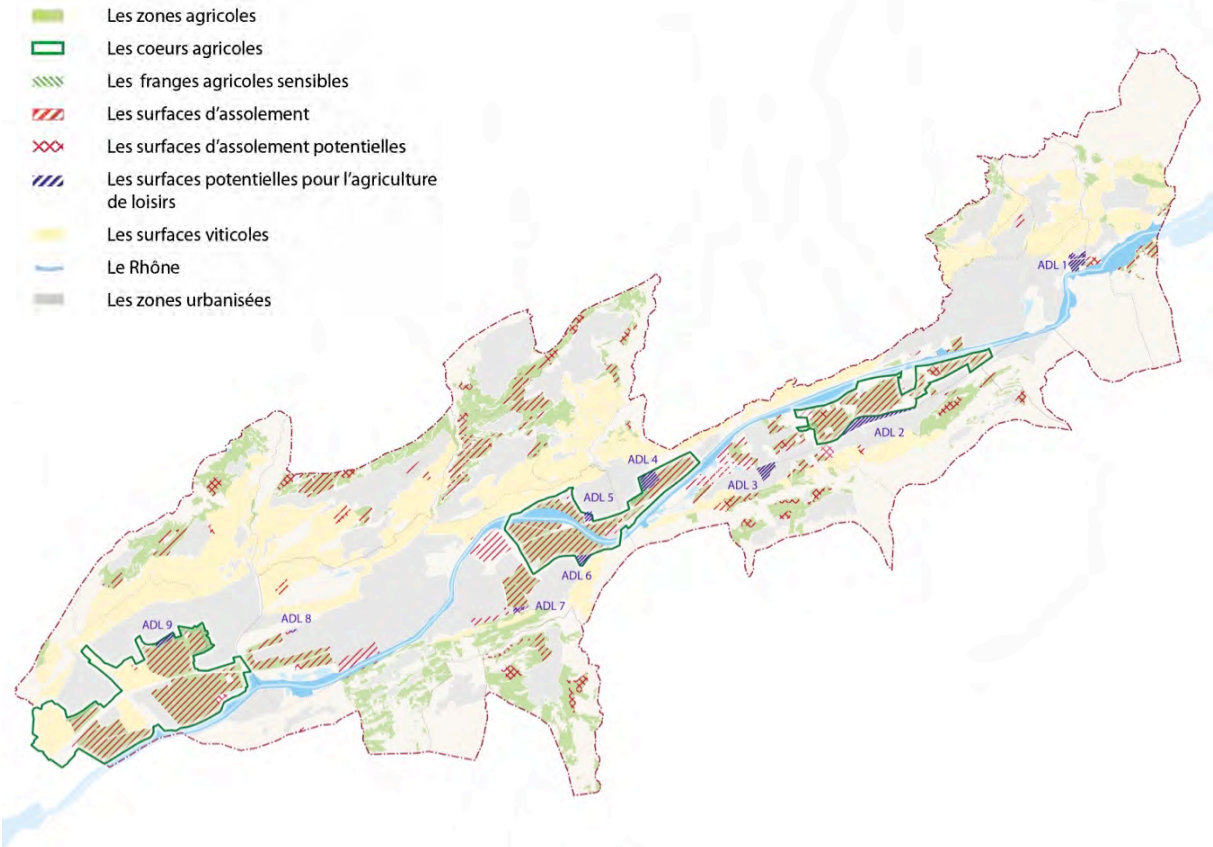
- En fonction des calendriers des différents chantiers.

## REFERENCES

- Canton du Valais, Plan d'aménagement Rhône 3, 2012.
- Directive relative à l'établissement des zones de danger et aux autorisations de construire s'y rapportant, Canton du Valais, juin 2010.
- Lignes directrices paysagères pour R3, nomad architectes 2015.
- Etudes de danger et concepts de protection communaux.
- Planifications cantonales de la renaturation des eaux (adopté par le Conseil d'Etat le 10.12.2014).
- Prescriptions fédérales en matière d'aménagement des cours d'eau et d'espace réservé aux eaux.





| MESURE P2                                                                                                                                                | LES ZONES AGRICOLES |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|                                                                                                                                                          | Priorité : -        |
| <b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, communes, Canton (SCA SDT, SPE, SFP)<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Canton (SCA), communes                |                     |
| <b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> -                                                                                                                    |                     |
| <b>Coordination PA3 :</b> P1, P3, P5, sup. 2, M5.4, M8.1, M8.3<br><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches A.1, A.2, A.3, A.4, A.11, A.12 |                     |
|                                                                       |                     |
|                                                                      |                     |

## INTRODUCTION

A l'échelle de l'agglomération, la zone agricole représente d'importantes surfaces mais elle est de plus en plus morcelée, notamment en raison de l'étalement urbain ou de compensations naturelles et biologiques. Preuve de cette forte pression, en l'espace de 25 ans, le Valais a perdu plus de 10'000 hectares de surfaces agricoles. Afin d'assurer la pérennité de la branche agricole et d'atteindre les objectifs fixés par la LAT, il est important de maintenir une certaine compacité des terres cultivables et d'en rationaliser leur exploitation. La question de la superposition des usages sur les zones agricoles (par exemple avec les activités de loisirs) doit aussi être traitée. Une attention toute particulière doit également être portée sur les zones de contact entre agriculture et urbanisation afin de s'assurer de la compatibilité d'une telle proximité. Un équilibre doit également être trouvé avec les composantes naturelles et biologiques au sein des surfaces agricoles. Finalement, le rôle joué par l'agriculture dans l'entretien du paysage doit être soutenu.

La présente fiche traite des zones agricoles en général mais également des cas particuliers comme les cœurs agricoles, concept introduit dans le cadre du projet d'agglomération, les surfaces d'assolement et l'agriculture de loisirs. Les surfaces viticoles, en raison de leur ampleur, de leurs spécificités et de leur importance dans la construction paysagère de l'agglomération, font l'objet d'une fiche spécifique (P3 : les coteaux viticoles).

## INTENTION

### Etat actuel

- Plus du tiers de l'ensemble des surfaces de l'agglomération est dédié à l'agriculture.
- Les zones agricoles comptent des champs et des prairies, des vignes, des cultures, de l'arboriculture, etc.
- Les surfaces agricoles ne cessent de diminuer au profit de surfaces urbanisées ou de surfaces de compensation biologique et naturelle.
- Un système hydrologique composé de canaux, de meunières et de bisses assure une partie de l'irrigation des surfaces agricoles.
- Les zones agricoles intensives créent parfois des effets de coupures en matière de liaisons biologiques.

### Données quantitatives

- Plus du tiers de la surface de l'agglomération est dédiée aux activités agricoles.

### Objectifs

- Préserver et renforcer les limites des zones agricoles actuelles.
- Mettre en place une planification agricole à l'échelle de l'agglomération.
- Gérer les franges entre agriculture et urbanisation.
- Renforcer les synergies avec d'autres secteurs (loisirs, agrotourisme, etc.).
- Encourager la mise en place de réseaux biologiques dans et entre les zones agricoles.
- Développer les coordinations entre l'agriculture et le projet R3 pour en assurer la bonne intégration.
- Préserver et valoriser les canaux, meunières et bisses dans une perspective d'irrigation mais également comme supports privilégiés pour les liaisons biologiques.

### Mesures générales

- Mettre en œuvre une planification agricole à l'échelle de l'agglomération, en coordination avec le Canton et en intégrant les milieux agricoles.
- Appliquer des surfaces « tampons » dans les franges entre zone agricole et zone urbanisée.
- Renforcer les limites des zones agricoles avec des outils d'aménagement du territoire communaux (zones agricoles réservées, plans d'aménagement spéciaux créant un espace tampon, surfaces d'assolement, etc.).
- Permettre la superposition d'activités de loisirs qui ne portent pas atteinte à l'exploitation agricole.
- Soutenir les surfaces de promotion de la biodiversité (SPB), donnant droit à des paiements directs et permettant la création de réseaux écologiques.
- Procéder à un arbitrage lors de la mise en application du réseau écologique cantonal (REC) entre les besoins liés à l'agriculture et les composantes naturelles et biologiques à promouvoir.
- Encourager les projets « qualité du paysage » (PQP), donnant droits à des paiements directs.
- Entreprendre les différents projets de planification agricole, notamment en lien avec le projet Rhône 3.



## Les cœurs agricoles (Ardon, Conthey, Vétroz, Sion, Saint-Léonard, Sierre, Chalais, Grône)

Les cœurs agricoles (CA) sont des ensembles cohérents et continus, dans leur fonctionnement et leur exploitation, destinés à la pratique de l'agriculture professionnelle. L'organisation de l'agriculture professionnelle de plaine en CA vise à protéger ces surfaces de la pression des loisirs, des constructions et des autres activités ainsi qu'à intégrer au mieux les mesures de compensations naturelles grâce à des mécanismes de protection à long terme.

### Etat actuel

- A l'échelle de l'agglomération, la grande majorité de la production agricole provient des surfaces de plaine.
- Elles se trouvent confrontées à de fortes pressions (urbanisation, infrastructures, agriculture de loisirs).
- Il en découle une baisse de la productivité des principales entités agricoles.
- Les surfaces d'agriculture intensive provoquent des coupures en matière de réseaux biologiques.
- A l'échelle de l'agglomération se trouvent un cœur agricole ayant déjà fait l'objet d'une planification (Sierre) et deux CA potentiels, dont les délimitations exactes doivent faire l'objet d'études de détail, représentant une surface totale de 1'268 ha.
  1. Sierre (264 ha)
  2. Bramois- Sion (225 ha) // Saint-Léonard-Uvrier (139 ha)
  3. Ardon (258ha) // Conthey-Vétroz (356 ha)
- Des cœurs agricoles secondaires de plaine pourraient également être définis par les communes lors des études de détail.

### Objectifs

- Minimiser le mitage des principales surfaces productives.
- Limiter, dans les cœurs agricoles, les superpositions d'usages (agriculture de loisirs, zones de détente, cheminements doux, etc.), permettant une rationalisation de l'agriculture professionnelle.
- Soumettre intégralement les CA aux régimes des surfaces d'assolement.
- Favoriser la solidarité entre les exploitants.
- Assurer la coordination entre la planification agricole et les grands projets tels que la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône.
- Intégrer les problématiques biologiques lors de la planification agricole des CA (SPB, PQP, liaisons biologiques à garantir, etc.) et mettre en place des synergies entre nature et agriculture.

### Mesures pour Bramois – Sion - Saint-Léonard – Uvrier et Ardon-Conthey-Vétroz

- Réaliser, en intégrant les exploitants, une planification agricole par CA afin d'y garantir une agriculture professionnelle, intensive et rationnelle.

### Mesures pour le cœur agricole sierrois (Sierre, Chalais, Grône)

Mettre en œuvre les prescriptions de la planification agricole réalisée en 2012 et proposant des stratégies sectorielles et des objectifs prioritaires.

## Les surfaces d'assolement (toutes les communes)

Le plan sectoriel des surfaces d'assolement a été adopté en 1992 par le Conseil Fédéral en vue de protéger les meilleures terres agricoles. L'approvisionnement à long terme, en cas de crise majeure, est ainsi assuré. La Confédération fixe un nombre d'hectares pour chaque canton qui se doit d'assurer ce contingent grâce à des mesures d'aménagement du territoire. Tout empiètement sur une surface d'assolement doit être compensé.

### Etat actuel

- Les SDA de l'agglomération se retrouvent principalement en plaine où sont localisés les secteurs agricoles les plus facilement exploitables. Ces secteurs sont également ceux où les pressions foncières sont les plus fortes (multiplicité des usages, etc.).
- Le Valais affiche un léger déficit par rapport au contingent imposé par la Confédération ce qui rend une éventuelle compensation difficile.
- Le Canton souhaite regrouper toutes les surfaces d'assolement en zone agricole et supprimer celles qui se superposent encore avec de la zone à bâtir.
- Depuis récemment, les vignes peuvent être considérées comme des SDA à condition que leur qualité pédologique et leur teneur en cuivre soient contrôlées et qu'elles répondent aux critères SDA énumérés à la page 15 du document « Plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA) – Aide à la mise en œuvre », de 2006. Peu de surfaces semblent donc concernées.
- A l'échelle de l'agglomération du Valais Central, les SDA représentent une surface de 1'573 ha.

### Objectifs

- Garantir à long terme le contingent de SDA.
- Utiliser les SDA pour préserver les surfaces agricoles menacées.
- Encourager une gestion du contingent des SDA à l'échelle de l'agglomération en lien avec l'évolution de la stratégie cantonale en la matière.

### Mesures

- Se coordonner avec les services cantonaux qui s'assurent de la gestion des contingents.
- Vérifier la pertinence de l'inventaire des SDA potentielles réalisé par le Canton par des études de détail (concerne environ 260 hectares).
- Relocaliser les SDA se trouvant en zone constructible vers la zone agricole.
- Relocaliser préférentiellement les SDA dans les cœurs agricoles de l'agglomération ainsi que sur les surfaces agricoles soumises aux pressions les plus fortes, assurant ainsi une protection quant à la continuité de l'exploitation agricole.
- Créer une plateforme des SDA à l'échelle de l'agglomération pour faciliter les compensations et éviter le mitage des surfaces agricoles de plaine. Cette plateforme pourrait, à terme, être cantonalisée.

## L'agriculture de loisirs (communes de plaine)

L'agriculture de loisirs (notion assimilable à celle de « jardins familiaux ») est largement présente sur le territoire de l'agglomération. Elle se distingue de l'agriculture professionnelle par une absence de finalité lucrative (production domestique). Les surfaces concernées sont souvent agrémentées d'installations de détente et de loisirs (couverts, cabanes aménagées, barbecues, aménagements extérieurs, etc.).

### Etat actuel

- L'agriculture de loisirs est répartie sur de la zone agricole et de la zone à bâtir.
- L'agriculture de loisirs entrave l'agriculture professionnelle et peut représenter un frein à la densification de zones constructibles.
- De plus en plus de constructions dédiées à la détente et n'ayant aucun lien avec l'activité agricole, apparaissent. Ces constructions ne sont pas conformes à la zone agricole (art. 34 OAT al.5).

### Objectifs

- Encourager l'agriculture de loisirs et ses bénéfices tout en privilégiant un développement rationnel de celle-ci à l'échelle de l'agglomération.
- Distinguer les secteurs destinés à l'agriculture de loisirs de l'agriculture professionnelle.
- Définir des secteurs propices à l'agriculture de loisirs, notamment dans une optique de gestion des franges entre secteurs constructibles et non constructibles (en zone agricole, différée ou d'intérêt général). Une nouvelle affectation peut être créée pour les futurs secteurs.
- Assurer la qualité non-bâtie des secteurs utilisés pour de l'agriculture de loisirs.
- Diminuer le recours aux produits polluant les sols.
- Coordonner l'agriculture de loisirs aux objectifs de la nature en ville.

### Mesures

- Etudier la faisabilité des secteurs déjà repérés comme opportuns pour l'agriculture de loisirs:
  - ADL 1 / Sierre / Les Bernunes - Raspille / Surface potentielle : 12 ha / Zone agricole, agricole protégée et zone d'intérêt général*
  - ADL 2 / Sierre / Les Crétouilles / Surface potentielle : 14.6 ha / Zone agricole*
  - ADL 3 / Grône / les Maraisettes / Surface potentielle : 9.5 ha / Zone agricole*
  - ADL 4 / Saint-Léonard / Les Fangués-Zenayes / Surface potentielle : 8.8 ha / Zone sans affectation*
  - ADL 5 / Uvrier / Bellini / Surface potentielle : 4.3 ha / Zone industrielle*
  - ADL 6 / Bramois / Bramois Est / Surface potentielle : 4.9 ha / Zone agricole*
  - ADL 7 / Sion / Les Vergers / Surface potentielle : 2.6 ha / Zone mixte en cours de déclassement*
  - ADL 8 / Châteauneuf / Nord terrain de foot / Surface potentielle : 0.9 ha / Zone d'intérêt général*
  - ADL 9 / Vétroz / Bresse/ Surface potentielle : 5.2 ha / Zone agricole*
- Définir, dans une perspective intercommunale, d'autres secteurs propices à accueillir de l'agriculture de loisirs.
- Modifier en conséquence les PAZ et RCCZ en créant une zone spécifique à l'agriculture de loisirs et son règlement (uniformisé à l'échelle de l'agglomération).
- Mettre en place des mécanismes pour déplacer progressivement cette activité dans les secteurs qui seront prévus à cet effet.
- Imposer des règles strictes en matière de fertilisation des sols pour les secteurs en surface d'assolement, en conformité avec les critères de la Confédération en la matière.
- Elaborer une charte pour l'agriculture de loisirs (limitations des constructions, des aménagements extérieurs, des éléments de coupure, utilisation limitée de produits chimiques, etc.).
- Sensibiliser la population sur la création de potagers urbains dans les quartiers d'habitations denses (pelouses, petits espaces en friche et autres lieux délaissés accessibles à pied).

## EVALUATION

### Opportunité

La mesure offre l'opportunité de renforcer les contours des surfaces agricoles tout en rationalisant le travail des agriculteurs dans les secteurs soumis à une importante superposition des usages.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : Le renforcement des contours des surfaces agricoles et la définition de secteurs propices à l'agriculture de loisirs permet de lutter contre le mitage du territoire et contribue au développement de l'urbanisation vers l'intérieur.
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Non concerné

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

### Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Non pertinent

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement pour les démarches régionales en matière de planification agricole.
- Accompagnement pour l'élaboration des études et planifications spécifiques des cœurs agricoles.
- Accompagnement dans la mise en place d'une plateforme de gestion régionale en matière de SDA.
- Accompagnement dans l'élaboration d'une charte pour l'agriculture de loisirs (y compris pour les potagers urbains).

### Tâches des communes

Pour les zones agricoles d'une manière générale :

- Planification agricole à l'échelle de l'agglomération.
- Modification des outils d'aménagement du territoire en fonction de la planification agricole.

Pour les cœurs agricoles :

- Planification agricole par CA (Sion / Saint-Léonard et Ardon / Conthey / Vétroz).
- Mise en œuvre des prescriptions du cœur agricole sierrois.
- Modification des outils d'aménagement du territoire en fonction des planifications agricoles des CA.

Pour les surfaces d'assolement :

- Etudes de détail des surfaces remplissant potentiellement les critères SDA.
- Mise en place d'une plateforme de gestion régionale (voire cantonale) des SDA.

Pour l'agriculture de loisirs :

- Etudes de détail pour confirmer ou déterminer des secteurs propices.
- Mise à jour des PAZ et RCCZ intégrant des périmètres spécifiques à l'agriculture de loisirs.
- Mise en place de mécanismes pour la relocalisation des surfaces d'agriculture de loisirs dans les secteurs prévus à cet effet (RPU, etc.).
- Elaboration d'une charte pour l'agriculture de loisirs.

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

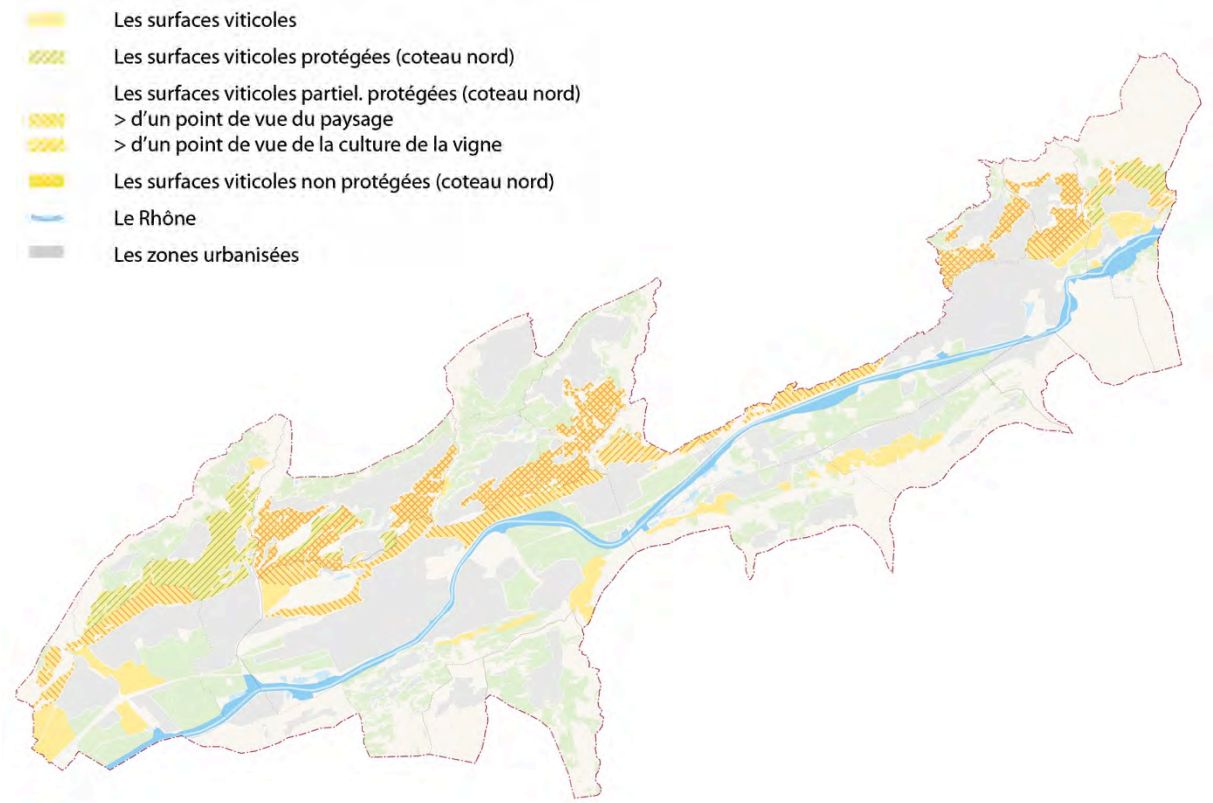
- Les études peuvent être lancées dès à présent.

## REFERENCES

- 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, Classement des sols en surfaces d'assolement (SDA), SDT, 2016.
- Repetti sàrl, B+C Ingénieurs SA, Planification agricole : Espace agricole de la plaine de Grône-Chalais-Sierre, Stratégies et mesures, 2012.

- Repetti sàrl, B+C Ingénieurs SA, Planification agricole : Espace agricole de la plaine de Grône-Chalais-Sierre, Stratégies et mesures, 2012.
- Cavallera 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.
- 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 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](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
- Potagers urbains, disponible sur : <http://www.potagersurbains.ch/potager-urbain/>, consulté le 20.07.15
- Plan sectoriel des surfaces d'assolement SDA, aide à la mise en œuvre, ARE, 2006.



| MESURE P3                                                                                                                                  | COTEAUX VITICOLES |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|                                                                                                                                            | Priorité : -      |
| <b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, Communes, Canton (SCA, SDT, SPE, SFP)<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Canton (SCA), communes |                   |
| <b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> P4 Coteaux viticoles                                                                                   |                   |
| <b>Coordination PA3 :</b> P2, P4, sup.1 - 3 - 4<br><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches A.1, A.2, A.3, A.4, A.8, A.11   |                   |
|                                                         |                   |
|                                                        |                   |



## INTRODUCTION

La vigne joue un double rôle essentiel pour la région. Economique d'abord, avec une importante production de vins, et paysager ensuite, par l'ampleur des surfaces concernées et par le mode de culture en terrasse. Il est, dès lors, primordial de maintenir le vignoble de l'agglomération dans ses limites actuelles afin de pérenniser sa production et d'assurer l'entretien du paysage. Comme pour les surfaces arboricoles ou maraîchères de plaine, la pression sur la vigne se fait de plus en plus forte avec l'étalement des constructions et des infrastructures.

Le coteau viticole, avec ses magnifiques terrasses et murs en pierre sèche, représente un patrimoine et un élément identitaire unique. La question de leur entretien est un enjeu prépondérant dans le maintien du paysage du Valais central. Au delà de l'importance de la viticulture dans l'agriculture et l'économie de la région, les vignes revêtent un intérêt majeur du point de vue de la diversification paysagère, du patrimoine culturel et du point de vue touristique. La sauvegarde des murs en pierre sèche est primordiale afin de maintenir la qualité paysagère et d'assurer les atouts promotionnels, touristiques et culturels du vignoble valaisan.

## INTENTION

### Etat actuel

- Les surfaces viticoles se trouvent principalement sur le coteau orienté Sud ; en plaine elles se concentrent à l'Ouest du périmètre autour des communes d'Ardon, Vétroz et Conthey ainsi que sur les collines sierroises ; sur le coteau orienté Nord, les quelques vignobles se trouvent sur les cônes de déjection qui bénéficient d'une exposition au soleil suffisante.
- Les vignobles sont menacés par les zones à bâtir, les zones d'extraction et dépôts de matériaux, etc.
- Certaines surfaces de vigne risquent de disparaître au profit d'autres cultures ou de surfaces engazonnées (à proximité des zones à bâtir).
- La valeur paysagère et la culture de la vigne sont garanties (zone viticole protégée) : Conthey, Salquenen (partiellement), Savièse (partiellement).
- La valeur paysagère est garantie mais pas le type de culture (zone agricole protégée) : Ardon, Vétroz, Sion, Sierre, Veyras (partiellement).
- Le type de culture est garanti mais pas la structure paysagère (zone viticole) : Salquenen (partiellement), Saint-Léonard.
- Ni la valeur paysagère ni la culture de la vigne n'est garantie (zone agricole) : Savièse (partiellement), Grimisuat, Ayent, Venthône, Veyras (partiellement) et Miège.
- La plupart des vignobles situés sur le coteau sont aménagés avec des murs en pierre sèche, ce qui leur donne une grande importance naturelle et paysagère.
- L'entretien des cultures en terrasses est coûteux et les murs se dégradent.
- Certains secteurs de culture viticole intensive provoquent des coupures de liaisons biologiques.

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Maintenir les vignobles de l'agglomération dans leurs limites actuelles afin de pérenniser leur production et d'assurer l'entretien du paysage en définissant un concept de protection commun.
- Protéger les surfaces viticoles des pressions provenant des zones urbanisées (déprise agricole ou remplacement par d'autres cultures) principalement sur le coteau.
- Protéger les murs en pierre sèche et les terrasses et valoriser leurs atouts patrimoniaux et touristiques.
- Encourager le développement d'activités touristiques complémentaires aux activités vitivinicoles, telles que l'agritourisme ou le tourisme doux (randonnées, visites guidées, etc.)
- Encourager la création de réseaux écologiques au sein des surfaces viticoles.

### Mesures

- Réaliser une planification viticole sur le coteau, en intégrant les exploitants pour :
  - Définir un concept de protection du vignoble à l'échelle du coteau
  - Identifier les secteurs emblématiques au niveau des murs en pierre sèche et des terrasses
  - Planifier la restauration des murs en pierre sèche emblématiques
  - Définir une coordination des financements liés à l'entretien et à la valorisation des murs en pierre sèche à l'échelle de l'agglomération en cohérence avec la politique cantonale en la matière
  - Définir / valoriser des itinéraires touristiques pour découvrir le coteau viticole
  - Elaborer / valoriser un produit touristique doux autour du coteau viticole

- Assurer les fonctions biologiques et naturelles au sein des surfaces viticoles
- Modifier en fonction de la planification les plans d'aménagement communaux (PAZ, RCCZ, etc.) afin de protéger les valeurs paysagères et la culture viticole (zone viticole protégée).

## EVALUATION

### Opportunité

La mesure permet de pérenniser la sauvegarde des surfaces viticoles, la structure d'exploitation en terrasse, assurant ainsi cette branche d'activités, importante dans le tissu économique valaisan.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : La protection de surfaces viticoles empêche l'urbanisation de se développer sur ces sites, ce qui contribue au développement de l'urbanisation vers l'intérieur.
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Non concerné

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDc)** : voir préambule aux mesures.

**Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale**

-

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans la planification viticole

### Tâches des communes

- Réalisation d'une planification viticole sur l'ensemble du coteau.
- Adaptation en conséquence des plans d'aménagements communaux.

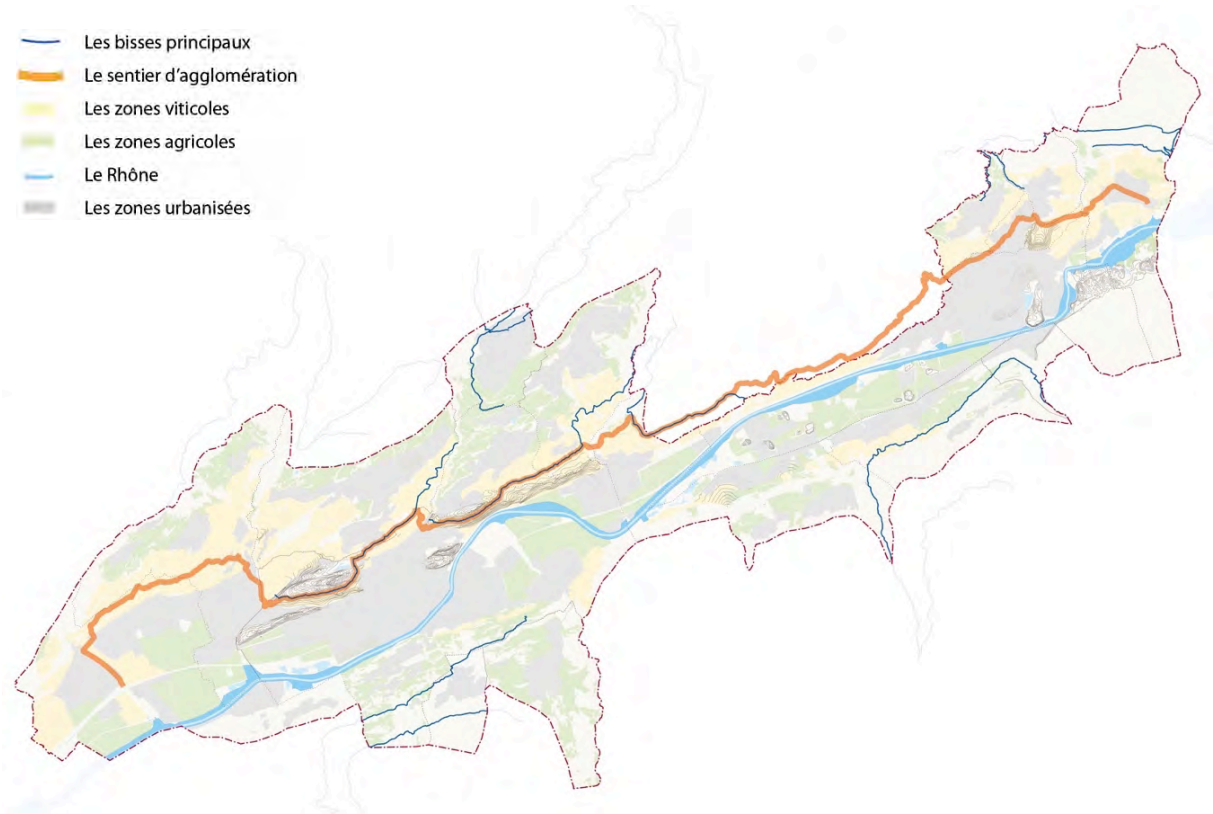
### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

- Les premières études et réflexions peuvent être lancées dès à présent.

## REFERENCES

- Agridea, Promotion de la biodiversité dans l'exploitation agricole : Exigences de base et niveaux de qualité : Conditions – charges- contributions, 2015, p.1-20.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : A.3 Vignes, 2016, p. 1-3.
- Cavalera 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.
- Michelet, P., Sauvegarde des murs en pierre sèche, *Géomatique Suisse*, 2, 2005, p. 76-78.
- Commune de Vétroz, *Maintien du vignoble en terrasses : Avant projet*, 2013, p1-61.
- POT, A. N. Pierres sèches, le Valais au pied du mur, *Le Nouvelliste*, 17.02.2011, p.1-4.



| MESURE P4                                                                                                                 | LES BISSES   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
|                                                                                                                           | Priorité : - |
| <b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, communes, Canton (SRTCE, SCA, SPE)<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> communes |              |
| <b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> -                                                                                     |              |
| <b>Coordination PA3 :</b> P3, P5<br><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches A.3, A.14                     |              |
|                                        |              |
|                                       |              |

## INTRODUCTION

Comme son nom l'indique, cette fiche se focalise tout particulièrement sur les bisses qui affichent, en plus des meunières et des canaux de plaine, une dimension patrimoniale, touristique et sportive. Cependant, nombre d'objectifs et de mesures présentés ci-dessous peuvent aussi se reporter aux dispositifs hydrologiques de plaine. Ces éléments et leurs rôles d'irrigation et de liaisons biologiques sont traités principalement dans les fiches P2 et P5.

Les bisses sont un élément important du patrimoine de l'agglomération et jouent un rôle central pour l'agriculture, la nature et le paysage. Les bisses contribuent à la gestion de l'eau dans la région et s'inscrivent dans une perspective durable grâce à un modèle d'organisation et de partage communautaire de la ressource. Outre l'irrigation des cultures, ils permettent, par endroit, une gestion fine de la lutte contre les incendies, une production hydroélectrique ou encore servent à l'arrosage domestique. Ils possèdent également un potentiel touristique, encouragé dès les années 1980 en Valais, représentant d'attractifs itinéraires de randonnée.

## INTENTION

### Etat actuel

- Présence de nombreux bisses sur le territoire de l'agglomération dont certains parmi les plus emblématiques du Canton (bisse de Clavau, de Savièse, etc.).
- Existence d'un inventaire des bisses du Valais, élaboré en 1993 et mis à jour en 1998 et 2002, qui inventorie et classe par importance cantonale, régionale et locale les bisses.
- Diminution du nombre de bisses en fonction au cours du 20<sup>ème</sup> siècle et mise sous tuyaux de bon nombre d'entre eux.
- Les bisses assurent aujourd'hui encore de nombreuses fonctions (irrigation, lutte incendie, hydroélectricité, support de randonnées, etc.).

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Encourager la conservation et la restauration des bisses de l'agglomération.
- Maintenir les bisses à ciel ouvert en privilégiant des constructions respectueuses des méthodes et des matériaux traditionnels.
- Veiller à ne pas interférer avec la fonction primaire agricole des bisses (irrigation).
- Valoriser leur potentiel de tourisme doux et des loisirs associés.
- Maintenir les réseaux écologiques aquatiques.

### Mesures générales

- Se coordonner et collaborer avec l'association valaisanne des bisses, active depuis plusieurs années notamment dans le domaine des inventaires et de la protection et de la valorisation du patrimoine « bisse ».
- Identifier les bisses ayant un intérêt patrimonial.
- Réaliser, selon les situations, des travaux de revalorisation des bisses.
- Entretenir et développer les réseaux et les itinéraires de tourisme doux que représentent les bisses.
- Faciliter les accès en TP ou MD aux départs des bisses grâce à un concept de signalisation et une communication adaptée.
- Dissuader l'accès des bisses en TIM.
- Développer et mettre en valeur des produits touristiques autour des bisses (circuits, étapes culturelles / patrimoniales / ludiques, dégustations de produits du terroir, etc.).
- Baliser et aménager un sentier de l'agglomération, d'Ardon à Salquenen permettant de découvrir les bisses emblématiques et sensibilisant le public sur les mesures d'agglomération.
- Maintenir un débit résiduel en aval des captages alimentant les bisses, afin de conserver une biocénose aquatique diversifiée.

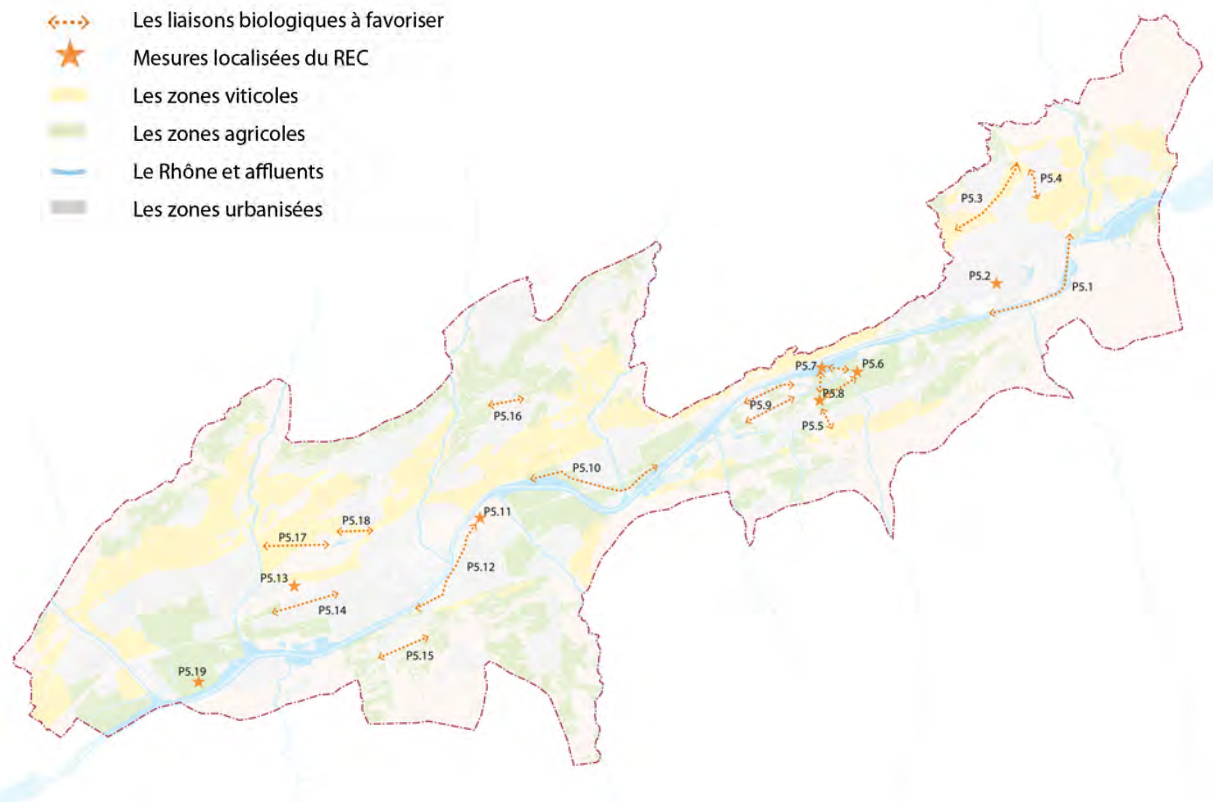
### Mesures spécifiques Sentier d'agglomération

- Définition de détail du parcours notamment en tenant compte des réseaux existants. Une variante cyclable pourrait également être envisagée.
- Coordination avec les associations de mobilité douce actives dans la région (Suisse mobile, Valrando, etc.)
- Sensibilisation du grand public sur le projet d'agglomération et les grands enjeux et concepts à l'aide de

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>panneaux d'information (césures vertes, densification, mitage, etc.) le long du parcours.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition d'itinéraires raccourcis (étapes) et des différentes portes d'entrées avec temps de parcours, accessibilité TP, etc.</li> <li>• Valorisation des « événements » ponctuant le parcours (murs en pierre sèche, affluents, guérites, vignoble, bisses, etc.)</li> <li>• Analyse de la faisabilité d'une passerelle franchissant la Lienne.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>EVALUATION</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p><b>Opportunité</b></p> <p>La mesure, en plus de veiller au maintien des différents systèmes d'irrigation typiques du Valais, vise à renforcer sentiment d'appartenance à l'agglomération du Valais central pour les habitants du périmètre, avec la création de ce sentier d'agglo.</p> <p><b>Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>CE1</b> (<i>amélioration de la qualité du système de transports</i>) : Non concerné</li> <li>• <b>CE2</b> (<i>développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</i>) : Non concerné</li> <li>• <b>CE3</b> (<i>accroissement de la sécurité du trafic</i>) : Non concerné</li> <li>• <b>CE4</b> (<i>réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</i>) : Le maintien d'un débit résiduel permet de conserver une biocénose aquatique diversifiée, et donc de réduire les atteintes à l'environnement.</li> </ul> <p><b>Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)</b> : voir préambule aux mesures.</p> <p><b>Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale</b></p> <p>-</p>                                                                                                                                                                                            |
| <b>REALISATION</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p><b>Tâches de l'agglomération</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour d'un inventaire des bisses comptant un intérêt patrimonial à l'échelle de l'agglomération (en accord avec les critères du PDC, fiche de coordination A.14).</li> <li>• Valorisation des collaborations intercommunales pour développer l'offre de tourisme doux des bisses à l'échelle de l'agglomération, en veillant notamment à leur bonne accessibilité en TP et MD.</li> </ul> <p><b>Tâches des communes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination / collaboration avec l'association valaisanne des bisses.</li> <li>• Organisation, priorisation si nécessaire, des différents usages et fonctions liés aux bisses.</li> <li>• Amélioration de l'accessibilité aux bisses.</li> <li>• Définition d'une signalétique commune à l'échelle de l'agglomération.</li> <li>• Développement d'une offre de tourisme doux autour des bisses à l'échelle de l'agglomération.</li> <li>• Mise en place d'un sentier d'agglomération Ardon-Salquenen.</li> <li>• Organisation quant à l'entretien et la valorisation des bisses.</li> </ul> <p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les études préliminaires, notamment concernant la matérialisation du sentier d'agglomération peuvent être entreprises dès à présent.</li> </ul> |
| <b>REFERENCES</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal A.14 Bisses, 2016, p. 1-2</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |





| MESURE P5                                                                                                                      | LES LIAISONS BIOLOGIQUES ET LES RESEAUX BIODIVERSITES |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                | Priorité : -                                          |
| <b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, Communes, Canton (SFP, SPE, SCA, SRTCE)<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Communes |                                                       |
| <b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> P3 Milieux naturels et axes paysagers transversaux                                         |                                                       |
| <b>Coordination PA3 :</b> P1, P2, P3, P6, P7, U2<br><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches A.1, A.9, A.11     |                                                       |
|                                             |                                                       |
|                                            |                                                       |

## INTRODUCTION

Le paysage de l'agglomération Valais central compte divers obstacles naturels ou artificiels qui empêchent le déplacement ou la dispersion de certaines espèces faunistiques et floristiques, et entraînent l'isolement des populations animales et végétales. Or, la survie à long terme de populations viables et fonctionnelles dépend de leur possibilité d'assurer un brassage génétique régulier, qui n'est possible que si elles sont en contact. La création d'un réseau écologique favorisant l'interconnexion entre les espaces vitaux est donc une priorité.

Afin d'assurer la mise en place d'un réseau écologique fonctionnel et durable, une coordination avec les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire est nécessaire, en particulier l'urbanisation et les infrastructures de transport, l'agriculture et la sylviculture, la gestion des eaux, le tourisme et les loisirs, ainsi que la chasse et la pêche.

## INTENTION

### Etat actuel

- Le développement de l'urbanisation et de l'agriculture intensive provoque des affaiblissements ou des coupures des liaisons biologiques initiales, affaiblissant la biodiversité.
- Un réseau écologique cantonal (REC), visant à combler les déficits écologiques de la plaine du Rhône, à tracer l'interconnexion des biotopes existants et à améliorer les conditions vitales des espèces animales et végétales menacées, existe depuis 2005. Sa mise en œuvre n'est pas, à ce jour, effective.
- La Confédération prévoit des paiements directs pour les agriculteurs qui mettent en place des surfaces de promotion de la biodiversité (SPB). Elles doivent jouer un rôle de relais entre les différents sites naturels identifiés. Cela favorise la mobilité et la dispersion de la faune et de la flore dans le réseau. Actuellement, leur planification s'effectue essentiellement au niveau communal.

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Préserver, renforcer ou recréer les liaisons / relais biologiques en se basant notamment sur les mesures du REC et les projets existants (concepts de développement de la plaine notamment).
- Tirer profit des réaménagements des cours d'eau pour pérenniser ou recréer des liaisons biologiques.
- Adopter une vision intercommunale dans la localisation des SPB.
- Promouvoir la biodiversité dans son ensemble, en enrichissant le paysage avec des éléments comme des haies, des prairies riches en espèces, des arbres fruitiers haute-tige et d'autres habitats proches de la nature.

### Mesures

La liste suivante, non exhaustive, détaille et localise les principales mesures. D'autres actions, notamment relevées dans des études précédentes peuvent également être entreprises. Le REC est le document-cadre faisant foi. Il offre un niveau de détail plus précis que l'échelle du projet d'agglomération ne nous permet pas d'atteindre.

- Atténuer les principales coupures dues à une continuité de l'urbanisation :
  - P5.1 Sierre – Chippis / Le Rhône comme liaison polyvalente entre la plaine (cœur agricole) et le parc naturel de Finges / Coordination R3.
  - P5.2 Sierre / Améliorer les liaisons terrestres au cœur de la zone à bâtir par la préservation des couloirs agricoles extensifs ou peu intensifs et en densifiant localement les structures refuges comme les bosquets, massifs buissonnants, haies, tas de pierre, etc. (REC).
  - P5.3 Veyras – Venthône / Préserver, renforcer un passage faunistique terrestre entre les zones constructibles de Veyras et de Venthône.
  - P5.4 Veyras – Miège / Améliorer la liaison polyvalente sur le tracé de la Raspille entre les zones à bâtir de Veyras et de Miège. Coordination fiche P1 (Réaménagement des cours d'eau).
  - P5.5 Grône – Chalais / Maintenir la coupure non construite entre les zones à bâtir de Grône et de Chalais, la seule sur plus de 9 kilomètres. Elle permet un lien clair entre la plaine agricole et la coteau Sud / Coordination fiche U3 (secteurs sensibles) et P2 (SDA) – P7 (coupures paysagères).
  - P5.6 Sierre – Marais de Réchy / Réaménager le marais de Réchy comme site-relais humide (REC) / Coordination P2 (Cœur agricole).
  - P5.7 Sierre – Relais d'Ollon / Aménager une zone alluviale dynamique (relais alluvial - REC) / Coordination R3 et fiches P2 – P7 (coupures paysagères).
  - P5.8 Sierre – Marais de Crêtelongue / Aménager un marais-relais sur un ancien site marécageux (REC) /

Coordination P2- P7 (coupures paysagères).

- P5.9 Sierre – Granges / Les canaux (Rèche et Milieux) comme liaisons polyvalentes pour atténuer la coupure induite par la zone à bâtir de Granges et de Grône.
- P5.10 Sion – Uvrier / Renforcer le canal d'Uvrier comme liaison polyvalente.
- P5.11 Sion – Entrée Est / Aménager un site relais humide.
- P5.12 Sion / Le Rhône et le canal de Vissigen comme liaisons mixtes au travers de la zone urbanisée sédunoise (REC) / Coordination R3.
- P5.13 Sion – Châteauneuf / Assurer la protection et la revalorisation des marais de Maladaires (REC, projet « Corbassière » en cours) / Coordination fiche U3 – P7 (coupures paysagères).
- P5.14 Sion – Châteauneuf / Renforcer le canal de la Blancherie comme une liaison polyvalente (REC) / Coordination fiche P7 (coupures paysagères).
- P5.15 Sion – Salins / Préserver, renforcer un passage faunistique terrestre entre les différentes poches urbanisées.
- P5.16 Grimisuat / Préserver, renforcer un passage faunistique terrestre entre Grimisuat et la zone urbanisée de l'étang de Revouire.
- P5.17 Sion – Conthey / Assurer une liaison amphibie entre le lac de Montorge et la Morge (REC).
- P5.18 Sion – Savièse / Maintien de la discontinuité bâtie entre Montorge et Diolly. Etudier les possibilités d'améliorer le passage de la faune à cet endroit stratégique.
- P5.19 Conthey – Vétroz / Reconstitution d'une zone alluviale dynamique et d'une zone relais humide (REC) / Coordination R3.
- Réaliser une étude de planification directrice (plan directeur Nature) à l'échelle de l'agglomération pour préserver, renforcer ou recréer les liaisons / relais biologiques.
- Réunir les bureaux d'écologie appliquée en charge des SPB pour assurer leur mise en réseau au-delà des frontières communales.
- Assurer la diffusion du guide pratique pour la biodiversité (service cantonal des forêts et du paysage, SFP) auprès des communes et des privés.

## EVALUATION

### Opportunité

La mesure vise à recréer ou renforcer les liaisons biologiques coupées ou affaiblies suite aux développements de ces dernières décennies en matière d'urbanisation, d'infrastructures ou de pratiques agricoles.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : Non concerné
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : La mise en place de mesures de protection des liaisons biologiques et des réseaux de biodiversité participe à la réduction des atteintes à la faune et la flore, et donc à l'environnement en général.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

**Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale**

-

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans l'élaboration d'une planification directrice des réseaux biologiques (plan directeur Nature).
- Accompagnement des communes dans la promotion d'une démarche régionale de définition des SPB.

### Tâches des communes

- Général : Réalisation d'une planification directrice des réseaux biologiques à l'échelle de l'agglomération en collaboration avec les services cantonaux concernés.
- Général : Promotion du guide pratique pour la biodiversité auprès de ses citoyens.
- Général : Mise en place d'une coordination intercommunale dans la définition des SPB.

- Général : Intégration des divers réseaux écologiques et corridors à faune dans l'instrument de planification communal approprié.
- Sierre : Planification de détail et mise en œuvre P5.1-2-6-7-8-9
- Sion : Planification de détail et mise en œuvre P5.10-11-12-13-14-15-17-18
- Conthey: Planification de détail et mise en œuvre P5.17-19
- Vétroz : Planification de détail et mise en œuvre P5.19
- Savièse: Planification de détail et mise en œuvre P5.18
- Grimisuat : Planification de détail et mise en œuvre P5.16
- Grône : Planification de détail et mise en œuvre P5.5
- Chalais : Planification de détail et mise en œuvre P5.5
- Veyras : Planification de détail et mise en œuvre P5.3-4
- Miège : Planification de détail et mise en œuvre P5.4
- Venthône : Planification de détail et mise en œuvre P5.3
- Chippis : Planification de détail et mise en œuvre P5.

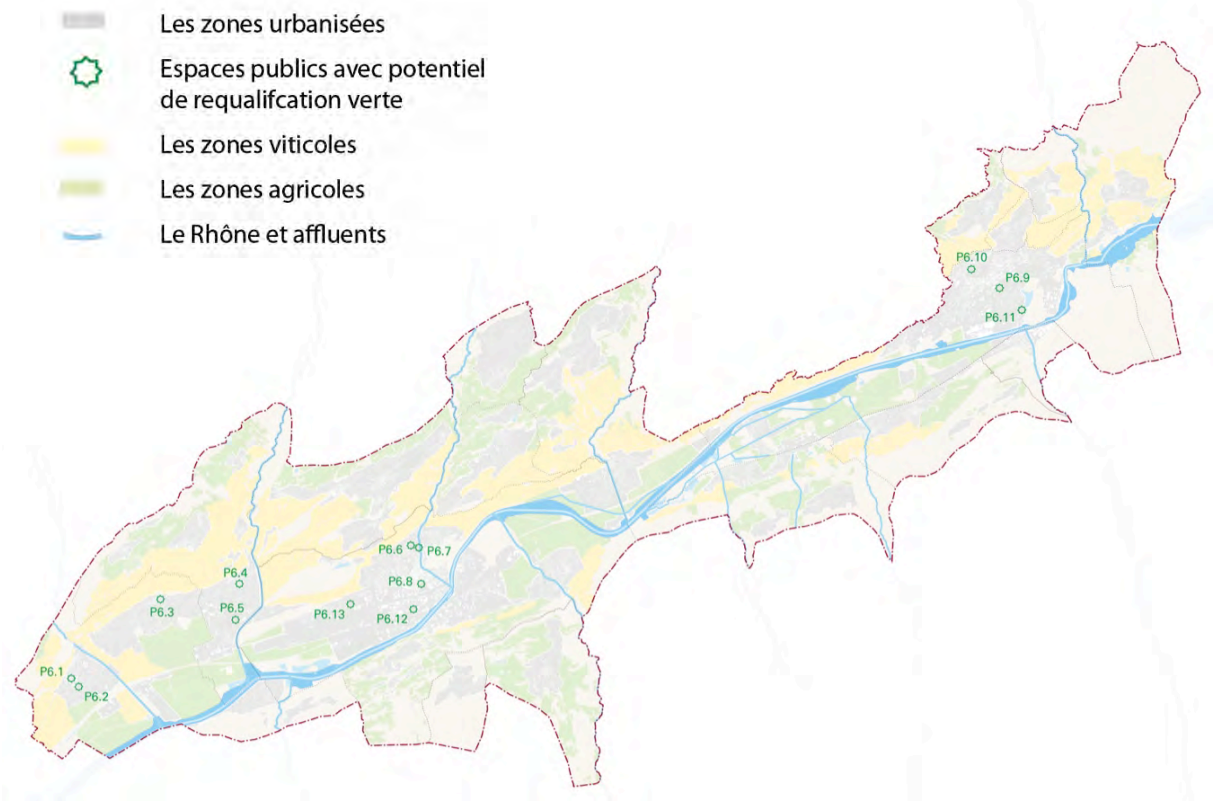
#### **Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)**

- Les premières études en matière de liaisons biologiques et les coordinations concernant les surfaces pour la biodiversité peuvent être entreprises dès à présent.

#### **REFERENCES**

- Réseau écologie Cantonal / Etat du Valais 2005.
- Concept de développement de la plaine (CDP), corepil de Sierre, 2007.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune, 2016, p. 1-4
- Agridea, Promotion de la biodiversité dans l'exploitation agricole : Exigences de base et niveaux de qualité : Conditions – charges – contributions, 2015, p.1-20.
- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal A.11 : Réseaux écologiques et corridors à faune.
- Guide pratique pour la biodiversité, SFP, Gren, 2010.
- Cavallera 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.
- Drosera SA, Réseaux écologiques, <http://www.drosera-vs.ch>, 2015
- BTEE SA, Réseaux agro-environnementaux, <http://bteesa.com>, 2015



| MESURE P6                                                                                                               | LA NATURE EN VILLE |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                                                                                                                         | Priorité : -       |
| <b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, Communes, Canton (SFP, SPE, SDT)<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Communes |                    |
| <b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> P6 Nature en ville                                                                  |                    |
| <b>Coordination PA3 :</b> P5, U1, U2<br><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches C.2                     |                    |
|                                      |                    |
|                                     |                    |

## INTRODUCTION

Les espaces verts sont souvent perçus comme les symboles de la qualité de l'espace urbain. La densification des villes n'est pas contraire à la présence de la nature, ni à la valorisation de la biodiversité au sein du milieu urbain. Le fait de repenser la qualité de ces espaces urbains densifiés en y intégrant la nature favorise un cadre de vie favorable au bien-être des habitants.

Comme exprimé par différents rapports de la Confédération, la nature en ville peut rendre de nombreux services notamment en lien avec la problématique du changement climatique ; elle réduit les risques climatiques liés aux fortes précipitations et atténue le phénomène de l'îlot de chaleur.

Si la présente fiche cible quelques mesures localisées concernant des espaces publics, une multitude d'actions peuvent être entreprises, tant par les privés que les pouvoirs publics, d'un simple balcon ou toiture, à un aménagement à l'échelle d'un quartier, en passant par des jardins de particuliers.

## INTENTION

### Etat actuel

- Potentiel important d'amélioration de la nature en ville (espaces verts, parcs publics, espaces de sport et de détente, espaces résiduels) en matière de plantations, d'éléments aquatiques, de revêtements, etc.
- Faible qualité naturelle des espaces verts (espèces non-indigènes, gazon etc., proportion de surface imperméable importante, etc.).
- Rôle sous-estimé des espaces résiduels en tant que milieux relais.
- Nombreux espaces résiduels pas valorisés.
- Absence de mise en réseau des espaces naturels en ville.
- Prolifération des plantes exotiques envahissantes (également le long des voies de communication et dans les zones agricoles).

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Contribuer à la qualité de vie urbaine (aspects sociaux, économiques, environnementaux, de santé public, etc.) grâce à la nature en ville.
- Augmenter les proportions de surfaces vertes, notamment dans les zones denses.
- Améliorer la qualité naturelle des espaces verts en terme de biodiversité.
- Maintenir une biodiversité élevée en zone urbaine.
- Favoriser une mise en réseau des espaces naturels.
- Maintenir des espaces verts et des espaces d'eau afin de lutter contre les îlots de chaleur.
- Rationaliser les coûts d'entretien des espaces verts en adoptant une gestion extensive et en réduisant le recours aux pesticides.
- Limiter le risque d'inondation par la mise en place de sols perméables limitant les débits de crue grâce au stockage de l'eau dans les sols.
- Informer la population des bienfaits de la nature en ville.
- Lutter contre les plantes exotiques envahissantes.

### Mesures générales

- Privilégier l'implémentation d'éléments naturels en ville tels que : des parcs, une arborisation urbaine, des espaces végétalisés dans les rues, places, des toitures, des murs, des façades ou des balcons végétalisés, des « Jardins de poche » ou potagers urbains dans les interstices urbains.
- Favoriser la présence d'eau dans les zones urbanisées (cours d'eau à l'air libre, fontaines, etc.)
- Favoriser des fonctions diverses et combinables de ces différents espaces (délassement et maintien de la biodiversité dans un même espace par exemple).
- Mettre en place un entretien différencié sur les espaces verts publics (composante naturelle VS composante loisirs et détente).

- Maintenir la biodiversité en ville grâce à : des plantations variées et adaptées; le remplacement de zones de gazon stériles par des prairies fleuries, la mise en réseau des zones de verdure afin de développer les continuités biologiques dans l'espace urbain et la circulation de la faune et de la flore; etc.
- Favoriser des sols perméables, à l'albédo élevé.
- Elaborer une charte / recommandations / règlements pour les aménagements extérieurs, les plantations, les plantes exotiques envahissantes, etc.
- Sensibiliser les habitants à la nature en ville grâce à l'information citoyenne; des démarches participatives ; la possibilité pour les habitants de transmettre leurs demandes.
- Assurer la diffusion du guide pratique pour la biodiversité (service cantonal des forêts et du paysage, SFP) auprès des communes et des privés.
- Etablir un inventaire de la biodiversité dans les pôles urbains (coordination P5, liaisons biologiques).
- Définir une coordination régionale en matière de lutte contre les plantes exotiques envahissantes.
- Réaliser des visions directrices en matière d'espaces publics par pôles urbains.

### Mesures spécifiques

Les pôles urbains (Sion et Sierre) et la centralité principale (Ardon-Conthey-Vétroz) disposent d'espaces publics, centraux, qui présentent un potentiel intéressant de « requalification verte » :

- P6.1 Ardon, place Saint-Jean / 5'600 m2 / Potentiels : stationnements – place publique – place de jeux – espaces naturels .
- P6.2 Ardon, parc du site scolaire / 4'000 m2 / Potentiels : place de jeux – détente / loisirs – espaces naturels .
- P6.3 Vétroz, la place du Four / 2'300 m2 / Potentiels : stationnements – place publique – espaces naturels .
- P6.4 Conthey, parc du site scolaire de Plan-Conthey / 2'500 m2 / Potentiels : stationnement – place de jeux – place publique – détente / loisirs – espaces naturels .
- P6.5 Conthey, parc du site scolaire de Châteauneuf / 7'500 m2 / Potentiels : place de jeu – place de sport – détente / loisirs – espaces naturels .
- P6.6 Sion, requalification du cimetière de Saint-François / 12'800 m2 / Potentiels : parc public – espaces verts.
- P6.7 Sion, jardins du couvent des Capucins / 6'000 m2 / Potentiels : parc public – stationnement – espaces naturels.
- P6.8 Sion, parc des Mayennets / 3'750 m2 / Potentiels : stationnements – parc public – place de jeux – espaces naturels.
- P6.9 Sierre, le Petit Bois / 10'600 m2 / Potentiels : Lieux de détente – espaces naturels .
- P6.10 Sierre, place de Champétroz / 8'700 m2 / Potentiels : sports – site manifestation – espaces naturels – liaison à créer avec le Château Mercier.
- P6.11 Sierre, site de Géronde / 40'000 m2 / Potentiels : sports / détente / loisirs – espaces naturels, site manifestation – liaison à créer entre les secteurs du Technopôle et des Condémines avec une frange à valoriser le long de la voie ferrée industrielle.

Sion affiche également un potentiel de création de nouveaux espaces publics :

- P6.12 Sion, création d'un parc à l'échelle de la ville du 21<sup>ème</sup> siècle (coordination avec la fiche U2, secteurs stratégiques et P2, agriculture de loisirs) / jusqu'à 6'000 m2 / Potentiels : équipement publics – détente / loisirs – espaces naturels – jardins partagés.
- P6.13 Sion, création d'un parc à l'échelle du quartier de Châteauneuf, en lien avec la colline des Potences (coordination avec la fiche P2, agriculture de loisirs) / jusqu'à 16'000 m2 / Potentiels : détente / loisirs – place de jeux – jardins partagés – espaces naturels.

## EVALUATION

### Opportunité

Le développement d'éléments naturels en ville contribue à la qualité de vie de secteurs souvent densément bâtis, atténue les effets climatiques extrêmes, tout en améliorant les valeurs biologiques et environnementales à plus large échelle.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (amélioration de la qualité du système de transports) : Non concerné
- **CE2** (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) : Non concerné



- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Le phénomène d'îlot de chaleur peut être minimisé par une présence plus importante de la végétation en ville, réduisant l'impact sur le climat. Une perméabilité accrue des sols permet une meilleure gestion des eaux de ruissellement.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

**Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale**

-

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans l'élaboration d'un guide / une charte de recommandations pour favoriser les bonnes pratiques en matière de nature en ville.
- Accompagnement des communes dans le cadre d'actions de promotion pour la nature en ville.
- Accompagnement des communes dans la mise en place de visions directrices.

### Tâches des communes

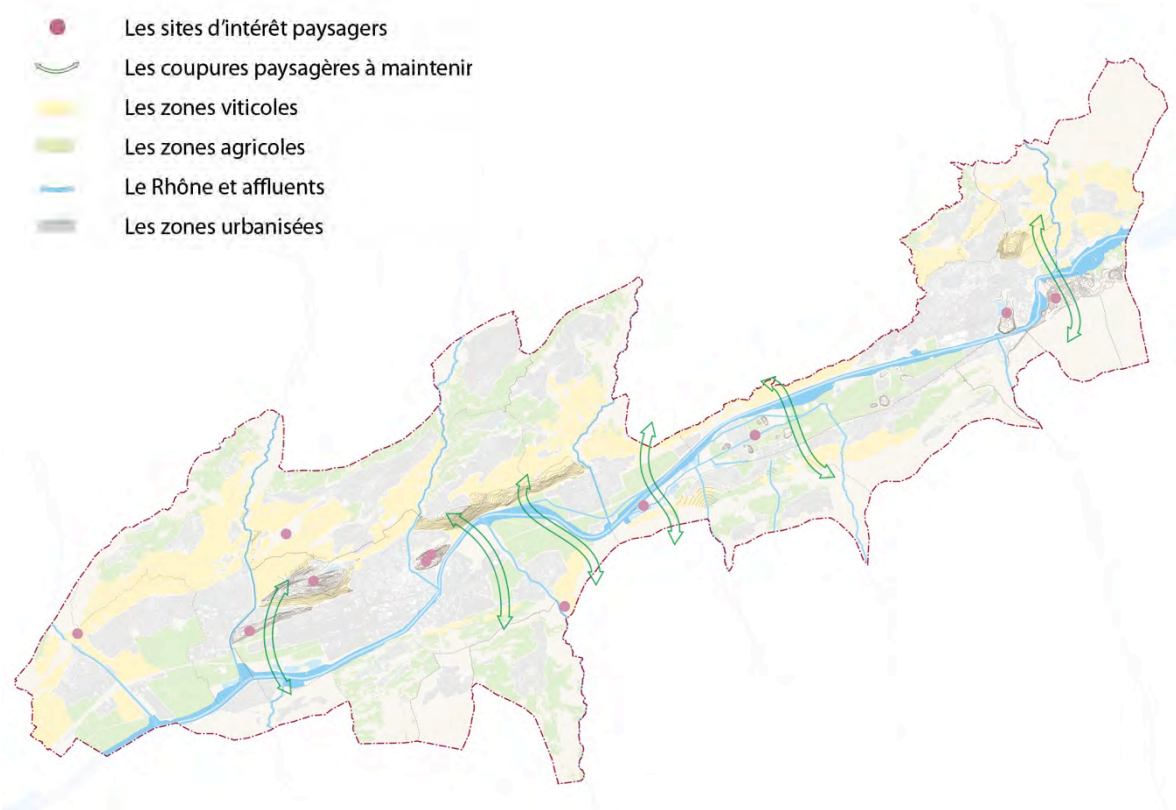
- Elaboration des prescriptions (charte, règlement spécifique, etc.) pour favoriser la nature en ville.
- Définition et réalisation de projets paysagers durables (matériaux, espèces végétales, revêtements, etc.) pour les espaces résiduels, les espaces verts et les espaces publics existants.
- Ajustement des méthodes d'entretien auprès des services techniques.
- Sensibilisation auprès des privés.
- Elaboration de visions directrices des espaces verts.
- Coordination avec les services cantonaux concernés dans la lutte contre les plantes exotiques envahissantes.

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

- Les coordinations de mesures pour promouvoir la nature en ville peuvent être lancées dès à présent.

## REFERENCES

- Canton de Genève, Département de l'Intérieur de la Mobilité et de l'Environnement (DIME), Nature en Ville : programme, 2013, p.1-70.
- Commune de Montreux, Règlement communal sur le plan général d'affectation et la police des constructions, 2007, p.1-44.
- 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.
- Kempf, Vincent, Acclimatation en quelques mots, Séminaire ASPAN-SO-ARE, Adaptation au changement climatique: quelle contribution l'urbanisme peut-il apporter?, 2014
- 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.
- Guide pratique pour la biodiversité, SFP, Gren, 2010.
- Place à la nature en ville ! Publication de l'OFEV, 2000

| MESURE P7                                                                                                                     | LES SITES D'INTERET PAYSAGER |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
|                                                                                                                               | Priorité : -                 |
| <b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, communes, Canton (SBMA, SDT, SPE, SFP)<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Communes |                              |
| <b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> P3 Milieux naturels et axes paysagers transversaux                                        |                              |
| <b>Coordination PA3 :</b> P3, U1, U2<br><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches A.8, A.11, C.3                |                              |
|                                            |                              |
|                                           |                              |

## INTRODUCTION

De nombreux sites d'intérêt paysager, naturel ou construit, se répartissent sur le territoire de l'agglomération, tels que des formes géomorphologiques marquantes (collines, gorges, etc.), des zones humides (p.ex. la réserve de Pouta-Fontana) des réserves naturelles (le parc naturel de Finges), des coupures paysagères entre les zones à bâtir, les édifices moyenâgeux ou encore les centres historiques des villages et des villes. La majorité des sites d'intérêt paysager se trouvent soumis à des zones de protection ou à des règles assurant leur préservation. Néanmoins, ils sont sujets à la pression des zones urbaines, des loisirs, etc., et leur maintien n'est pas toujours assuré.

## INTENTION

### Etat actuel

- L'agglomération comprend des formes géomorphologiques caractéristiques, des gorges (de la Borgne, de la Lizerne) ainsi que de nombreuses collines, issues de dépôts morainiques, parsemant la plaine. Trois secteurs principaux sont distingués :
  - A l'Est, à Sierre autour du lac de Géronde et à proximité du Rhône
  - Au centre, entre Sierre et Granges, de moindre ampleur et disséminées dans la plaine
  - A l'Ouest, les plus emblématiques de l'agglomération avec les collines des Maladaires, de Montorge, de Valère et de Tourbillon.
- Le périmètre de l'agglomération « Valais Central » comporte deux principales zones humides, à l'Est avec la zone alluviale de Finges et au centre, avec le bas-marais de Pouta-Fontana.
- Le Parc Naturel de Pfin-Finges (PNF) s'étend de Gampel à Sierre. Le Bois de Finges est l'une des plus grandes pinèdes d'Europe de l'Ouest. De plus, il comprend une des plus importantes zones alluviales protégées de Suisse et fait également partie de l'inventaire fédéral des sites de reproduction de batraciens. Le Bois de Finges a récemment rejoint le réseau des parcs naturels régionaux suisses.
- Les coupures paysagères sont des composantes essentielles à l'ossature territoriale de l'agglomération en apposant des vides entre les différentes zones urbanisées. La lecture du territoire est améliorée, le mitage de l'urbanisation contenu. La notion paysagère des coupures n'est pas synonyme de valeur biologique. Un paysage peut être bâti ou non. Ici, c'est l'effet de coupure visuelle qui est recherché. Transversales à la plaine du Rhône, les principales sont au nombre de six.
- Le patrimoine bâti est un élément marquant du paysage de l'agglomération du Valais central. Le coteau viticole, avec ses emblématiques terrasses et murs en pierre sèche, représente un patrimoine et un élément identitaire unique (développé dans la fiche P2.). Les châteaux moyenâgeux sont des éléments marquants des promontoires de plaine. Les plus emblématiques sont les châteaux de Valère et Tourbillon mais d'autres sites méritent d'être valorisés tels que les ruines du château de la Soie, de Montorge, de Beauregard, de Granges. Le patrimoine bâti des centres historiques des villages est également un élément constitutif du paysage de l'agglomération du Valais central.
- D'autres sites d'intérêt paysager sont localisés sur le territoire de l'agglomération.

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Identifier les sites d'intérêt paysager dignes de sauvegarde.
- Préserver et valoriser les sites d'intérêt paysager.
- Favoriser la mise en réseau des sites paysagers à vocation touristique, dans une perspective de tourisme doux.
- Favoriser la lisibilité du paysage de l'agglomération en maintenant des respirations vertes.

### Mesures

- Préserver la valeur de ces sites en maintenant ou ajoutant des zones de protection adéquates.
- Coordonner la promotion et l'accessibilité des sites d'intérêt paysager à vocation touristique.
- Baliser les accès aux sites d'intérêt paysager à vocation touristique depuis les arrêts TP et développer les accès MD (coordination avec les mesures MD).
- Encourager et soutenir les projets de préservation et de valorisation des éléments du patrimoine bâti (châteaux, murs en pierre sèche fiches P3, centres historiques fiche U1).

- Sensibiliser le public à la valeur patrimoniale de ces éléments.
- Définir les moyens de sauvegarde à mettre en œuvre pour préserver les coupures paysagères.
  - Coupure Sion-Ouest. Enjeux : Rhône 3, réaménagement du secteur des Iles, avenir de l'aéroport, protection du secteur des marais des Maladaires (coordination fiche P5.13), protection du coteau viticole.
  - Coupure Sion-Est. Enjeux : dézonage du secteur mixte des Vergers (coordination fiche U3), garantie du maintien des surfaces agricoles existantes, prescriptions de développement du pôle hospitalier, amélioration de la qualité naturelle du golf (coordination fiche P5.11), préservation et entretien des murs en pierre sèche de Clavau (coordination fiche P3).
  - Coupure Bramois / Saint-Léonard. Enjeux : rationalisation de l'agriculture de plaine, élargissement R3, protection du vignoble (Ayent).
  - Coupure Saint-Léonard / Granges – Grône. Enjeux : valorisation du site de Pouta-Fontana (sensibilisation à la nature), diminution des constructions en zone agricole, protection du coteau viticole.
  - Coupure Grône / Chalais. Enjeux : retour en zone agricole de la zone industrielle différée (Chalais), mise en œuvre des mesures de la planification agricole (coordination fiche P2), mise en œuvre liaisons biologiques et sites relais (P5.6-7-8-9).
  - Coupure Sierre / Salquenen. Enjeux : liens entre Sierre, Salquenen et le parc Naturel de Finges, avenir du camping, mise en conformité du zonage par rapport aux zones de protection des sources (Sierre, coordination fiche U3), réflexion sur la création d'une zone d'agriculture de loisirs (coordination fiche P2).

## EVALUATION

### Opportunité

L'échelle de l'agglomération est intéressante dans l'optique d'assurer la protection des éléments paysagers marquant du territoire de projet ainsi que de mettre en valeur les objets présentant un potentiel de tourisme doux.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : La préservation de sites d'intérêt paysager permet de limiter le mitage du territoire et encourage ainsi un développement de l'urbanisation vers l'intérieur.
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : La préservation de sites d'intérêt paysager réduit la pression des activités humaines sur la faune et la flore et participe ainsi à la protection de l'environnement.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

### Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Aucune mise en zone à bâtir ne concerne la mesure U1.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans l'élaboration d'une vision directrice des sites d'intérêt paysager à vocation touristique.
- Accompagnement des démarches intercommunales en matière de préservation ou de renforcement des coupures paysagères.

### Tâches des communes

- Elaborer une vision directrice des sites d'intérêts, les inventoriant et définissant leur accès, un balisage commun, des circuits, leur promotion, etc.
- Modifier les plans d'affectation des zones pour garantir la protection des secteurs soumis à d'importantes pressions.
- Sion, Saint-Léonard, Ayent, Sierre, Grône, Chalais, Salquenen, Miège : Assurer le maintien et le renforcement des coupures au travers des outils d'aménagement du territoire (PAZ, RCCZ, plans d'affectation spéciaux, règlements spécifiques lors de constructions, etc.).

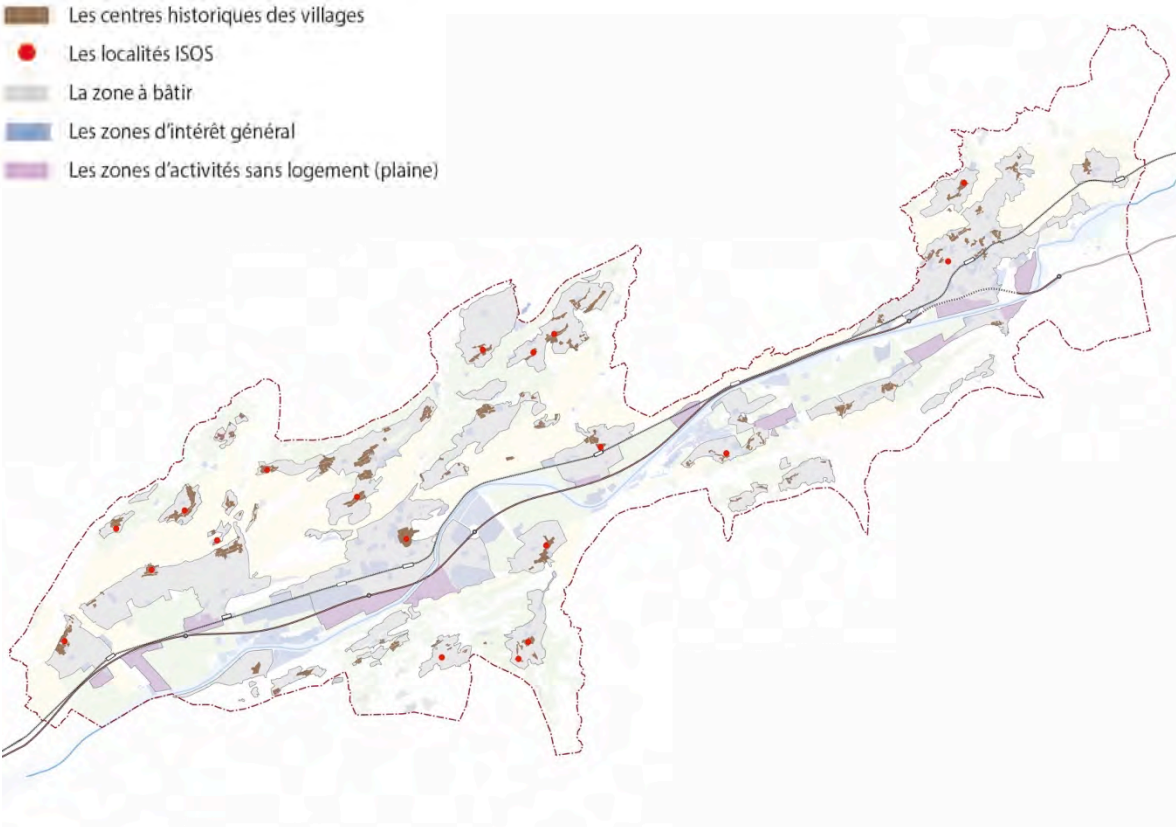
**Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)**

- Les premières mesures, notamment pour assurer les coupures paysagères, peuvent être étudiées dès à présent.

**REFERENCES**

- 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.



| MESURE U1                                                                                                                          | LES CENTRES HISTORIQUES |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
|                                                                                                                                    | Priorité : A            |
| <b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, Communes, Canton (SBMA, SDT, SRTCE)<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Communes         |                         |
| <b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> P5 Patrimoine bâti                                                                             |                         |
| <b>Coordination PA3 :</b> U2, P7, 7.1, 7.3, 7.5, 7.6, 9.3, 9.4<br><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches C.2, C.3 |                         |
|                                                 |                         |
|                                                |                         |



## INTRODUCTION

Depuis plusieurs décennies, les centres historiques connaissent, généralement, une baisse de leur attractivité, tant du point de vue de l'habitat que de celui des services. Autrefois, ces derniers étaient au cœur de la vie des Valaisans en concentrant dans un espace restreint les fonctions de logement, d'activités, ainsi que tous les services de base pour une population peu mobile. Depuis quelques années cependant, une tendance à un retour dans les villages historiques est observée. Grâce à leur important potentiel de rénovation, à leur caractère central et à la densité des constructions, les centres historiques des villages s'apparentent aux quartiers durables de demain.

## INTENTION

### Etat actuel

- Les zones « vieux villages » occupent des positions centrales au sein de la zone à bâtir et affichent un tissu construit dense.
- Les centres de villages sont souvent menacés de ruine et d'abandon (p.ex : bâtiments agricoles désaffectés; développement des constructions hors des centres villageois ; disparition des commerces et des services au profit de la périphérie ; etc.)
- D'intéressants potentiels de densification ou de réhabilitation de constructions existent. Ils restent cependant difficilement mobilisables, les obstacles étant nombreux (multipropriété, coûts, accès, stationnement, patrimoine, etc.).
- La pratique quotidienne des villages par les habitants diminue et le lien social s'amenuise.
- Certains centres historiques sont concernés par l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger (ISOS). Cela peut être une source de blocage lors de projets de transformation ou de réhabilitation du bâti.
- La loi sur les résidences secondaires permet la création de résidences secondaires dans les bâtiments protégés ou caractéristiques du site (art. 9 LRS).
- Une tendance à un retour vers les vieux villages émerge auprès de personnes souhaitant un habitat hors des standards actuels.

### Données quantitatives

- Les zones « vieux villages » représentent une surface de 245.5 hectares (le 7.2% des secteurs constructibles), répartis sur l'ensemble des communes du périmètre de l'agglomération.

### Objectifs

- Mettre en valeur et redynamiser les centres historiques des villages aux niveaux urbanistique, architectural et fonctionnel.
- Encourager une densification vers l'intérieur de qualité.
- Rendre attractifs les centres des villages pour le développement des logements et des activités.
- Favoriser la rénovation des centres historiques en cohérence avec le patrimoine bâti et notamment les objectifs de l'ISOS pour les sites concernés.
- Assurer la conservation à long terme de bâtiments protégés ou caractéristiques du site par la création de résidences secondaires lorsqu'aucune autre solution n'existe.
- Recréer du lien social.

### Mesures

- Déterminer les objets dignes de protection et caractéristiques du site dans les centres historiques (inventaire du patrimoine bâti).
- Adopter une vision directrice pour le développement des centres des villages (mobilités, mixité des fonctions, espaces publics, stationnements, définition de secteurs de développement, etc.).
- Mettre en lumière les potentiels de requalification et de densification (dents creuses, parcelles peu bâties, etc.).
- Favoriser la réhabilitation et la rénovation des bâtiments des centres historiques.
- Aménager des espaces publics mettant en valeur le patrimoine architectural et paysager.
- Définir des prescriptions favorables à la rénovation en zone « vieux villages », en coordination avec l'agglomération (accompagnement et conseils, règles constructives, plans de quartier, plans d'aménagement détaillé, remembrements parcellaires urbains, espaces extérieurs, stationnement, subvention, allègements fiscaux, etc.). Les prescriptions à intégrer se trouvent dans les RCCZ ou en annexe.
- Sensibiliser et informer la population et l'ensemble des acteurs intervenant sur le territoire de l'importance du

patrimoine bâti digne d'intérêt.

## EVALUATION

### Opportunité

Les centres historiques des villages sont une réserve de densification répondant en tous points aux principes d'un développement durable et vers l'intérieur. Densité, accessibilité, centralité sont autant de caractéristiques justifiant une densification de ces secteurs.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné.
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : La réhabilitation de bâtiments existants en logements et la construction d'éventuelles dents creuses sont des principes issus d'un développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti.
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné.
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Le développement vers l'intérieur permet de minimiser l'utilisation de la ressource non renouvelable qu'est le sol. De plus, les villages historiques occupant une position centrale et affichant une densité élevée, ils sont généralement bien desservis par les transports publics.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

### Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Aucune mise en zone à bâtir ne concerne la mesure U1.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement et coordination auprès des communes dans la définition des prescriptions communes permettant de favoriser la rénovation en zone « vieux villages ».

### Tâches des communes

- Elaboration d'une vision directrice pour le développement des centres de villages (diagnostic, obstacles, potentiels, objectifs, mesures, etc.).
- Réalisation d'un inventaire du patrimoine bâti.
- Intégration des recommandations cantonales concernant les objets dignes de protection et de l'ISOS.
- Définition des prescriptions favorables à la rénovation à l'échelle de l'agglomération.
- Définition de plans d'affectation spéciaux (PQ, PAD, RPU, etc.).
- Adaptation du PAZ et du RCCZ.

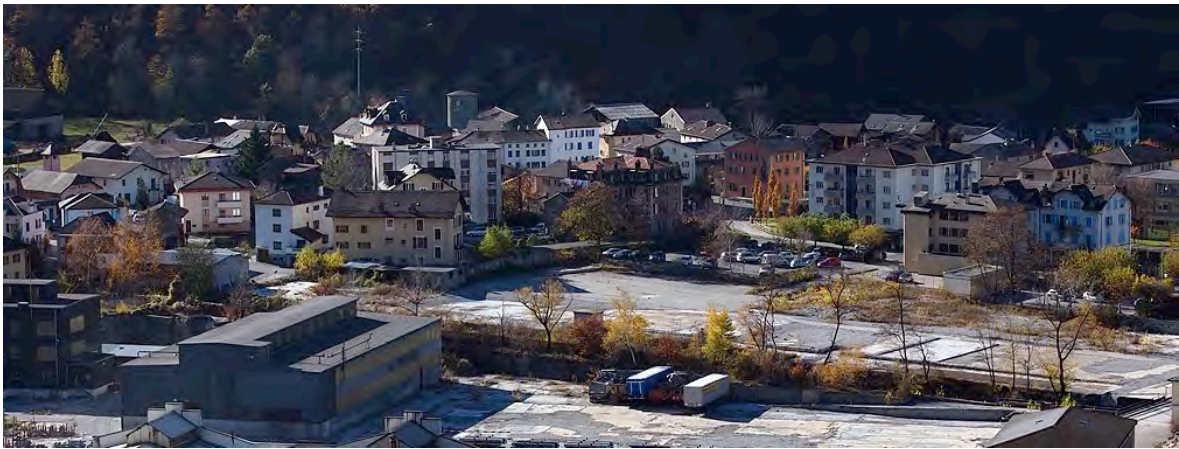
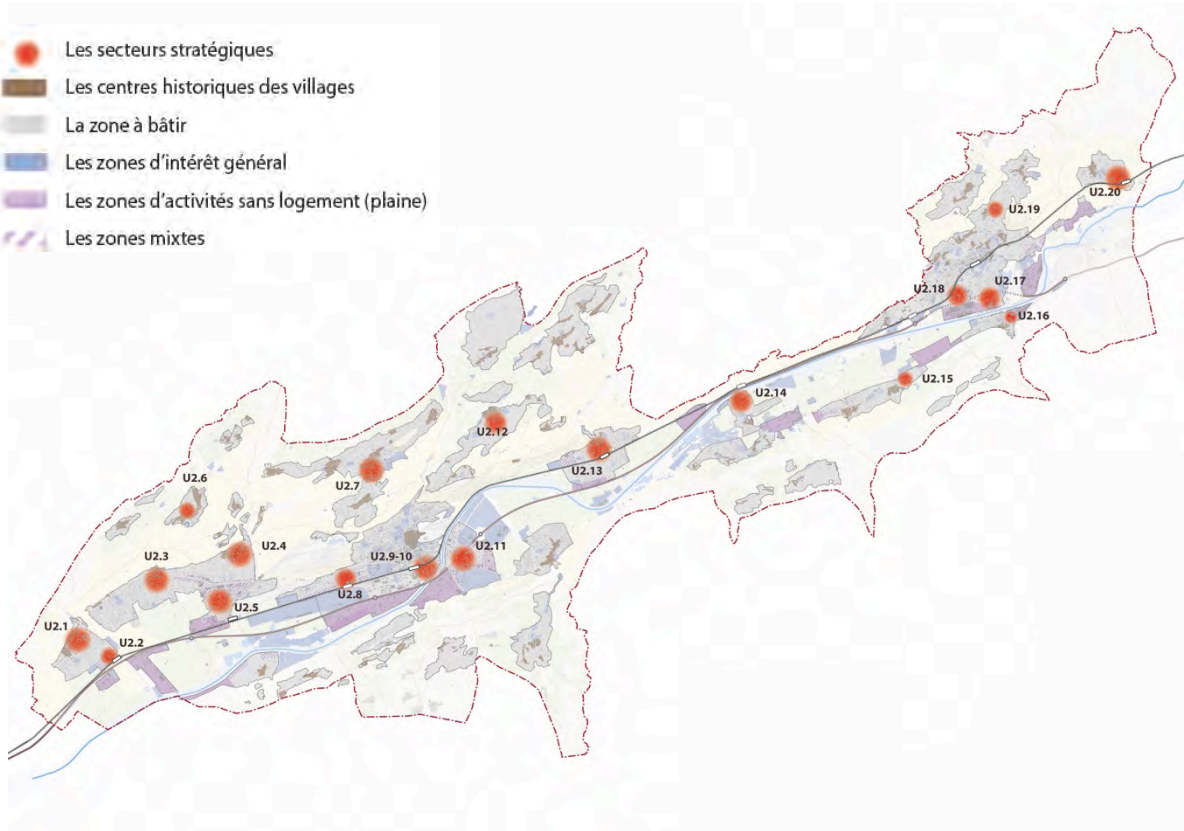
### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

- Les études préliminaires et inventaires peuvent débuter dès à présent.

## REFERENCES

- 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, 2016, p. 1-5.



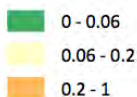
| MESURE U2                                                                                                                                                                                                                                                                                  | LES SECTEURS STRATEGIQUES |              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------|
| Paquet de mesures : non concerné                                                                                                                                                                                                                                                           |                           | Priorité : - |
| <p><b>Instance(s) concernée(s)</b> : Agglomération, Communes, Canton (SBMA, SDT, SRTCE)</p> <p><b>Maitre d'ouvrage</b> : Commune</p> <p><b>Commune(s) concernée(s)</b> : Ardon, Vétroz, Conthey, Savièse, Grimisuat, Sion, Saint-Léonard, Chalais, Sierre, Veyras, Chippis, Salquenen.</p> |                           |              |
| Mesure PA2 reprise/adaptée : -                                                                                                                                                                                                                                                             |                           |              |
| <p><b>Coordination PA3</b> : U1</p> <p><b>Coordination PDc (en cours de révision)</b> : C.1, C.2</p>                                                                                                                                                                                       |                           |              |
|                                                                                                                                                                                                         |                           |              |
|                                                                                                                                                                                                        |                           |              |

## INTRODUCTION

Les secteurs stratégiques se répartissent sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération Valais central et s'inscrivent dans une vision de développement à long terme. Il s'agit de secteurs préférentiels pour l'accueil de nouveaux habitants/emplois car possédant notamment une bonne desserte TP et un caractère central. Ainsi, ces secteurs présentent un potentiel de renforcement ou de développement de la vie locale. Les opérations de densification s'accompagnent d'un accroissement de la qualité des espaces publics.

Les secteurs stratégiques précisent là où le potentiel de densification apparaît comme important. Ils figurent ici à titre indicatif et des études de détail, menées par les communes, devront confirmer leur périmètre ainsi que leur potentiel. Les COS (Coefficient d'Occupation du Sol) de chaque parcelle sont toutefois représentés ici afin de donner des indications sur les potentiels de densification. Les parcelles sont classées selon la légende suivante :

### Coefficient d'occupation au sol



## INTENTION

### Etat actuel

- De nombreux secteurs, bien desservis actuellement ou prochainement par les transports publics, disposant de services et de commerces de proximité et offrant de la mixité entre logements et emplois, présentent des potentiels de densification.

### Données quantitatives

- La surface totale représente environ 200 hectares.
- Le potentiel d'accueil total est lui d'environ 15'000 hab/emplois.

### Objectifs

- Orienter le développement dans les secteurs centraux, à proximité des services et des équipements.
- Exiger une certaine densité dans ces secteurs, différenciée selon le niveau hiérarchique des localités.
- Accompagner les opérations de densification par une requalification des espaces publics.
- Améliorer la desserte TP et l'accessibilité MD de ces secteurs (connexions vers les attracteurs et centralités voisines, interface de transport, etc.).
- Favoriser l'implantation de commerces, de services et d'équipements publics.

### Mesures générales

- Préciser par des études de détail le contour des secteurs stratégiques ainsi que leur potentiel de densification.
- Définir une vision directrice du développement (urbanisation, mobilités, espaces publics, etc.).
- Modifier en conséquence le zonage et les règles constructives pour favoriser la densification (augmentation de la densité, introduction d'une densité minimale, redéfinition des gabarits autorisés, etc.).
- Appliquer des secteurs à aménager (plan de quartier, plan d'affectation détaillé, etc.) et des secteurs de développement aux parcelles définies comme stratégiques.
- Définir des projets de détail pour les espaces publics.
- Réaliser un plan des mobilités.



| U2.1 Ardon Centre                  |                            |                                                                | Priorité : A |
|------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------|
| Surface : env. 13.7 ha             | Densité visée : 125 hab/ha | Potentiel total : 1'715 hab/empl                               |              |
| Maitre d'ouvrage : Commune d'Ardon |                            | Coordination PA3 : P6, P6.2, M6.3, M7.2, M8.3, réseau TP agglo |              |



#### Justificatifs

- Proximité de la gare régionale d'Ardon.
- Proximité des commerces, services et équipements.
- Desserte par une ligne régionale de bus.
- Surfaces libres de constructions.
- Bâtiments à réaffecter.

#### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.18
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 6.3 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 3.3 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 4.1 ha

#### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Introduire une densité minimale (0.45-0.5) sur la zone d'habitations collectives 0.6.
- Accompagner les privés dans la réalisation des secteurs à aménager (habitations collectives 0.6 et 0.8) pour atteindre ces densités.
- Requalifier les espaces publics (route cantonale T9, route communale du Biais).



## U2.2 Ardon Gare

**Priorité : A**

Surface : env. 12.1 ha

Densité visée : 125 hab/ha

Potentiel total : 1'515 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Commune d'Ardon

**Coordination PA3 :** P6, M6.3, M8.3, réseau TP agglo



### Justificatifs

- Proximité directe de la gare régionale d'Ardon.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Surfaces libres de constructions.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.08
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 5.7 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 4.4 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Introduire une densité minimale (0.45-0.5) sur la zone mixte résidentielle et artisanale 0.6.
- Appliquer des secteurs à aménager pour les lots encore non construits.
- Favoriser l'implantation d'activités dans la première tranche constructible au Nord des rails, officiant comme écran au bruit ferroviaire.
- Requalifier la place de la Gare, l'avenue Neuve et l'avenue de la Gare.

## U2.3 Vétroz

**Priorité : A**

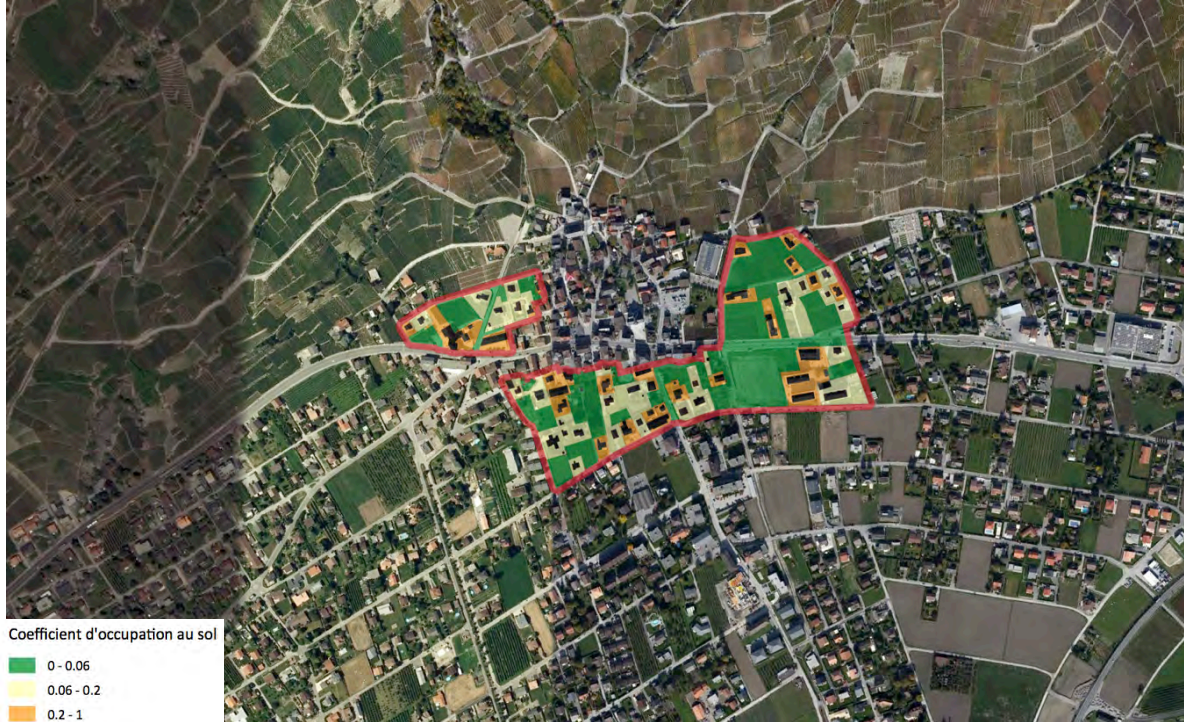
Surface : env. 9.8 ha

Densité visée : 125 hab/ha

Potentiel total : 1'225 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Commune de Vétroz

**Coordination PA3 :** P6, M5.5-6, 8.1, réseau TP aggro



### Justificatifs

- Proximité des commerces, services et équipements.
- Desserte par une ligne régionale de bus et par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Surfaces libres de constructions.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.1
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 4.8 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 2.7 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.3 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Généraliser la densité 0.7 au Sud de la route cantonale.
- Augmenter la densité à 0.7 dans les secteurs stratégiques au Nord de la route cantonale.
- Instaurer une densité minimale (0.55 pour la zone 0.7 et 0.4 pour la zone 0.5).
- Mettre en lumière le potentiel de densification à l'intérieur des poches majoritairement bâties (notamment celle au Sud-Ouest du centre du village).
- Requalifier la route cantonale T9 et les espaces publics centraux existants.



| U2.4 Plan Conthey                     |                            |                                        | Priorité : A |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------|--------------|
| Surface : env. 9.3 ha                 | Densité visée : 125 hab/ha | Potentiel total : 1'165 hab/empl       |              |
| Maitre d'ouvrage : Commune de Conthey |                            | Coordination PA3 : P6, réseau TP aggro |              |



Coefficient d'occupation au sol

- 0 - 0.06
- 0.06 - 0.2
- 0.2 - 1

### Justificatifs

- Proximité de la gare régionale de Châteauneuf-Conthey.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Proximité des commerces, services et équipements.
- Surfaces libres de constructions.
- Abords de la route cantonale en zone mixte sans logement.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.07
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 5.3 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 1.8 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.2 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Instaurer une densité minimale de 0.5 pour les secteurs de densité 0.6.
- Etudier la pertinence d'augmenter la densité de la bande mixte artisanat / commerce, actuellement à 0.3.
- Appliquer des plans d'affectation spéciaux sur les secteurs vides entre le village historique et la route cantonale. Il conviendra de considérer autant la contiguïté au tissu dense de Plan-Conthey que les nuisances induites par le trafic routier.
- Améliorer les liaisons MD vers la gare.

## U2.5 Conthey Gare

Priorité : A

Surface : env. 6.2 ha

Densité visée : 125 hab/ha

Potentiel total : 775 hab/empl

Maitre d'ouvrage : Commune de Conthey

Coordination PA3 : P6, M6.4, réseau TP agglo



### Justificatifs

- Proximité de la gare régionale de Châteauneuf-Conthey.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Proximité des commerces, services et équipements.
- Surfaces libres de constructions.
- Potentiel de densification de zones basse densité.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.12
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 1.7 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 3.4 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 1.1 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Instaurer une densité minimale de 0.6 pour la zone « résidentielle de plaine forte densité 0.7 ».
- Etudier le potentiel et la temporalité d'une mutation de la zone pavillonnaire. Selon les conclusions, adapter le plan d'affectation des zones en modifiant notamment la densité autorisée (actuellement 0.3).
- Requalifier la route d'Anzère, le chemin de la Chapelle et l'avenue de la Gare.



## U2.6 Erde

**Priorité : B**

Surface : env. 5.5 ha

Densité visée : 75 hab/ha

Potentiel total : 415 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Commune de Conthey

**Coordination PA3 :** réseau TP agglo



### Justificatifs

- Proximité des commerces, services et équipements.
- Desserte par une ligne régionale de bus.
- Surfaces libres de constructions.
- Bâtiments à réhabiliter.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.08
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 2.4 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 2.3 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 0.8 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Instaurer une densité minimale de 0.5 pour la zone moyenne densité 0.6.
- Créer des perméabilités piétonnes en direction du carrefour entre la route de Blanchette et la route de Collombe.

**U2.7 Saint-Germain / Savièse**

**Priorité : B**

Surface : env. 10.3 ha

Densité visée : 75 hab/ha

Potentiel total : 775 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Commune de Savièse

**Coordination PA3 :** sup.1, réseau TP agglo



**Justificatifs**

- Proximité des commerces, des services et des équipements.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Surfaces libres de constructions.
- Bâtiments à réaffecter.

**Statistiques du secteur (densités en COS)**

- COS moyen : 0.1
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 4.8 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 2.9 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.6 ha

**Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)**

- Augmenter la densité de la zone d'extension des villages comprise dans le secteur stratégique (actuellement de 0.5).
- Instaurer une densité minimale en fonction de la future densité autorisée.
- Appliquer un plan d'affectation spécial à la poche vide située entre les deux noyaux villageois.
- Etudier la pertinence d'une légère densification de la zone 0.3 de Crettamalerne.
- Réaménager la rue du Stade et modérer la traversée du village.
- Réaliser le plan d'affectation spécial de Moréchon (concours d'idées réalisé en 2014).



| U2.8 Sion, Châteauneuf                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                            |                                                                    | Priorité : C |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------|
| Surface : env. 10.2 ha                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Densité visée : 150 hab/ha | Potentiel total : 1'530 hab/empl                                   |              |
| Maitre d'ouvrage : Commune de Sion                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                            | Coordination PA3 : P5, P6, P6.13, P7, sup.7, M5.4, réseau TP aggro |              |
| <div><p>Coefficient d'occupation au sol</p><ul style="list-style-type: none"><li>0 - 0.06</li><li>0.06 - 0.2</li><li>0.2 - 1</li></ul></div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                            |                                                                    |              |
| <p><b>Justificatifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Proximité de la future gare de Sion-aéroport</li><li>• Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.</li><li>• Surfaces libres de constructions.</li><li>• Bâtiments à réaffecter.</li><li>• Relocalisation possible de terrains horticoles (délocalisation des serres municipales).</li><li>• Centre-ville accessible en modes doux.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                            |                                                                    |              |
| <p><b>Statistiques du secteur (densités en COS)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• COS moyen : 0.07</li><li>• Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 7.3 ha</li><li>• Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 1 ha</li><li>• Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 1.9 ha</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                            |                                                                    |              |
| <p><b>Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réaliser le plan de quartier d' « Oscar Bider » sur les parcelles vides le long des voies de chemin de fer.</li><li>• Etudier le potentiel de densification des parcelles actuellement en zone d'intérêt général (jardins, pépinière / serres municipales et place des Potences), et éventuellement modifier l'affectation de cette zone d'intérêt général.</li><li>• Maintenir la qualité paysagère du site (colline, canal, cordons boisés, coordination fiches P5.13-14, P7).</li><li>• Exiger des plans de quartier pour les parcelles inoccupées avec une densité minimale de 0.8.</li><li>• Accompagner la mutation des parcelles occupées par des halles industrielles pour favoriser une mixité habitats / activités.</li><li>• Créer un espace public vert pour l'ensemble du quartier autour de la colline des Potences (coordination fiche P6).</li><li>• Requalifier la rue Oscar-Bider et la rue de l'Avenir.</li></ul> |                            |                                                                    |              |

## U2.9 Sion, Cour de Gare (Nord des voies)

**Priorité : A**

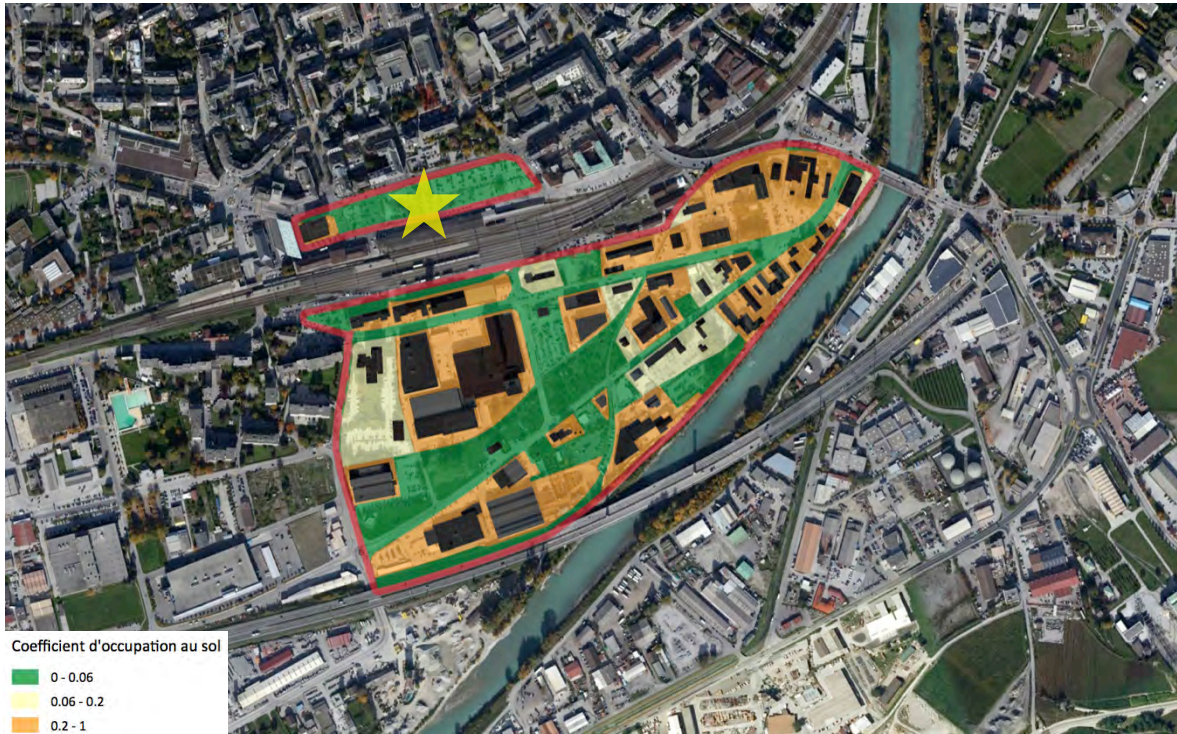
Surface : env. 1.4 ha

Densité visée : 400 hab/ha

Potentiel total : 560 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Commune de Sion

**Coordination PA3 :** P6, M7.7, réseau TP aggro



### Justificatifs

- Proximité de la gare de Sion.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Situation au centre-ville de Sion.
- Proximité des commerces, services et équipements.
- Occupation du sol optimisable (parcelles vides, friches, surfaces de dépôt et de stockage, etc.)

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.11
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 1.2 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 0 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 0.2 ha

### Mesures spécifiques

- Réaliser le plan de quartier en force.
- Réaménager l'espace T9 (route cantonale, coordination avec le Canton).
- Aménager un franchissement reliant Cour de Gare à la Ville du 21<sup>ème</sup> et desservant les quais CFF



|                                                        |                            |                                                                            |              |
|--------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------|
| U2.10 Sion, ville du 21 <sup>ème</sup> (Sud des voies) |                            |                                                                            | Priorité : B |
| Surface : env. 23 ha                                   | Densité visée : 250 hab/ha | Potentiel total : 5'750 hab/empl                                           |              |
| Maitre d'ouvrage : Commune de Sion                     |                            | Coordination PA3 : P1, P6, P6.12, M1.6, M2.1, M5.4, sup.5, réseau TP aggro |              |



Coefficient d'occupation au sol

- 0 - 0.06
- 0.06 - 0.2
- 0.2 - 1

### Justificatifs

- Proximité de la gare de Sion.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Proximité des commerces, services et équipements.
- Développement en cours d'un pôle de formation (EPFL et Haute école).
- Développement d'une liaison câblée vers la piste de l'Ours et les plats de Thyon.
- Quartier industriel en mutation.
- Surfaces libres de constructions.
- Bâtiments à réaffecter.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.16
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 7.9 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 3.1 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 12 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail)

- Réaliser un plan-guide pour le quartier Sous-Gare (Ville du 21<sup>ème</sup>) permettant de disposer d'une vision directrice.
- Mettre en place un concours de projets sur les espaces publics et un concours d'idées sur la morphologie urbaine.
- Adapter, selon les conclusions du concours, le plan-guide.
- Mettre progressivement en application le plan-guide (secteurs à aménager, espaces publics, etc.).
- Disposer de surfaces pour relocaliser les activités incompatibles avec le devenir mixte du quartier.
- Requalifier la rue de l'Industrie.
- Aménager un franchissement reliant Cour de Gare à la Ville du 21<sup>ème</sup> et desservant les quais CFF.

**U2.11 Sion, Cour Roger Bonvin**

**Priorité : B**

Surface : env. 23 ha

Densité visée : 250 hab/ha

Potentiel total : 5'750 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Commune de Sion

**Coordination PA3 :** P6, réseau TP aggro



**Justificatifs**

- Convergence des entrées Sud et Est vers le centre-ville.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Disponibilité de terrains (non-bâti ou en friche).
- Proximité du centre-ville.
- Présence de la Ferme-Asile, l'un des pôles culturels de la capitale.
- Présence du Cour Roger Bonvin, espace public majeur de la ville.

**Statistiques du secteur (densités en COS)**

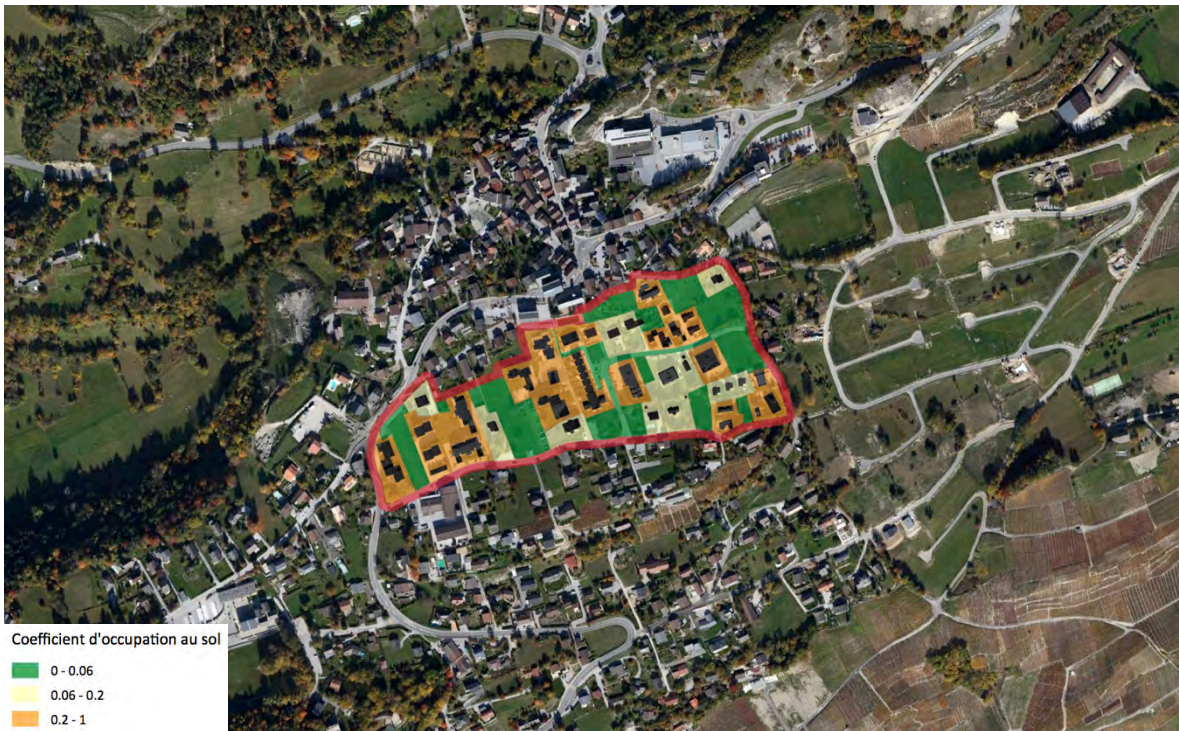
- COS moyen : 0.1
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 14 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 4.1 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 4.9 ha

**Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail)**

- Réaliser les plans de quartier en cours d'étude (Centrale Casino, Préjeux, Papival).
- Maintenir des surfaces naturelles autour de la Ferme-Asile.
- Poursuivre les réflexions urbanistiques pour relier le futur campus (EPFL, HEVs) et le pôle hospitalier.
- Etudier la pertinence de la création d'un parking-relais.



| U2.12 Grimisuat                         |                           | Priorité : C                              |
|-----------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|
| Surface : env. 6.7 ha                   | Densité visée : 75 hab/ha | Potentiel total : 505 hab/empl            |
| Maitre d'ouvrage : Commune de Grimisuat |                           | Coordination PA3 : sup.2, réseau TP aggro |



Coefficient d'occupation au sol

- 0 - 0.06
- 0.06 - 0.2
- 0.2 - 1

### Justificatifs

- Proximité des commerces, services et équipements.
- Desserte par une ligne régionale de bus.
- Surfaces libres de constructions.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.13
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 2.2 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 1.4 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 3.1 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Etudier la pertinence d'une légère augmentation de la densité dans la zone d'habitat collectif (0.5 vers 0.6) et dans la zone d'habitat individuel (0.3 vers 0.4).
- Instaurer une densité minimale en fonction des densités futures pour les zones d'habitat collectif et mixte (0.45 vers 0.5).



**U2.13 Uvrier / Saint-Léonard**

**Priorité : A**

Surface : env. 8.6 ha

Densité visée : 125 hab/ha

Potentiel total : 1'075 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Communes de Saint-Léonard et de Sion

**Coordination PA3 :** M4.5, réseau TP aggro



**Justificatifs**

- Proximité de la gare régionale de Saint-Léonard.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Proximité des commerces, services et équipements.
- Surfaces libres de constructions.
- Bâtiments artisanaux à réaffecter sur les quais.

**Statistiques du secteur (densités en COS)**

- COS moyen : 0.19
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 4.4 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 1.3 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.9 ha

**Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)**

- Assurer une coordination entre les densités des secteurs stratégiques de Sion et de Saint-Léonard (étudier notamment la pertinence d'une augmentation de la densité de la zone « 2 étages », actuellement de 0.45 vers 0.6).
- Instaurer une densité minimale sur l'ensemble des zones du secteur stratégique (0.45 vers 0.5).
- Appliquer des secteurs à aménager pour les parcelles le long des voies ferrées dont l'affectation est appelée à changer prochainement.
- Réaménager la place de la gare, l'Avenue de la gare ainsi que les digues de la Lienne.

| U2.14 Granges                        |                            |                                  | Priorité : C |
|--------------------------------------|----------------------------|----------------------------------|--------------|
| Surface : env. 11 ha                 | Densité visée : 125 hab/ha | Potentiel total : 1'375 hab/empl |              |
| Maitre d'ouvrage : Commune de Sierre |                            | Coordination PA3 : P1, sup.1     |              |



Coefficient d'occupation au sol

- 0 - 0.06
- 0.06 - 0.2
- 0.2 - 1

### Justificatifs

- Proximité de la future gare régionale de Granges.
- Desserte par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Surfaces libres de constructions.
- Potentiel de densification.
- Potentiel de mutation du tissu artisanal le long du Rhône.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.11
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 5.8 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 2.8 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.4 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Instaurer une densité minimale (0.55 à 0.6) pour la zone moyenne densité 0.7.
- Etudier la pertinence et le potentiel d'un développement de la fonction de logement dans la zone mixte longeant le Rhône.
- Etudier la mutabilité des secteurs pavillonnaires contigus au secteur stratégique.
- Réaménager l'avenue de la Gare et la route du Foulon.



| U2.15 Chalais                         |                           |                                                 | Priorité : C |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------|--------------|
| Surface : env. 4.7 ha                 | Densité visée : 75 hab/ha | Potentiel total : 355 hab/empl                  |              |
| Maitre d'ouvrage : Commune de Chalais |                           | Coordination PA3 : M7.4, M10.1, réseau TP agglo |              |



Coefficient d'occupation au sol

- 0 - 0.06
- 0.06 - 0.2
- 0.2 - 1

### Justificatifs

- Desserte par une ligne régionale de bus et par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Interface de transports (bus, téléphérique vers Vercorin).
- Surfaces libres de constructions.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.06
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 2 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 1.8 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 0.9 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail)

- Instaurer des densités minimales dans les zones d'extension des villages, d'habitat collectif et mixte (habitat, commerce, artisanat).
- Appliquer des plans d'affectation spéciaux pour les secteurs vides et ne présentant pas une urbanisation rationnelle (accès, parcellisation, etc.).
- Réaménager la place du téléphérique (stationnements, interface avec les transports publics, espace public, etc.).

## U2.16 Chippis

**Priorité : A**

Surface : env. 1.3 ha

Densité visée : 200 hab/ha

Potentiel total : 260 logements

**Maitre d'ouvrage :** Commune de Chippis

**Coordination PA3 :** M9.1, M10.3, réseau TP agglo



### Justificatifs

- Proximité des commerces, services et équipements.
- Desserte par une ligne régionale de bus et par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Centre-ville de Sierre accessible en mobilité douce.
- Friches industrielles.

### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.04
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 1.2 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 0 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 0.1 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail)

- Modifier l'affectation de zone (actuellement industrielle).
- Réaliser le projet d'éco-quartier prévu.
- S'assurer de la bonne intégration du quartier dans le tissu existant (coutures espaces publics).
- Requalifier la Grande Avenue.
- Améliorer la liaison douce vers le centre-ville de Sierre.



**U2.17 Sierre, Sous-Géronde**

**Priorité : B**

Surface : env. 12 ha

Densité visée : 175 hab/ha

Potentiel total : 2'100 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Commune de Sierre

**Coordination PA3 :** P1, P6, P6.11, U4.3, M4.3, réseau TP aggro



**Justificatifs**

- Cadre favorable (site de Géronde, berges du Rhône).
- Centre-ville de Sierre accessible en mobilité douce.
- Desserte par les transports publics sierrois et le futur réseau d'agglomération.
- Surfaces libres de constructions.
- Potentiel de densification.
- Présence de bâtiments obsolètes.

**Statistiques du secteur (densités en COS)**

- COS moyen : 0.1
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 5.3 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 4.6 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.1 ha

**Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail)**

- Mettre en œuvre le plan d'aménagement existant du quartier de Sous-Géronde (densité de 0.7 à 0.9).
- Assurer le lien entre le lac de Géronde et les berges du Rhône par un espace public de qualité.
- Réaménager la route de Sous-Géronde.
- Prolonger la continuité du cheminement doux en pied de colline en direction de l'Ouest.
- Assurer une urbanisation cohérente de la partie Ouest du secteur et notamment son intégration au contexte de pied de colline (protégée au niveau cantonal, présence d'une zone archéologique).

**U2.18 Sierre, Condémines - Movimax**

**Priorité : C**

Surface : env. 13.3 ha

Densité visée : 175 hab/ha

Potentiel total : 2'330 hab/empl

**Maitre d'ouvrage :** Commune de Sierre

**Coordination PA3 :** P6, M4.3, réseau TP agglo



**Justificatifs**

- Proximité du centre-ville de Sierre, accessible en modes doux.
- Desserte existante par les transports publics sierrois et par le futur réseau d'agglomération.
- Déplacement programmé des activités sportives (terrains de sport de Condémines).
- Surfaces libres de constructions.
- Friches industrielles.

**Statistiques du secteur (densités en COS)**

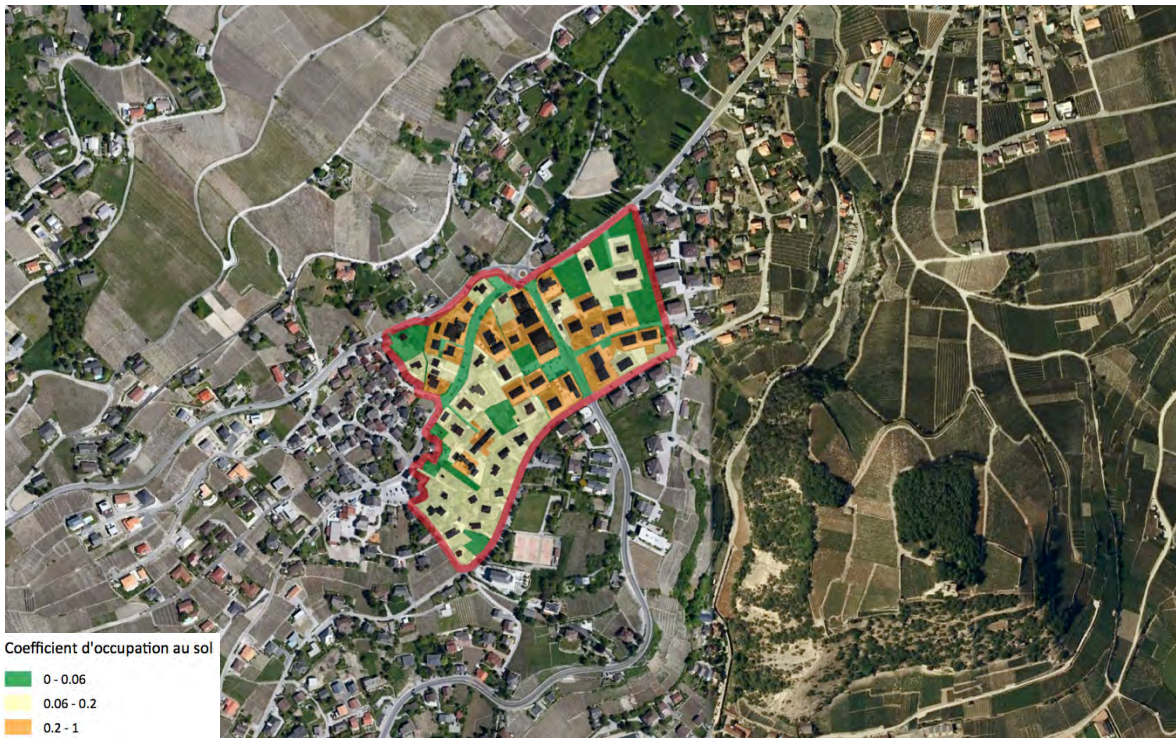
- COS moyen : 0.08
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 7.6 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 3.4 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.3 ha

**Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail)**

- Etudier la possibilité de réaffecter la zone d'intérêt général de Condémines en zone à bâtir mixte (densité de 0.7 à 0.9)
- S'assurer de la constructibilité de l'actuelle zone mixte (notamment en matière de pollution des sols).
- Définir une vision directrice pour un développement mixte du secteur stratégique.
- Introduire les objectifs de la vision directrice au travers d'un plan d'affectation spécial.
- Assurer une liaison douce directe et sûre avec le centre-ville et la gare (en lien avec la voie ferrée industrielle) ainsi que vers le site de Géronde (cheminement doux en pied de colline à prolonger).
- Réaménager la route de l'Industrie et la route de l'Ancien Sierre.
- Assurer la multimodalité sur la route de Lamberson.
- Prévoir des affectations, des implantations et des morphologies urbaines permettant d'atténuer les nuisances de la route cantonale.



|                                      |                           |                                                  |              |
|--------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------|--------------|
| U2.19 Veyras                         |                           |                                                  | Priorité : A |
| Surface : env. 7.6 ha                | Densité visée : 75 hab/ha | Potentiel total : 570 hab/empl                   |              |
| Maitre d'ouvrage : Commune de Veyras |                           | Coordination PA3 : M5.5-6, M9.6, réseau TP agglo |              |



Coefficient d'occupation au sol

- 0 - 0.06
- 0.06 - 0.2
- 0.2 - 1

### Justificatifs

- Proximité des commerces, services et équipements.
- Desserte par une ligne régionale de bus et par le futur réseau de bus d'agglomération.
- Quelques surfaces libres de constructions.
- Potentiel de densification.
- Point de convergence des routes menant à Miège et à Montana.

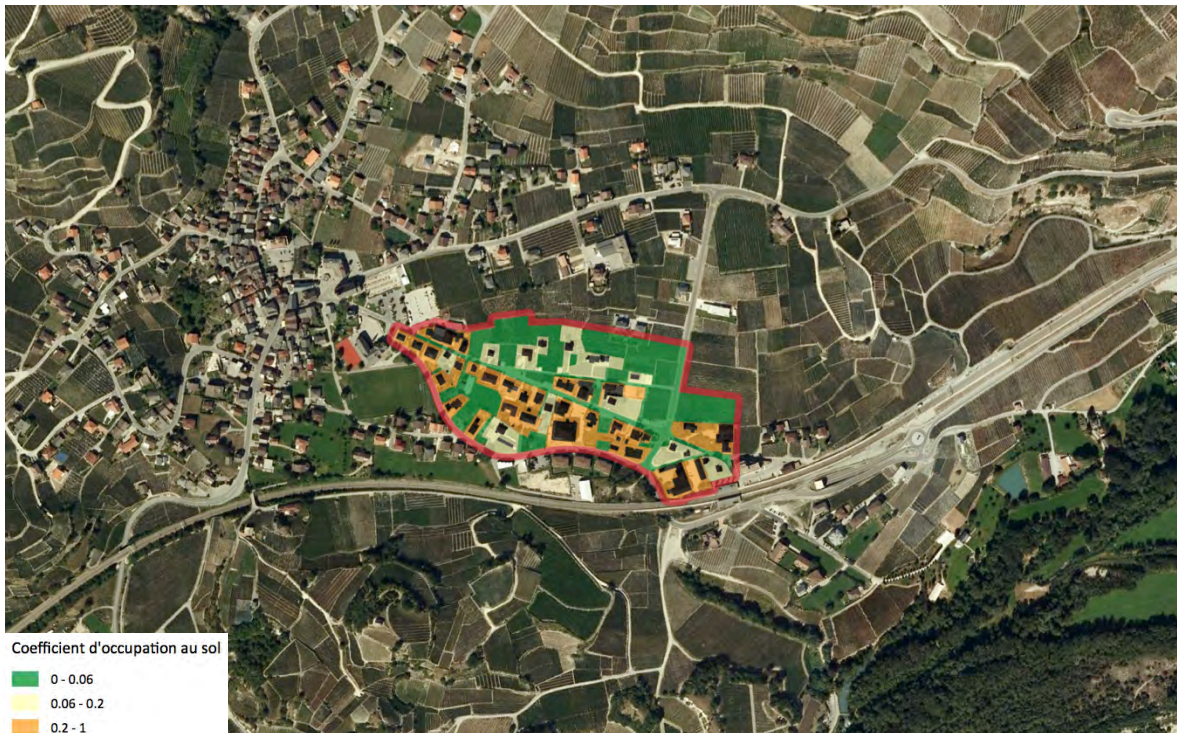
### Statistiques du secteur (densités en COS)

- COS moyen : 0.09
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 2 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 3.2 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.4 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Instaurer une densité minimale (0.45 à 0.5) pour les zones permettant actuellement une densité de 0.6.
- Etudier la pertinence d'une légère augmentation de densité dans les zones 0.3 du secteur stratégique (0.4 à 0.45).
- Garantir le maintien des activités existantes.
- Sécurisation des traversées de la route cantonale.
- Favoriser le développement de commerces et services.

| U2.20 Salquenen                         |                            |                                 | Priorité : B |
|-----------------------------------------|----------------------------|---------------------------------|--------------|
| Surface : env. 7.2 ha                   | Densité visée : 125 hab/ha | Potentiel total : 900 hab/empl  |              |
| Maitre d'ouvrage : Commune de Salquenen |                            | Coordination PA3 : M4.7, M5.5-6 |              |



Coefficient d'occupation au sol

- 0 - 0.06
- 0.06 - 0.2
- 0.2 - 1

### Justificatifs

- Proximité de la gare régionale de Salquenen.
- Desserte par une ligne régionale de bus.
- Proximité des commerces, services et équipements.
- Potentiel de densification.

### Statistiques du secteur

- COS moyen : 0.12
- Surface parcellaire vide (0 à 0.06) : 3.2 ha
- Surface parcellaire densifiable (0.06 à 0.2) : 1.3 ha
- Surface parcellaire occupée (0.2 à 1) : 2.7 ha

### Mesures spécifiques (sous réserve des conclusions des études de détail, densités en CUS)

- Instaurer une densité minimale dans les zones permettant actuellement une densité de 0.55 à 0.6.
- Améliorer le lien entre la gare et le centre du village par une requalification de la Bahnhofstrasse.



## EVALUATION

### Opportunité

Les secteurs définis comme stratégiques dans le projet d'agglomération présentent un potentiel de densification répondant en tous points aux principes d'un développement durable et vers l'intérieur. Densité, accessibilité, centralité sont autant de caractéristiques justifiant leur densification.

### Utilité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : 1. Concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transport // 2. Réduction de la dispersion de l'urbanisation // 3. Amélioration de la qualité des espaces publics
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Le développement vers l'intérieur permet de minimiser l'utilisation de la ressource non renouvelable qu'est le sol. De plus, la densification permet de concentrer les équipements et préserver ainsi les ressources.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

### Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Aucune mise en zone à bâtir ne concerne la mesure U2.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Coordination entre le développement des secteurs stratégiques et de la desserte en TP.

### Tâches des communes

- Adoption d'une vision directrice.
- Réalisation des diverses études de détail (densification, espaces publics, mobilité, etc.).
- Adaptation du plan d'affectation des zones et du règlement communal des constructions et des zones.

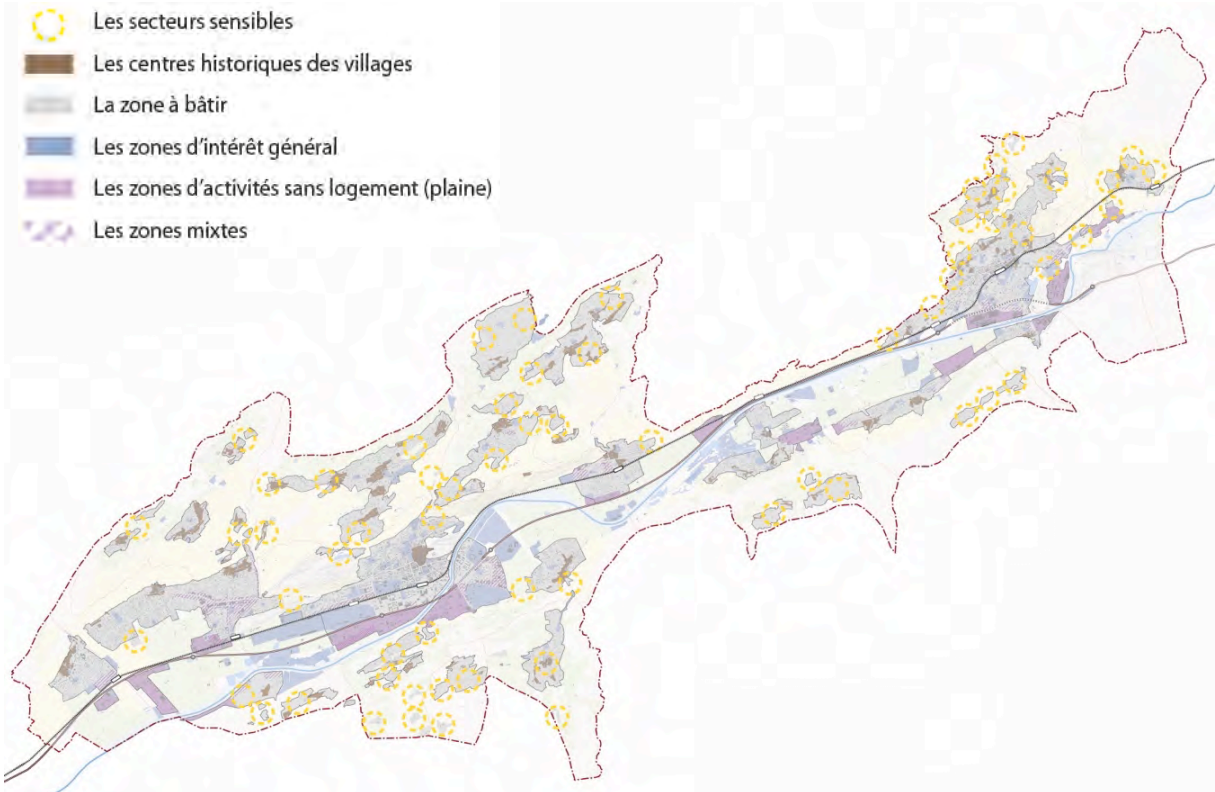
### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

- Les réflexions et études préliminaires peuvent commencer dès à présent. Les périmètres d'urbanisation devront être fixés au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du PDC.

## REFERENCES

- 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.2 Qualité des zones à bâtir, 2015, p.1-5.



| MESURE U3                                                                                                                           | LES SECTEURS SENSIBLES |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
|                                                                                                                                     | Priorité : A           |
| <p><b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, Communes, Canton (SDT, SBMA, SPE)</p> <p><b>Maitre d'ouvrage :</b> Communes</p> |                        |
| <p><b>Mesure PA2 reprise/adaptée :</b> -</p>                                                                                        |                        |
| <p><b>Coordination PA3 :</b> P5, P7</p> <p><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> Fiche C.1</p>                           |                        |
|                                                  |                        |
|                                                 |                        |



## INTRODUCTION

Au contraire des secteurs stratégiques où une densification est prônée, certains secteurs ne remplissent pas tous les critères pour un développement à court/moyen terme. Ces portions peuvent être caractérisées par leur situation périphérique, par un faible taux d'occupation, par une proximité ou une superposition avec des éléments paysagers et/ou naturels marquants ou encore par des caractéristiques peu compatibles avec l'habitat (danger, pente, exposition, etc.).

Sans anticiper l'entrée en vigueur du plan directeur cantonal, le projet d'agglomération localise, d'une manière générale, les surfaces qui pourraient nécessiter des actions de régulation ou de planification. Celles-ci seront à déterminer, dans le détail, par les communes concernées et le Canton une fois les nouveaux outils de dimensionnement de la zone à bâtir en force.

## INTENTION

### Etat actuel

- Un surplus théorique de 280 hectares (au-delà des besoins à 15 ans) en considérant uniquement le périmètre d'agglomération.
- Des secteurs de la zone constructible faiblement bâtis et en situation périphérique par rapport aux centralités existantes.
- Des secteurs en conflit avec les inventaires fédéraux (ISOS, IFP, PPS, IVS).
- Des secteurs où des opérations de densification n'apparaissent pas opportunes.
- Des zones constructibles contigües ou se superposant à des milieux naturels et/ou paysagers à préserver.
- Des secteurs dont l'environnement est peu favorable à la construction (dangers, pente, exposition).
- Des secteurs présentant des aménagements extérieurs avec un fort impact (mouvement de terrain, plantations, constructions annexes).

### Données quantitatives

- -

### Secteurs à étudier de manière préférentielle

Les surfaces concernées par un ou plusieurs éléments listés ci-dessus doivent être étudiées de manière préférentielle. La liste n'est évidemment pas exhaustive (chaque commune devra procéder à l'analyse de l'ensemble de son territoire et il est possible qu'à la lumière de ces réflexions d'autres secteurs puissent être considérés comme sensibles).

Il s'agit notamment des surfaces suivantes :

#### Les Agettes

- Les hauts de la zone à bâtir à partir des Agettes (Péchat, les Mélèzes, la Tornette, les Crettes, Crêtellanna)
- Mayens de Sion
- Les Zefeuges

#### Arbaz

- Les hauts d'Arbaz (Mayens d'Arbaz, Pierre-Grosse, Tardejou, Procaturé, Barra, etc.)

#### Ayent

- Plan-Signé, Signé, Les Granges, Argnou, les Frisses
- Sérussey
- Les Marennas, Rougenan, Breide
- Place-Villa, Les Gévres
- Les Routesses, Luc-Fortuneau, Dômo, Les Râches, le Tsampy, Colluère

#### Chalais

- Briey
- Les Grampraz (coteau)

#### Conthey

- Aven – Le Praly
- Daillon (la Vella, la Fontaine) – Pomeiron (Boraymo) (également la zone d'activités)
- Vens, Sensine, Saint-Séverin (ISOS)

#### Grimisuat

- Coméraz, les Places
- L'Ormo, Tsavouisse
- Les Clives, le Tsânio, Pradoubé, Pradelesse, Montany, le Maré, Revouire
- Les Ecouennes

#### Grône

- Loye, Erdesson, Itravers, Daillet

#### Miège

- Planige – Clâvie
- Les Hartes (zone artisanale)
- Pra Pemier, la Bovire, les Rajoreis

#### Nendaz

- Baar, Plan-Baar, Pierre-Grosse
- Les Bioleys, Cor
- Aproz

#### Saint-Léonard

- Les Champlans

#### Salquenen

- Zone industrielle (Marä, Littä, Tillietä)
- Trong, Feraaschä, Pflantei, Pfoscha, Niblä
- Muling, Mori, Tschampichtru
- Schnittä, Chleeacher, Tschürtig

#### Savièse

- Chandolin (Chergiou)
- Granois (Château de la Soie et Chervignine)
- La Crettaz – Tsambotte
- Entre Saint-Germain et Drône (Raïre, Réguet-Pradoumâe, Prêles, Viry, Déjanne)
- La Sionne, Nance-Dézace
- La Muraz – Diolly
- Vuisse

#### Sierre

- Noës Ouest (Champsabé, le Topo)
- Plantassage Nord
- Sous-Géronde (pied des collines)
- Villa – Champétroz
- Longpré – Viouc
- Pradec
- Muraz Nord
- Chétro – Combettes
- Les Bernunes (zone mixte)

#### Sion

- Diolly – Montorge – la Muraz

- Gravelone Nord
- Platta
- Les Vergers
- Corbassières
- Bramois Ouest – la Crêta
- Le Parfay, Turin, la Courtaz, Arvillard
- Gottie, Praduran, Misériez, Chalèdo
- Mayens de Salins, Fontanet, Proulin
- Uvrier – Bellini (également le secteur en zone industrielle)

#### Venthône

- Les Ziettes (zone artisanale)
- Maressouey
- Relâna
- Tsamplan, Narvouey
- Le Catso, Cratogne, Plantey
- Fontaney, Bouiron, Cretta, le Houbel, Anchettes
- Le Berdiou

#### Vétoz

- Zone artisanale

#### Vex

- Toute la zone à bâtir sauf Vex-Centre

#### Veyras

- Buiron, la Planetta, la Combetta, le Borzouat, Muzot, le Pré de la Cible, Tsandinan, Pralong
- La Pézine

#### Objectifs

- Procéder à une régulation de certains de ces secteurs en recourant aux outils adéquats (planifications et réglementations spécifiques, phasages de développement, nécessaires dézonages au développement communal, zones réservées).
- Justifier le maintien en zone des secteurs.

#### Mesures

- Réaliser une étude de détail pour déterminer précisément le contour des secteurs sensibles.
- Fixer le périmètre d'urbanisation conformément aux besoins définis par la fiche C.1 du PDC et selon un projet territorial cohérent.
- Définir, au cas par cas, le statu quo ou les outils à mettre en œuvre selon les secteurs à réguler / planifier en fonction des problématiques.
- Mettre à jour les outils d'aménagement communaux (PAZ, RCCZ, etc.) dans les 5 ans après l'entrée en vigueur du plan directeur cantonal.

### EVALUATION

#### Opportunité

Une partie de la zone constructible de l'agglomération est composée de secteurs à faible densité, difficiles à desservir en raison de leur étalement, périphériques ou encore en conflit avec des éléments naturels, paysagers ou patrimoniaux. Une densification de ces secteurs n'est donc pas souhaitable. Un travail d'approfondissement des propositions faites ci-dessus doit être opéré à une échelle plus adaptée que celle de l'agglomération.

#### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : Concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables, au cœur de la zone à bâtir, en coordination avec les systèmes de transport. Réduction de la dispersion de l'urbanisation.

- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Les densifications s'effectuent dans des secteurs en friches ou partiellement construits, permettant de ne pas étendre la zone constructible.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDc)** : voir préambule aux mesures.

**Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale**

Aucune mise en zone à bâtir ne concerne la mesure U3.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Coordination pour assurer une cohérence des projets territoriaux communaux avec la vision de l'agglomération.

### Tâches des communes

- Etude de détail pour définir précisément les secteurs de régulation / planification et les périmètres d'urbanisation.
- Choix des outils à mettre en œuvre dans les secteurs de régulation / planification.
- Coordination avec les services cantonaux concernés.
- Définition des périmètres d'urbanisation.
- Mise à jour des outils d'aménagement communaux (PAZ, RCCZ)

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

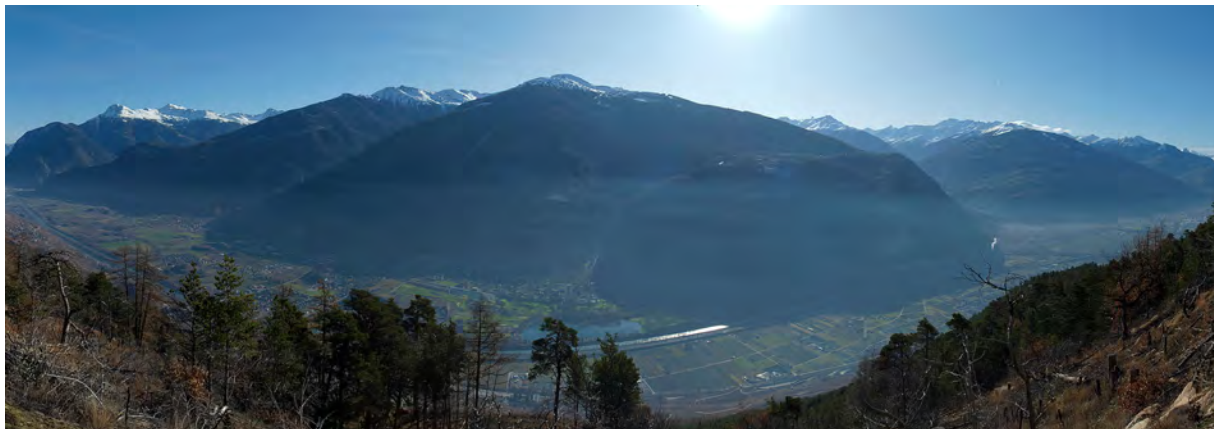
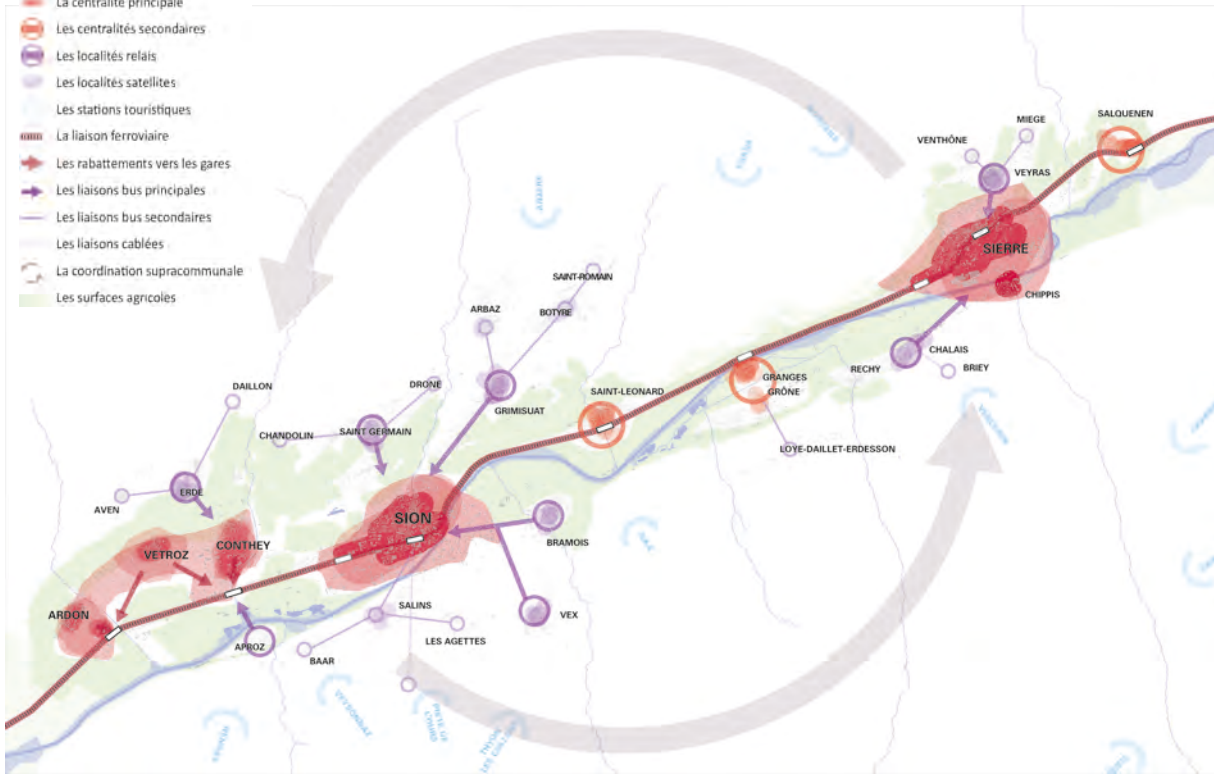
- Les réflexions et études préliminaires peuvent commencer dès à présent. Les périmètres d'urbanisation devront être fixés au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du PDc.

## REFERENCES

- 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.





| MESURE U4                                                                            | LES COORDINATIONS INTERCOMMUNALES |              |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------|
|                                                                                      |                                   | Priorité : A |
| Instance(s) concernée(s) : Agglomération, Canton (SDT), Communes                     |                                   |              |
| Maitre d'ouvrage : Communes et Canton (SDT)                                          |                                   |              |
| Mesure PA2 reprise/adaptée : -                                                       |                                   |              |
| Coordination PA3 : P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7                                        |                                   |              |
| Coordination PDc (en cours de révision) : fiche C.5                                  |                                   |              |
|   |                                   |              |
|  |                                   |              |

## INTRODUCTION

La gestion territoriale, avec les nouvelles prescriptions introduites par la révision de la LAT, est en train d'opérer un virage considérable. L'aménagement du territoire devra désormais se penser de manière régionale, se mettant ainsi en conformité avec les pratiques des habitants qui vivent, consomment et se divertissent bien au-delà des frontières communales. Si cela n'est pas une obligation formelle dans la législation valaisanne, tous les changements notables des outils d'aménagement du territoire devront se justifier à une échelle dépassant le cadre communal. L'adoption d'une vision régionale permet un développement cohérent, rationnel, en phase avec les pratiques des habitants et favorise les économies d'échelle pour les communes. Des communes qui, par ailleurs, conservent leur autonomie et leur pouvoir décisionnel.

Les fiches U4.1 (zones industrielles), U4.2 (zones de traitement et de valorisation des matériaux), U4.3 (les pôles sportifs / de détente et de loisirs) et U4.4 (installations générant du trafic) détaillent quatre domaines où une coordination intercommunale impliquerait de nombreux bénéfices aux communes partenaires en raison des importants effets qu'ils ont sur l'aménagement du territoire. Il est évident que les coordinations intercommunales ne se cantonnent pas à ces quatre domaines mais peuvent être généralisées à l'ensemble des problématiques ayant trait au territoire.

## INTENTION

### Etat actuel

- Les coordinations intercommunales tendent à se développer entre des groupes de communes et sur des points ponctuels (police, service du feu, gestion de l'eau, etc.).
- Des fusions de communes se sont concrétisées ces dernières années, confirmant cette tendance à dépasser les frontières communales (Sion et Salins puis Sion et les Agettes).
- De nombreux domaines restent essentiellement planifiés à l'échelle communale (zonage, activités industrielles, zones de sport, de détente et de loisirs, zones de traitement de matériaux, etc.) malgré leurs influences et impacts régionaux.
- Le projet d'agglomération est une première étape de généralisation de ce processus de coordination intercommunale volontaire.

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Utiliser le sol de manière plus rationnelle et mesurée en recherchant l'emplacement le plus adapté à une activité ou un projet.
- Généraliser le recours à une planification régionale pour les pratiques et activités ayant une large incidence territoriale.
- Faciliter l'adoption de projets communaux par le Canton grâce à une justification à plus large échelle.
- Intégrer formellement les mesures infrastructurelles et non-infrastructurelles du projet d'agglomération dans des plans directeurs intercommunaux, assurant ainsi, sur le long terme, leur mise en œuvre et leur efficacité (cohérence globale).

### Mesures

- Elaborer des plans directeurs intercommunaux, en fonction d'un secteur géographique, en fonction de thématiques communes, tout en préservant l'autonomie communale afin de fixer les décisions prises dans le cadre du projet d'agglomération.

## EVALUATION

### Opportunité

Les coordinations intercommunales sont essentielles pour un développement cohérent et rationnel du territoire depuis que les habitants se sont affranchis de ces limites institutionnelles dans leurs pratiques quotidiennes.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné

- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : Non concerné
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Les coordinations intercommunales favorisent une utilisation rationnelle du sol.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDc)** : voir préambule aux mesures.

**Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale**

Aucune mise en zone à bâtir ne concerne la mesure U4.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans les processus de planification régionale.

### Tâches des communes

- Définition des thèmes et des communes partenaires pour une planification intercommunale.
- Pilotage des études préliminaires.
- Réalisation d'un ou de plusieurs plans directeurs intercommunaux.

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

- Les premières réflexions supracommunales sont déjà en cours dans de nombreuses communes, en lien ou non avec le projet d'agglomération Valais central.

## REFERENCES

- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.5 Agglomérations, 2016, p.1-4





**MESURE U4.1**

**LES ZONES D'ACTIVITES**

**Priorité : A**

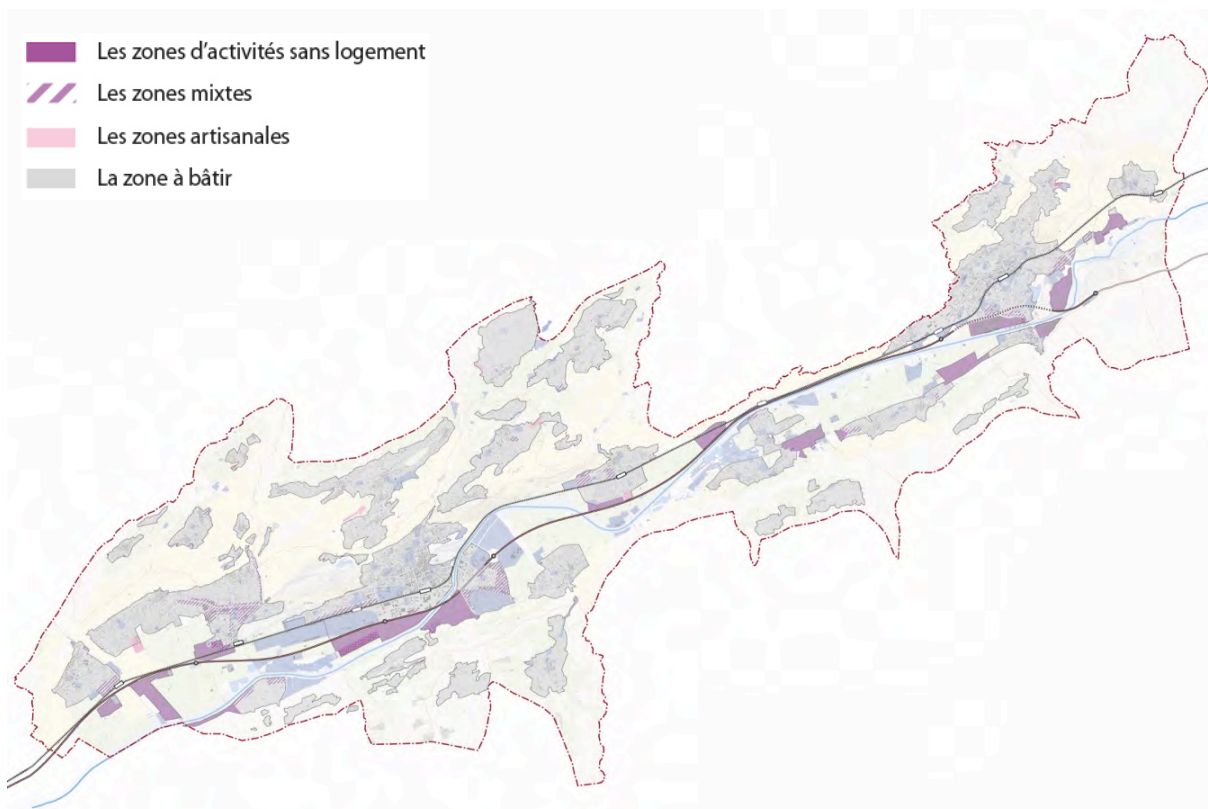
**Instance(s) concernée(s) :** Agglomération, Canton (SDT), Communes

**Maitre d'ouvrage :** Communes et Canton (SDT)

**Mesure PA2 reprise/adaptée :** U19 Aménagement des zones d'activités. U20 Mise en réseau des activités industrielles (écologie industrielle).

**Coordination PA3 :** 3.1, 3.2, 3.3, 8.2

**Coordination PDC (en cours de révision) :** fiches C.4, C.5



## INTRODUCTION

Les zones d'activités regroupent, de manière générale, les différentes zones réservées à l'implantation d'entreprises des secteurs secondaires et tertiaires (zone industrielle et artisanale). Chaque commune du périmètre d'agglomération dispose de surfaces dédiées aux activités artisanales ou industrielles. Sur le coteau et dans certains villages de plaine, ces zones d'activités sont relativement modestes et de caractère artisanal. Elles permettent aux petites et moyennes entreprises locales de se développer sur place, à proximité de leur clientèle de base. Cela offre l'opportunité aux communes de conserver des emplois sur leur territoire. Leur organisation et leur fonctionnement ne sont pas remis en cause dans cette fiche qui se concentre plus spécifiquement sur les grandes zones industrielles de plaine, au rayonnement régional voir cantonal. Certaines zones mixtes (principalement situées en plaine) présentent des potentiels de coordination supracommunale, les principes énoncés ci-dessous peuvent donc également s'y reporter.

## INTENTION

### Etat actuel

- Chaque commune de plaine dispose de ses propres zones d'activités, parfois distantes de quelques centaines de mètres.
- Aucune coordination n'existe entre les communes malgré les fiches U19 et U20 du projet aggroSion. Elles doivent désormais être appréhendées selon le nouveau périmètre d'agglomération.
- Des études ont été menées par certaines communes afin de dresser l'inventaire de leurs zones d'activités.
- Pas de différenciation majeure entre les zones industrielles existantes (sous réserve de la zone éco-industrielle de Daval). Tout est fait en fonction des éventuelles forces et opportunités propres à chaque secteur.
- Les zones actuelles présentent un important déficit d'image (péjoration de l'attractivité, peu rationnelles en matière d'occupation du sol et mal desservies par les transports publics).
- Le stationnement est mal organisé et occupe d'importantes surfaces.

### Données quantitatives

- Les zones dédiées aux activités représentent près de 560 hectares, soit le 13.7% de l'ensemble de la zone à bâtir.

### Objectifs

- Mettre en place une coordination intercommunale pour la gestion des zones industrielles, sur l'ensemble de la plaine ou par secteur.
- Bénéficier de cette coordination pour améliorer l'attractivité du Valais Central en matière d'accueil de nouvelles entreprises.
- Profiter de cette coordination pour mettre en valeur les forces et les qualités propres à chacun des secteurs, afin d'attirer la bonne entreprise au bon endroit.
- Considérer les synergies potentielles avec les entreprises à haute valeur ajoutée existantes ou les hautes écoles dans la caractérisation des secteurs.
- Encourager les synergies entre les entreprises (rejets / besoins).
- Améliorer l'image et l'intégration de ces secteurs par un soin particulier porté aux implantations et aux surfaces extérieures et en introduisant des prescriptions favorisant une occupation du sol plus rationnelle et des aménagements extérieurs de qualité.
- Développer un « branding » des zones industrielles au rayonnement régional et cantonal.
- Favoriser la mutualisation du stationnement (parkings groupés) et la réalisation de plans de mobilité d'entreprises.
- Améliorer l'accessibilité des zones d'activités en transports publics et en modes doux.

### Mesures

- Créer un groupe de travail avec des représentants de chacune des communes de plaine.
- Réaliser un état des lieux des zones d'activités de plaine (entreprises, parcelles, disponibles, rejets, besoins, etc.).
- Définir des lignes directrices pour l'aménagement des zones d'activités (alignements, stationnement,

traitement des franges, aménagements extérieurs, etc.)

- Etudier la faisabilité d'une gestion et d'une promotion intercommunale des secteurs d'activités de plaine et notamment la question d'une péréquation financière / fiscale intercommunale.
- Développer un « branding » des zones industrielles au rayonnement régional et cantonal.

## EVALUATION

### Opportunité

Les coordinations intercommunales sont essentielles pour un développement cohérent et rationnel du territoire depuis que les habitants se sont affranchis de ces limites institutionnelles dans leurs pratiques quotidiennes.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : L'occupation rationnelle du sol évoquée par la mesure n'est autre qu'une densification du tissu existant des zones d'activités.
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : La mise en place de synergies industrielles, une occupation plus rationnelle du sol, ainsi qu'une meilleure desserte TP et MD des secteurs des activités sont autant d'éléments qui concourent à une meilleure utilisation des ressources et une réduction des atteintes à l'environnement.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDc)** : voir préambule aux mesures.

### Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Aucune mise en zone à bâtir ne concerne la mesure U4.1.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans les processus de planification régionale.

### Tâches des communes

- Regroupement des communes de plaine pour le pilotage des différentes études et inventaires.
- Réalisation d'un ou de plusieurs plans directeurs intercommunaux pour la gestion des zones d'activités.
- Adaptation des PAZ et RCCZ vers une harmonisation.
- Coordination avec les services cantonaux concernés.

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

- Les premières réflexions supracommunales peuvent être menées dès le dépôt du projet d'agglomération.

## REFERENCES

- Canton du Valais, Fiches de coordination C.4 Pôles de développement et zones d'activités économiques, 2016, p.1-4.
- Canton du Valais, Fiche de coordination C.5 Agglomérations, 2016, p.1-4
- Etudes des zones d'activités, commune de Sion, 2012-2014.





**MESURE U4.2**

**LES INSTALLATIONS DE VALORISATION DE DECHETS MINERAUX**

**Priorité : A**

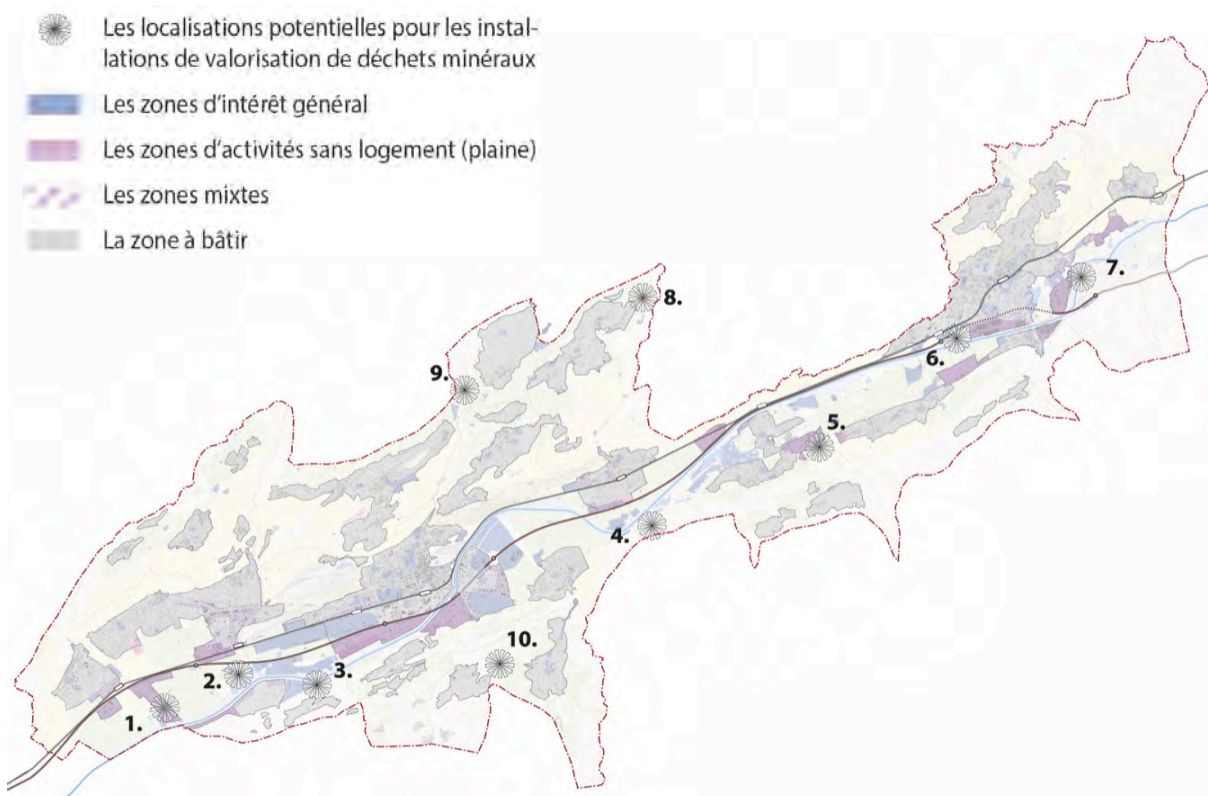
**Instance(s) concernée(s) :** Agglomération, Canton (SPE, SDT), communes

**Maitre d'ouvrage :** Canton (SPE et SDT), communes

**Mesure PA2 reprise/adaptée :** -

**Coordination PA3 :** -

**Coordination PDc (en cours de révision) :** -



## INTRODUCTION

Les déchets de chantier minéraux représentent un grand flux de matières de composition variable. Le traitement et l'utilisation écologique de ces déchets sont régis par la loi sur la protection de l'environnement (LcPE), la loi sur la protection des eaux (LEaux) et l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED). Dans une perspective de développement durable, il convient de procéder à la valorisation de ces déchets de chantier minéraux, permettant ainsi de les réutiliser. En Valais, le taux de revalorisation des matériaux inertes reste très bas en raison, notamment, de l'abondance de graves naturelles à bas prix. Les autorités cantonales développent actuellement les bases pour encourager le recyclage des déchets de chantier minéraux.

## INTENTION

### Etat actuel

- A l'échelle de l'agglomération, quelques sites de recyclage et de valorisation ont obtenu une autorisation. Cependant, aucun site ne dispose à l'heure actuelle d'une autorisation d'exploiter (démarche en cours du point de vue cantonal).
- Des centres de recyclage et de valorisation provisoires existent cependant. Ils sont plusieurs dizaines sur l'agglomération. De petites tailles, ils ne sont pas conformes à la législation actuelle et ne bénéficient pas d'autorisation (principalement en zone agricole et zone industrielle).
- Le Canton souhaite régulariser cette situation en favorisant le regroupement des entreprises pour la création de plusieurs sites de valorisation de déchets minéraux.

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Valoriser et recycler les déchets de chantier minéraux de façon respectueuse de l'environnement, afin de limiter leur impact sur l'air, l'eau et le sol.
- Identifier des sites adéquats sur le territoire de l'agglomération Valais central destinés à accueillir des installations de valorisation de déchets minéraux de portée intercommunale, en fonction des nuisances, des impacts paysagers et de l'accessibilité. Privilégier des sites où des activités d'extraction ou de décharge qui existent déjà. Les sites de centrales à béton ou à bitume présentent également un potentiel de synergies intéressant. Dans une perspective d'écologie industrielle, la proximité d'industries peut aussi se révéler être un critère intéressant de localisation.
- Créer des centres de valorisation et de recyclage de déchets minéraux répartis sur l'agglomération, en fonction des réalités économiques des acteurs de la construction.

### Listes des sites potentiels (non exhaustive)

#### 1. Ecobois, zone industrielle, Vétroz : Vétroz ; Ardon ; Conthey

Avantages : accès facilité par la route (autoroute A9) ; existence d'un centre de recyclage ; éloignement des habitations.

Inconvénient : proximité du cœur agricole.

#### 2. Grandes-Iles, zones agricole et zone d'extraction, Conthey : Conthey ; Vétroz ; Ardon ; Nendaz ; Sion

Avantages : proximité sortie autoroute Sion Ouest.

Inconvénient: proximité du cœur agricole.

#### 3. Pra Bardy, zone d'intérêt général B, Sion et Nendaz : Nendaz, Ardon ; Conthey ; Vétroz ; Sion

Avantages : proximité sortie A9 de Sion Ouest. Place goudronnée existante.

Inconvénients : accès à redimensionner et à coordonner avec le projet R3.

#### 4. Carrière des Paujes, zone d'extraction et de dépôt de matériaux, Grône : Saint-Léonard ; Sion ; Sierre ; Grône ; Chalais

Avantages : éloignement des habitations.

Inconvénient : distances importantes depuis Sierre.

#### 5. Les Etreys, zone d'intérêt général, zone artisanale et industrielle, Grône: Grône ; Chalais ; Sierre, Saint-Léonard

Avantages : existence d'une déchetterie.

Inconvénient : proximité d'habitations ; absence de sortie d'autoroute.

6. Crête Plane / Piney d'en Bas, zone agricole : Sierre : Sierre, Chalais, Chippis, Salquenen

Avantages : proximité de la sortie d'autoroute A9.

Inconvénients : proximité des habitations (Piney d'en Bas).

7. Gravière Sierre-Finges, zone d'extraction-dépôt matériaux, Sierre : Sierre ; Chippis ; Salquenen ; Chalais.

Avantages : gravière existante ; proximité de la sortie d'autoroute A9.

Inconvénients : conflit avec le parc naturel régional.

8. Luc - Tsampi, zone de dépôt de matériaux, Ayent : Ayent ; Arbaz ; Grimisuat ; Savièse

Avantages : centre de tri existant.

Inconvénients : accessibilité.

9. Les Tsintres, zone de dépôt et d'enfouissement, Arbaz : Arbaz, Ayent, Grimisuat, Savièse

Avantages : secteur central, entre Arbaz, Grimisuat et Savièse ; éloignement des habitations ; projet de zone de dépôt de matériaux inertes, synergies potentielles.

Inconvénients : accessibilité.

10. « Champs des ânes », zone agricole, Vex : Vex ; Salins ; Les Agettes

Avantages : projet de décharge en cours ; éloignement des secteurs d'habitations.

Inconvénients : accessibilité.

#### Mesures

- Créer des regroupements par groupes de communes selon le secteur géographique et économique.
- Intégrer activement les entrepreneurs aux démarches.
- Etudier en détail les sites retenus.
- Assurer une coordination avec les services cantonaux de la protection de l'environnement et du développement territorial.

## EVALUATION

### Opportunité

L'agglomération offre une opportunité de régler une problématique touchant l'ensemble des communes du périmètre. Une fois la situation régularisée, les bénéfices seront nombreux : augmentation du recyclage des matériaux inertes, diminution d'utilisation de matériaux primaires, localisation optimale de l'activité (nuisances, accès, etc.), conformités des installations, etc.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : Non concerné
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Le regroupement des activités de traitement et de valorisation des matériaux amènera une rationalité tant du point de vue de l'organisation territoriale que de l'activité en elle-même.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

### Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Aucune mise en zone à bâtir ne concerne la mesure U4.2.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans la planification / gestion de localisation des installations de valorisation de déchets minéraux.



**Tâches des communes**

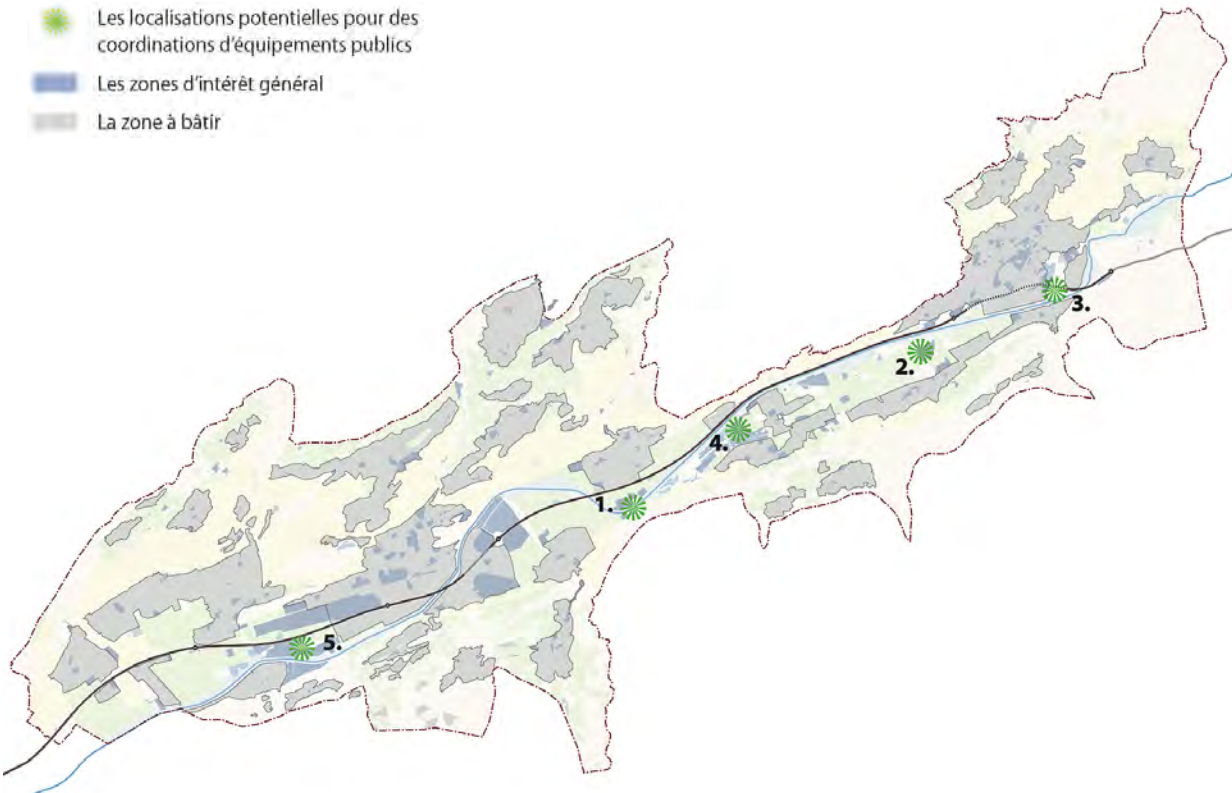
- Regroupement des communes par secteur géographique et économique.
- Définition d'un site pour l'implantation d'installations de valorisation de déchets minéraux.
- Coordination avec les services cantonaux de la protection de l'environnement du développement territorial.
- Mise en conformité éventuelle du site choisi dans leur PAZ et RCCZ

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)**

- Les premières réflexions peuvent être menées dès le dépôt du projet d'agglomération.

**REFERENCES**

- Confédération Suisse, Office fédéral de l'environnement, *Directive pour la valorisation des déchets de chantier minéraux*, 31(6), 2006, p.1-36.
- Guide technique d'application pour l'utilisation de matériaux minéraux de recyclage, Canton du Valais, AVE-WBW, AVGB, 2016.
- Planification positive, zones de dépôt et valorisation des matériaux. Rapport final. Sittel consulting, Azur, sous-groupe ressources minérales. 2014.

| MESURE U4.3                                                                                                                                                                 | LES ZONES DE SPORTS / DETENTE / LOISIRS<br>A COORDINATION INTERCOMMUNALE |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                             | Priorité : A                                                             |
| <p><b>Instance(s) concernée(s) :</b> Agglomération, Canton (SDT), communes</p> <p><b>Maitre d'ouvrage :</b> Canton (SDT), communes</p>                                      |                                                                          |
| Mesure PA2 reprise/adaptée : -                                                                                                                                              |                                                                          |
| <p><b>Coordination PA3 :</b> fiche P1, 3.1, 3.2, 3.3 + mesures améliorant accessibilité MD</p> <p><b>Coordination PDc (en cours de révision) :</b> fiches B.3, C.7, C.8</p> |                                                                          |
|                                                                                          |                                                                          |
|                                                                                         |                                                                          |

## INTRODUCTION

Un des domaines où la coordination intercommunale pourrait être renforcée est celui des zones de sport, de détente et de loisirs (y compris la problématique des campings). La présente fiche reprend six principaux sites en plaine. Les autres communes restent cependant concernées, disposant chacune de telles zones. Les principes généraux développés ci-dessous s'y appliquent donc aussi.

## INTENTION

### Etat actuel

- Actuellement, chaque commune possède des infrastructures de base, souvent sans coordination au-delà de ses frontières. Cela entraîne une démultiplication des équipements, induisant un coût important pour les collectivités.
- La forte concentration des équipements publics dans ou à proximité des centres urbains, alors qu'ils sont pratiqués par l'ensemble des habitants de l'agglomération, provoque une augmentation des déplacements liés aux loisirs.
- Chaque commune ne peut supporter financièrement de disposer de l'ensemble des équipements nécessaires à sa population. Ainsi, il est important de développer les coopérations intercommunales et régionales dans le choix d'implantation des nouveaux équipements.
- Les sites potentiels de pôles sportifs, où des coordinations supracommunales pourraient être mises en place, se trouvent à :
  0. à Vétroz / Ardon / Conthey, à localiser (pour les communes d'Ardon ; Conthey ; Vétroz).
  1. à Saint-Léonard / Sion, le site des Daillets et des Peupliers.
  2. à Sierre, sur le site d'Ecossia / Daval / Bozon, (pour les communes de Sierre, Chalais, Chippis).
- Les sites potentiels de pôles détente et loisirs, où des coordinations supracommunales pourraient être mises en place, se trouvent à :
  3. Sierre / Chippis, le lac de Géronde, les berges du Rhône (pour les communes de Sierre et de Chippis).
  4. Grône / Sierre, le lac de la Brèche, le lac de la Corne, Pouta-Fontana et le golf 18 trous (pour les communes de Grône, Saint-Léonard et Sierre).
  5. Sion, les Iles, lac, zone de détente et de loisirs (baignade, grimpe, jeux, campings, etc.) en lien avec le Rhône (pour les communes de Sion et de Conthey).
- D'autres secteurs ont un potentiel en tant que pôles de loisirs et de détente et pourront faire l'objet de coordinations intercommunales.
- Plusieurs campings se trouvent dans le périmètre d'agglomération. Certains sont en conflit avec des éléments naturels, soumis à d'importantes nuisances ou simplement non-conformes au plan d'affectation des zones.

### Données quantitatives

- -

### Objectifs généraux

- Favoriser une coordination intercommunale pour les infrastructures et équipements au rayonnement régional.
- Encourager la gestion intercommunale des pôles sportifs et des pôles détente/loisirs.
- Améliorer leur accessibilité spécifiquement en TP et MD.
- Régulariser la situation des différents campings de l'agglomération.

### Mesures générales

- Inventorier et planifier les besoins en matière d'infrastructures sportives, d'équipements publics ou de secteurs de détente et de loisirs.
- Etudier les besoins et les potentiels d'une coordination intercommunale.
- Réaliser une planification intercommunale (par ex. un plan directeur intercommunal) selon les besoins et les potentiels repérés.
- Favoriser des démarches intercommunales dans la réorganisation des campings problématiques.

### Mesures / Pôle sportif Ardon – Conthey - Vétroz

- Coordonner la localisation d'un pôle sportif pour les trois communes à proximité des secteurs urbanisés.
- Rationnaliser les équipements sportifs existants (ex : terrains de foot, etc.) entre les trois communes.

- Faciliter l'accès au pôle sportif en TP et MD (arrêt de bus, pistes cyclables, cheminements piétons, etc.).

#### **Mise en œuvre / Pôle sportif Ardon – Conthey - Vétroz**

- Les communes d'Ardon, Conthey, Vétroz se coordonnent quant à la réalisation d'un complexe sportif intercommunal.
- Les communes collaborent au travers d'un plan directeur intercommunal.

#### **Mesures / Pôle sportif des Daillets / terrains de sport des peupliers (Saint-Léonard, Sion)**

- Profiter du projet R3 pour repenser l'organisation du site en élaborant un concept de développement pour l'ensemble du site en coordination avec le projet R3.
- Intégrer le terrain de sport des Peupliers (commune de Sion) dans les démarches pour évaluer d'éventuels potentiels de synergies.
- Améliorer les liaisons douces entre les villages d'Uvrier et de Saint-Léonard et le pôle sportif.
- Etudier les synergies potentielles avec le site de Pouta-Fontana (mesures P1 et P7).

#### **Mise en œuvre / Pôle sportif des Daillets / terrains de sport des peupliers (Saint-Léonard, Sion)**

- Les communes de Saint-Léonard, Sion et Sierre se coordonnent afin de valoriser ces sites en tant que pôle sportif.
- Les communes se coordonnent avec les services cantonaux en charge de la 3ème correction du Rhône.
- Les communes développent les équipements, les accès en TP et en MD.

#### **Mesures / Pôle sportif Ecossia – Daval – Bozon (Sierre, Chalais)**

- Réaliser une (ou des) planification(s) intercommunale(s) pour la gestion et la promotion des équipements sportifs existants.
- Favoriser la bonne intégration de la future patinoire au contexte existant.
- Faciliter l'accès au pôle sportif en TP et MD (arrêt de bus, pistes cyclables, cheminements piétons, etc.).

#### **Mise en œuvre / Pôle sportif Ecossia – Daval – Bozon (Sierre, Chalais)**

- Les communes de Chalais et de Sierre se coordonnent afin de développer une planification intercommunale autour du pôle sportif Ecossia-Daval-Bozon.

#### **Mesures / Pôle de détente de Géronde et berges du Rhône (Sierre, Chippis)**

- Définir une planification intercommunale en matière d'espaces de détente et de loisirs entre le lac de Géronde et les berges du Rhône.
- Favoriser la desserte du secteur par des mobilités douces de loisirs.

#### **Mise en œuvre / Pôle de détente de Géronde et berges du Rhône (Sierre, Chippis)**

- Les communes de Chippis et de Sierre se coordonnent afin de développer une planification intercommunale pour le secteur s'étendant du lac de Géronde au Rhône (rive gauche et rive droite).

#### **Mesures / Pôle de détente / loisirs de la Brèche, Corne et Pouta-Fontana (Grône, Saint-Léonard, Granges – Sierre)**

- Encourager le développement du secteur du lac de la Brèche et du lac de la Corne en tant que secteur de détente et de loisirs pour les communes de la région.
- Améliorer l'accessibilité aux différents sites (TP, MD) dont les abords du site protégé de Pouta-Fontana.

#### **Mise en œuvre / Pôle de détente / loisirs de la Brèche, Corne et Pouta-Fontana (Grône, Saint-Léonard, Granges - Sierre)**

- Les communes de Grône, Saint-Léonard et Sierre se coordonnent afin de valoriser ces sites en tant que secteur de détente et loisirs de niveau régional.
- Les communes développent les équipements, les accès en TP et en MD aux différents sites.
- Les communes collaborent au travers d'un plan directeur intercommunal.

#### **Mesures / Pôle de détente / loisirs des Iles (Sion – Conthey)**

- Définir une vision directrice pour le réaménagement des Iles (espaces détente, loisirs, restaurant, campings, activités proposées, en lien avec le projet R3).
- Faciliter l'accès en TP et MD depuis Sion et Ardon-Vétroz-Conthey.

#### **Mise en œuvre / Pôle détente / loisirs des Iles (Sion – Conthey)**

- Les communes de Sion et de Conthey accompagnent la bourgeoisie de Sion dans ses démarches de planification, en coordination avec les services cantonaux concernés.
- Les communes développent les équipements, les accès en TP et en MD.



## EVALUATION

### Opportunité

Les coordinations intercommunales sont essentielles pour un développement cohérent et rationnel du territoire depuis que les habitants se sont affranchis de ces limites institutionnelles dans leurs pratiques quotidiennes.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : Non concerné
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : La coordination et la rationalisation de ces surfaces permettra d'éviter les double fonctions, minimisant ainsi leur impact sur le territoire.

**Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)** : voir préambule aux mesures.

### Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

Aucune mise en zone à bâtir ne concerne la mesure U4.3.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans les processus de planification régionale.

### Tâches des communes

- Pilotage des études préliminaires pour définir les potentiels et les bénéfices d'une gestion régionalisée des zones sportives, de détente et de loisirs, et de camping par groupe de communes.
- Réalisation d'un ou plusieurs plans directeurs intercommunaux pour la gestion des zones de sport, détente, loisirs et camping.

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

- Les premières réflexions peuvent être menées dès le dépôt du projet d'agglomération.

## REFERENCES

- 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.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.

**MESURE U4.4**

**LES INSTALLATIONS GENERANT DU TRAFIC**

**Priorité : A**

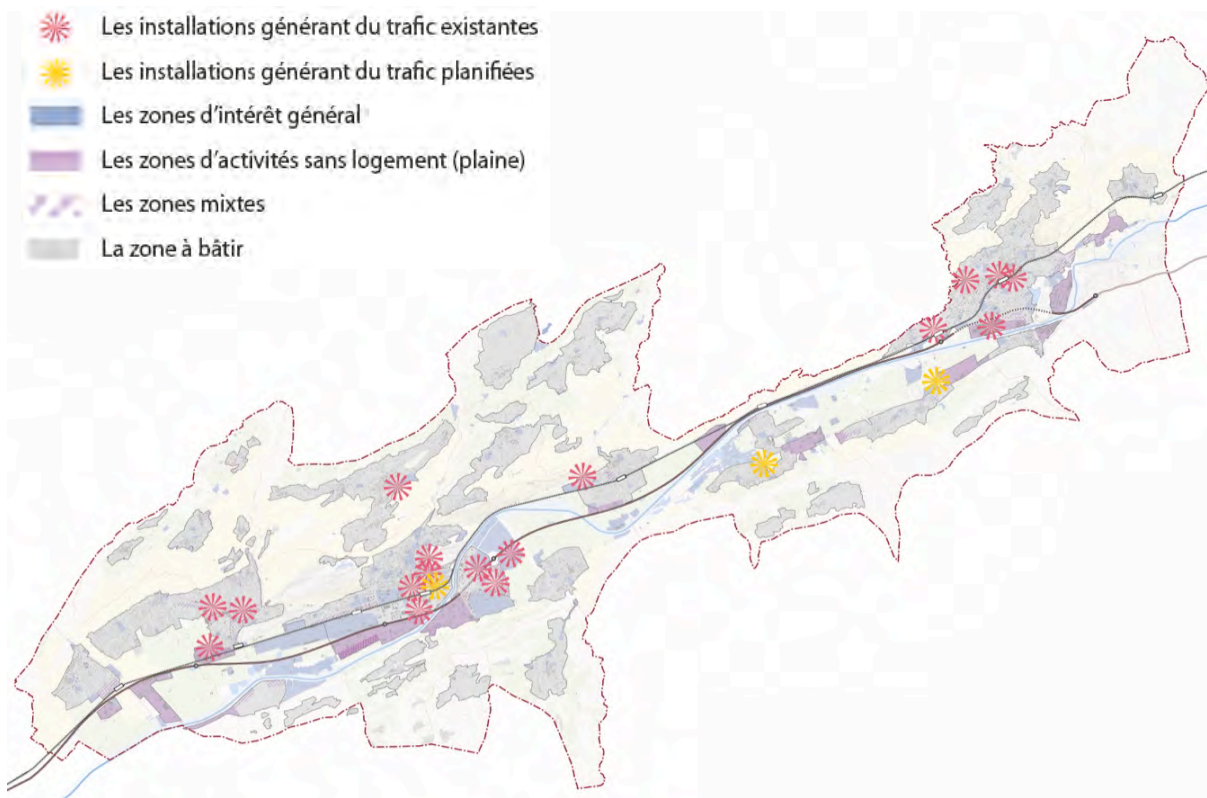
**Instance(s) concernée(s) :** Agglomération, Canton (SDT, SBMA, SPE), communes

**Maitre d'ouvrage :** Canton (SDT, SBMA, SPE), communes

**Mesure PA2 reprise/adaptée :** 3.1, 3.2, 3.3 + mesures améliorant l'accessibilité MD

**Coordination PA3 :** -

**Coordination PDc (en cours de révision) :** fiches C.7



## INTRODUCTION

Aux yeux du plan directeur cantonal en cours de révision, les installations générant du trafic sont des « constructions fixes ayant un impact considérable sur le territoire et l'environnement, principalement eu égard aux flux de trafic conséquents qu'elles induisent ». Ces dernières sont des équipements et infrastructures au rayonnement intercommunal, cantonal, voire supra-cantonal tels que les grands centres d'achat, les installations sportives ou de loisirs d'importance cantonale, ainsi que l'association de ces différentes fonctions. Leur rayonnement étendu nécessite des mesures d'accompagnement spécifiques, adaptées à chaque situation.

## INTENTION

### Etat actuel

Les principales IGT de l'agglomération sont (liste non exhaustive) :

- Les pôles culturels : théâtres (Le Baladin, Savièse ; le Théâtre de Valère à Sion, le théâtre des Halles à Sierre) ; halles polyvalentes (Conthey, Grône).
- Les centres d'achat (zone commerciale de Conthey ; centres commerciaux de Sion (Sous-Gare, Champsec, centre-ville de Sion), centre commercial d'Uvrier ; zone commerciale de Rossfeld à Sierre, centre-ville de Sierre).
- Les installations sportives d'importance cantonale (stade de Tourbillon ; patinoire de Sierre).
- Les grandes entreprises pourvoyeuses d'emploi.

### Données quantitatives

- -

### Objectifs

- Améliorer l'accessibilité aux IGT.
- Proposer une accessibilité de qualité pour tous les modes.
- S'assurer d'une localisation rationnelle, à l'échelle de l'agglomération, et proposer une desserte multimodale pour les futures IGT.

### Mesures

- Définir les localisations potentielles pour l'implantation d'éventuelles futures IGT selon une planification positive, à une échelle régionale, selon des critères objectifs en terme de mobilité, d'urbanisation et de paysage.
- Favoriser les synergies entre les différentes activités d'IGT.
- Elaborer des plans de mobilité pour les IGT existantes.
- Intégrer ces générateurs importants de trafic dans les études mobilité et plus particulièrement dans les études TP et MD.

## EVALUATION

### Opportunité

Les IGT sont à l'origine d'une importante génération de trafic, plus ou moins ponctuelle selon leur nature. Une bonne intégration de ces éléments dans les différentes études de mobilité ainsi que les plans de mobilité permettra de planifier et d'offrir une meilleure desserte qu'actuellement en transports publics et en modes doux.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

- **CE1** (*amélioration de la qualité du système de transports*) : Non concerné
- **CE2** (*développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*) : La fiche veille à une concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports.
- **CE3** (*accroissement de la sécurité du trafic*) : Non concerné
- **CE4** (*réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*) : Une meilleure desserte des IGT existantes ainsi que la définition de localisations rationnelles pour les éventuelles futures IGT diminueront le recours aux transports individuels motorisés pour y accéder.

### Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDc)

Le PDc promeut le recours aux échelles supracommunales dans les questions ayant trait à l'aménagement du territoire, de même que la présente fiche.

Etat de l'intégration dans le PDc : voir préambule aux mesures.

### Nécessité de classement en zone à bâtir et éventuelles pertes de surfaces d'assolement ou de zones protégées d'importance nationale

- A ce stade, aucune extension n'est prévue pour le développement d'une éventuelle future IGT.

## REALISATION

### Tâches de l'agglomération

- Accompagnement des communes dans le processus de localisation des IGT à l'échelle de l'agglomération.

### Tâches des communes

- Délimitation dans le plan d'affectation des zones (PAZ), les zones destinées à l'implantation d'IGT, et adaptation des prescriptions correspondantes dans le règlement communal des constructions et des zones (RCCZ), en prenant en compte les objectifs fixés par le canton ou dans les instruments fédéraux de planification.
- Définition des mesures d'accompagnement dans le cas de planifications liées aux IGT, en particulier l'élaboration de plans de mobilité et de plans de quartiers (PQ).
- Coordination de la planification des IGT à l'échelle de l'agglomération et examen de l'opportunité d'établir un plan directeur intercommunal (plan directeur intercommunal pour les IGT).
- Adéquation avec le plan directeur cantonal (2016) pour la définition de zones centres d'achat.

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre (horizon)

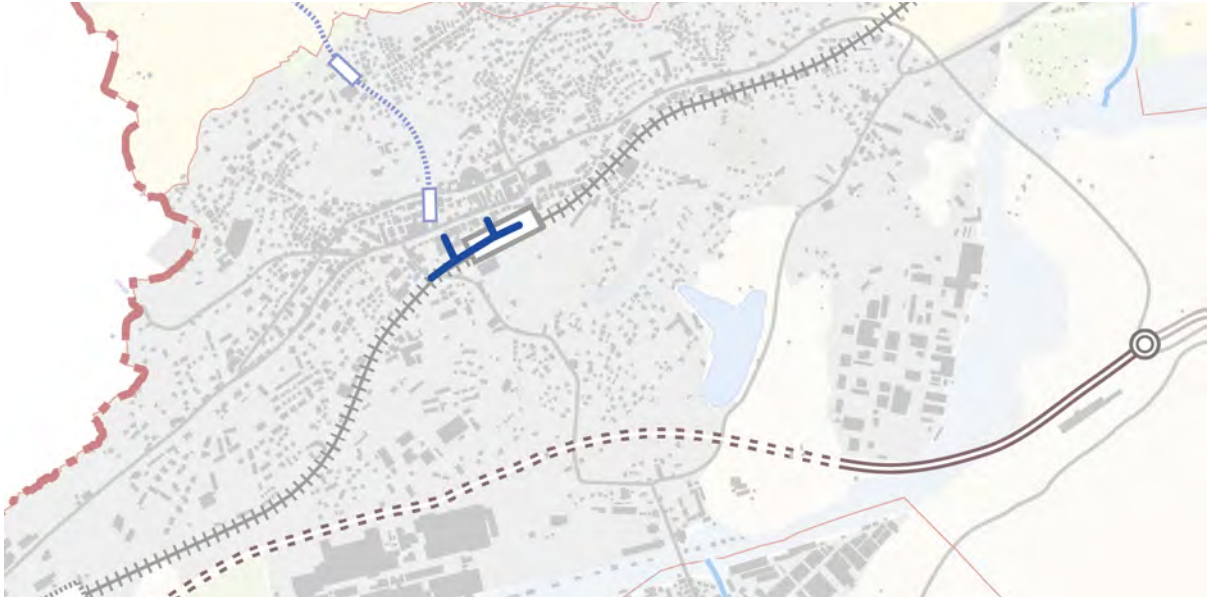
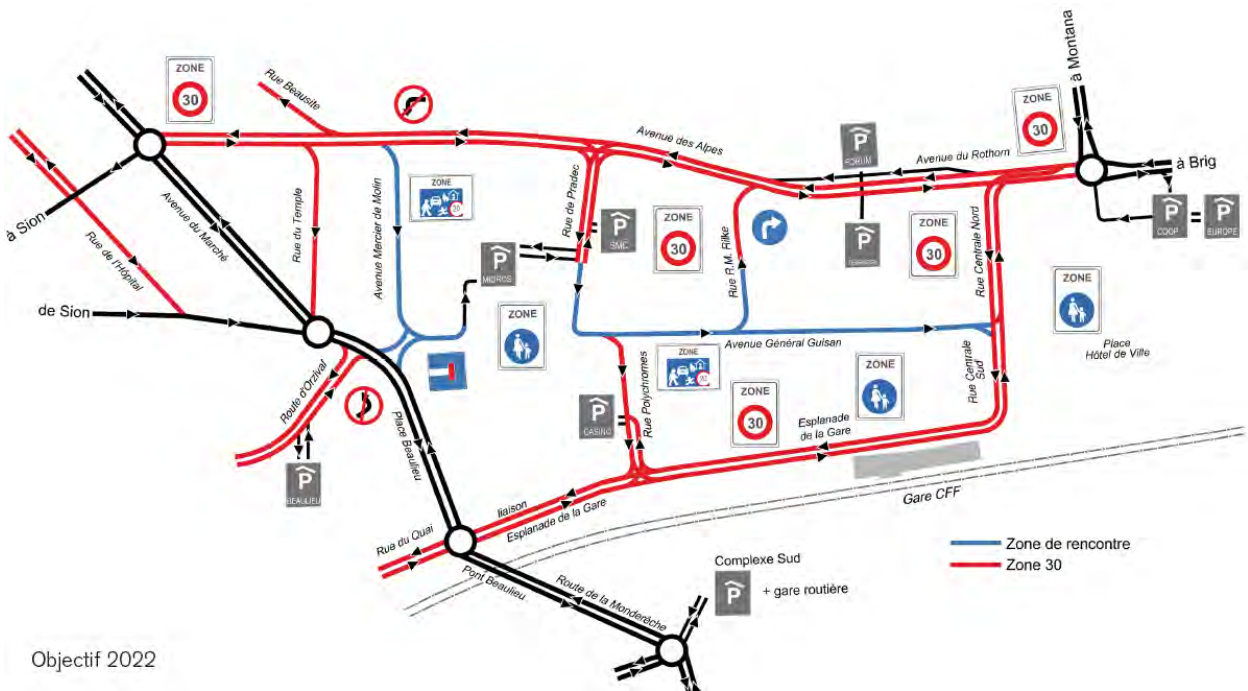
- Les premières réflexions peuvent être menées dès le dépôt du projet d'agglomération.

## REFERENCES

- Canton du Valais, Fiche de coordination du plan directeur cantonal : C.7 Installations générant un trafic important (IGT), 2016, p. 1-6.





| MESURE M1.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | SIERRE / REQUALIFICATION DE L'AVENUE ET DE L'ESPLANADE DE LA GARE |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M1 - Aménagements routiers pour la circulation des TP<br>U2 - Les secteurs stratégiques                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                   | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                   |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M5.3 - Sierre / Création d'une passerelle piétonne de liaison avec le centre-ville<br><b>Autres coordinations :</b><br>Suivi de mise en œuvre du schéma de circulation au centre-ville<br>Coordination avec les projets urbanistiques du secteur : Tavelli, Casino-Bonvin, CFF et Beaulieu-ouest<br>Rampe routière de liaison vers l'Esplanade (mise en service en 2018) |                                                                   |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                   |                     |
|  <p>Objectif 2022</p> <p>Source : Plan directeur d'aménagement du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier, Novembre 2015, Ville de Sierre</p>                                                                                                                                                                                                          |                                                                   |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

L'Esplanade de la Gare ainsi que les rues adjacentes sont aujourd'hui aménagées préférentiellement pour le trafic motorisé. Ainsi on trouve de nombreuses places de stationnement pour les véhicules individuels et pour les bus urbains et régionaux.

En effet, l'ancienne gare marchandises et actuelle gare routière, dans le prolongement de la gare ferroviaire, bénéficie aujourd'hui d'un espace de stationnement à niveau avec la chaussée, et d'un aménagement type giratoire au droit de la rue Polychromes afin d'assurer le rebroussement des bus qui s'y stationnent.

### Données quantitatives

TJM - avenue de la Gare : 3'000 véh./jr en 2012 (source : Ville)

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Assurer la bonne circulation des bus en ville
- Offrir des interfaces de qualité
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

Objectif particulier lié au déplacement de la gare routière (projet Complexe-Sud) : les bus urbains/d'agglomération desservent la gare CFF via la rampe Beaulieu et l'Esplanade. Les bus régionaux restent au sud des voies ferrées.

### Description de la mesure

La bonne progression des bus d'agglomération 1 (Ile Falcon - Sierre - Chalais ou Noës) et 3 (Technopôle - Sierre - Veyras - Miège) et des bus régionaux, est assurée sur ce tronçon grâce à la réorganisation de la maille "Gare" du projet "Sierre se transforme".

Ainsi, l'avenue de la Gare, perpendiculaire à l'Esplanade et à l'Avenue du Général Guisan, devient entièrement piétonne.

L'Esplanade de la Gare est modérée à 30 km/h, et l'accessibilité motorisée à la gare se fait à l'est, par la rue Centrale Sud et à l'ouest, par la rue Polychromes ou par la rampe routière Beaulieu. L'ensemble du réseau étant en zone 30.

L'ensemble de ces aménagements nécessite une réorganisation en profondeur des circulations impliquant une nouvelle signalisation et la suppression de places de parc. Ce dernier point faisant l'objet de fortes oppositions de la part des habitants.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est un point particulier (Maille Gare) du réaménagement du centre-ville de Sierre, dans le cadre du projet "Sierre se transforme". Les différents projets urbanistiques en cours dans le secteur, comme la réhabilitation de l'ancienne gare marchandises, donnent également l'impulsion de ces changements. Il s'agira d'être coordonné avec le nouveau Pont de Beaulieu et la rampe routière, ainsi qu'avec le projet de passerelle sur l'esplanade du Complexe gare.

Cette mesure s'inscrit dans la volonté de relier les pôles gare CFF et gare SMC, dans un objectif d'intermodalité. Tous ces changements sont rendus possibles notamment grâce au déplacement de la gare routière au sud des voies (Complexe-Sud).

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration des conditions de circulation des trafics piétonnier et cycliste
- amélioration du système de transport public
- amélioration de l'accessibilité piétonne
- amélioration de l'intermodalité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de transport public
- réduction de la dispersion de l'urbanisation par la densification
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- modification en profondeur de la hiérarchie du réseau routier en centre-ville
- modification de l'accessibilité au secteur Gare
- création d'une zone piétonne et extension d'une Z30
- réduction des vitesses
- revitalisation de l'espace routier au profit des mobilités douces et des transports publics

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 au centre-ville
- réduction des immissions sonores par la modification du régime de vitesses (abaissement voire suppression du trafic)

**Degré de maturité : 2**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Projet "Sierre se transforme" et son instrument de planification le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (document évolutif).

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020  
Date prévue de la mise en service : 2022

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2012 : mise à l'enquête publique

### Coûts

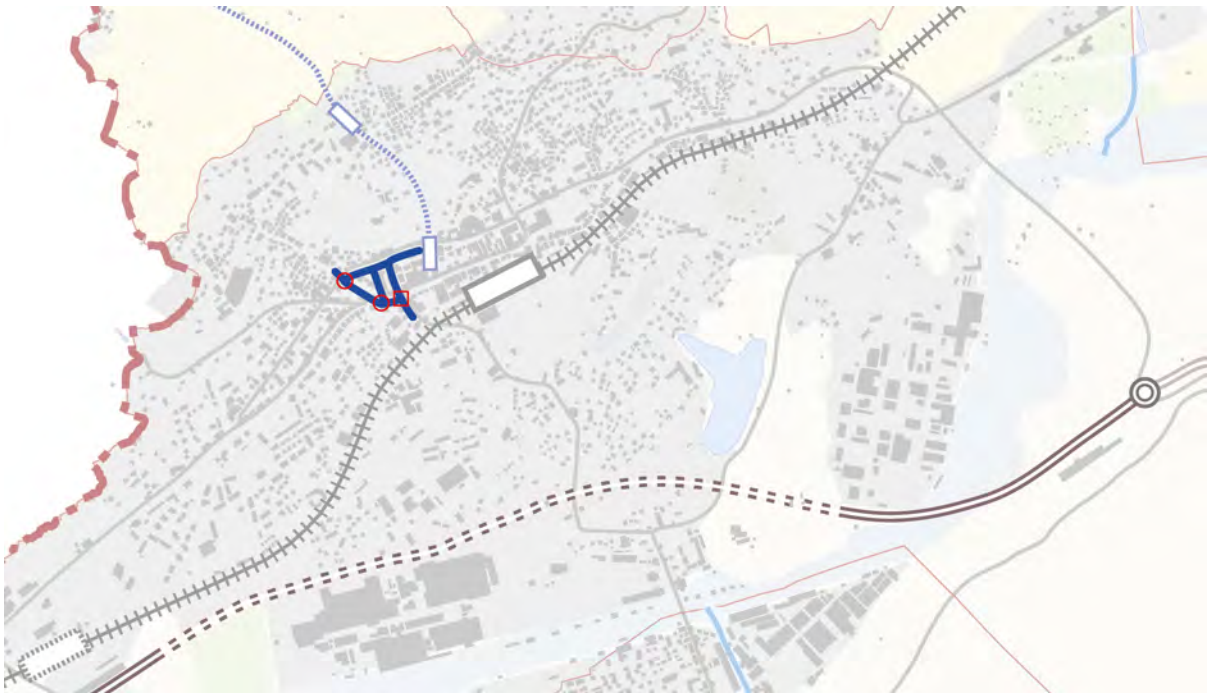
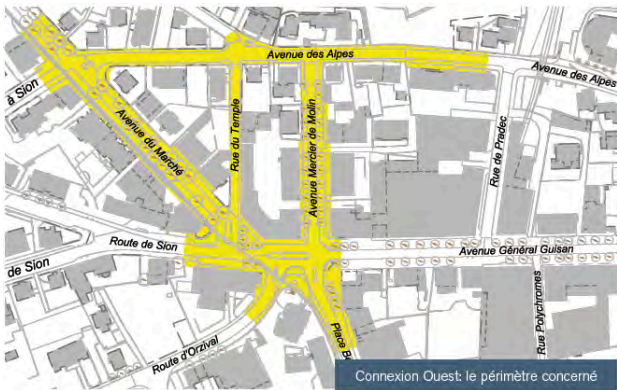
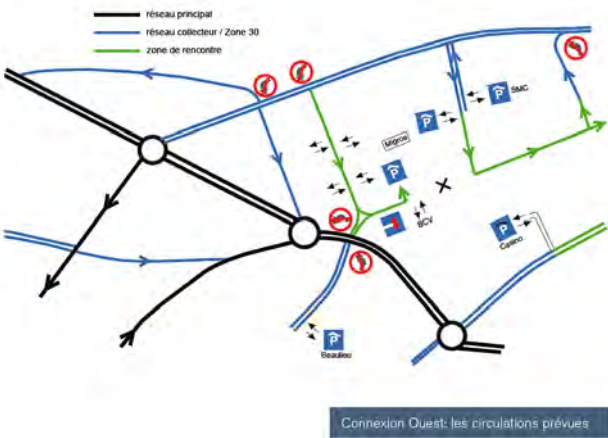
Coûts estimés : CHF 2 800 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune





| MESURE M1.2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | SIERRE / REQUALIFICATION DE LA PLACE BEAULIEU ET DE L'AVENUE DU MARCHÉ (CONNEXION OUEST) |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s) :</b><br>M1 - Aménagements routiers pour la circulation des transports publics<br>U2 - Les secteurs stratégiques                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                          | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                          |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M1.1 - Sierre / Requalification de l'Avenue et de l'Esplanade de la Gare<br><b>Autres coordinations :</b><br>Pont de Beaulieu en 2017 par et pour les CFF<br>Rampe routière vers la gare<br>Maille Nord du projet "Sierre se transforme"                                                                           |                                                                                          |                     |
|    <p>Source : Plan directeur d'aménagement du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier, Novembre 2015, Ville de Sierre</p> |                                                                                          |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Ce secteur constitue aujourd'hui la zone d'entrée ouest au centre-ville. Il est certes fonctionnel mais les changements à venir, dont notamment la création du Complexe Sud, nécessitent un réaménagement répondant aux besoins d'accessibilité du nouveau projet et prenant en compte les nouvelles cadences et dessertes des bus d'agglomération.

### Données quantitatives

TJM - avenue du Marché : env. 2'100 véh./jr en 2016 (source : Ville)

TJM - place Beaulieu : env. 12'000 véh./jr en 2016 (source : Ville)

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

Objectif particulier : gérer de manière cohérente les flux de/vers le Complexe Sud et plus précisément le trafic entrant dans le Complexe via la route de Sion, et le trafic sortant en direction de Muraz et du nord-ouest de Sierre.

### Description de la mesure

Après le giratoire des Platanes et le nouveau pont Beaulieu, la connexion Ouest est le dernier segment à réaliser pour renforcer l'Avenue Sud-Ouest. La connexion Ouest offrira une liaison performante entre l'Avenue Sud-Ouest et l'Avenue Nord et rendra l'accès au parking public Beaulieu qui sera ainsi valorisé dans sa fonction de dépose des véhicules à la porte ouest du centre-ville. La connexion Ouest sera composée des éléments suivants :

- La place Beaulieu : voie routière en tant qu'élément de l'Avenue Sud-Ouest, et place publique urbaine, conviviale, avec quelques terrasses.
- L'avenue du Marché servira de raccord routier avec l'Avenue Nord. Elle sera totalement réaménagée pour accueillir une circulation à double sens et délimitée par deux nouveaux giratoires : l'un, place Beaulieu, et l'autre à l'intersection de l'avenue du Marché avec la route de Sion et l'avenue des Alpes.
- La section concernée de l'avenue des Alpes sera mise en double sens, complétant ainsi le principe de la maille Nord.
- Le sens de la circulation sera inversé sur la rue du Temple et le transit entre l'avenue des Alpes et la place Beaulieu par l'avenue Mercier de Molin ne sera plus possible.

La circulation des lignes de bus d'agglomération 1 (Ile Falcon - Sierre - Chalais ou Noës) et 2 (Clinique - Sierre - Muraz) sera assurée en coordination avec le nouveau schéma de circulation, notamment au niveau des carrefours Mercier de Molin et du Marché (nouveau giratoire).

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est un point particulier (Avenue sud-ouest de la connexion ouest) du réaménagement du centre-ville de Sierre, dans le cadre du projet "Sierre se transforme".

Le chantier de la connexion Ouest ne permettra plus d'accéder à l'esplanade de la Gare par la place Beaulieu puis l'avenue Général-Guisan. La connexion Ouest devra donc être réalisée après la mise en service du pont Beaulieu et de la rampe routière vers la gare, mais également après l'aménagement de la maille Nord.

Cette mesure permet à la place Beaulieu et à l'avenue du Marché de retrouver une continuité dans l'axe naturel du cours de la Monderèche comme c'était le cas autrefois. Cette mesure participe à guider le trafic touristique vers le parking du complexe sud afin de favoriser la multimodalité.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

#### CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

- amélioration de la circulation des bus
- guidage des voitures sur un réseau routier cohérent
- modification des conditions d'accès au centre-ville
- encouragement à l'intermodalité

#### CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

- coordination des secteurs bâtis (Complexe Sud) avec le système de transports publics (nouvelle gare routière)
- amélioration de la qualité des espaces publics avec le réaménagement de la place Beaulieu : place publique urbaine, conviviale, avec terrasses

#### CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

- modification en profondeur de la hiérarchie du réseau routier en centre-ville

#### CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 au centre-ville
- revitalisation de la Monderèche par la remontée et l'élargissement du fond du canal

### Degré de maturité : 2

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Projet "Sierre se transforme" et son instrument de planification le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (document évolutif).

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2023

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2016 : avant-projet et devis  
2017-2018 : dossier de mise à l'enquête et projet

### Coûts

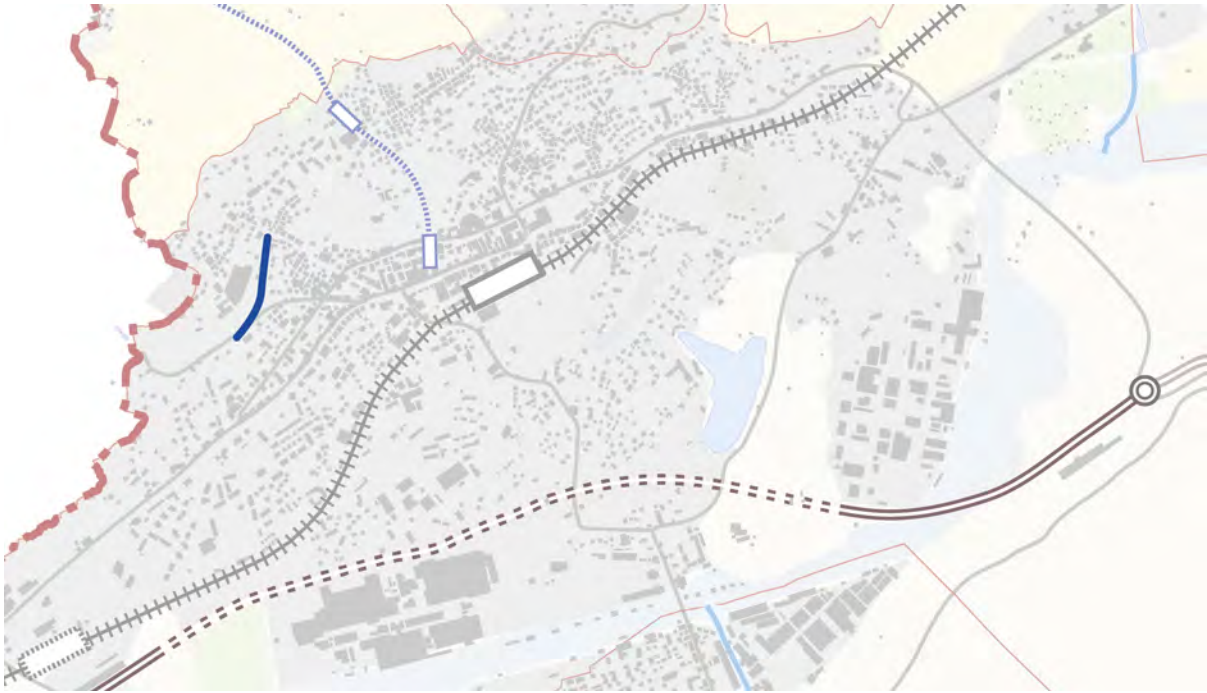
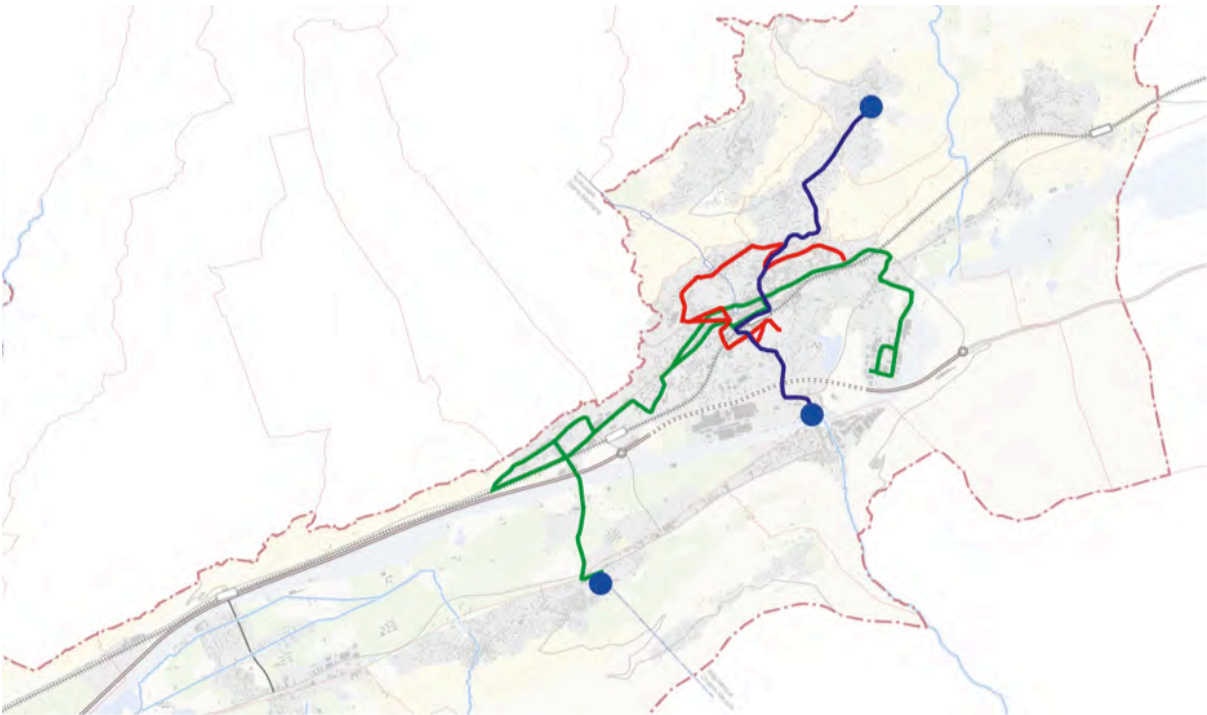
Coûts estimés : CHF 7 200 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune





| MESURE M1.3                                                                                                                       | SIERRE / REQUALIFICATION DE LA RUE ST-CHARLES |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s) :</b><br>M1 - Aménagements routiers pour la circulation des transports publics<br>U2 - Les secteurs stratégiques |                                               | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre                                                           |                                               |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> -               |                                               |                     |
|                                                |                                               |                     |
|                                               |                                               |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

La rue St-Charles dessert un quartier résidentiel et administratif puisque s'y trouvent l'Hôpital de Sierre, mais aussi l'Office régional de placement ainsi qu'un établissement de formation.

Actuellement en sens unique descendant sur sa partie nord, la rue ne permet pas une desserte optimale du secteur par le trafic local urbain et le trafic d'agglomération.

### Données quantitatives

TJM - rue St-Charles : 4'600 véh./jr en 2015 (source : Ville)

### Objectifs

- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La mesure consiste à modifier le schéma de circulation en autorisant une circulation bidirectionnelle sur la rue St-Charles, ou à minima la création d'un contre-sens bus.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est liée à la mise en place de l'étape 1 du réseau de transports publics d'agglomération, avec notamment la ligne N°2 : Clinique - Sierre - Muraz. Elle permet d'améliorer la desserte fine en transports publics du pôle hospitalier.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration de la desserte du territoire en transport public
- amélioration de l'accessibilité à un pôle administratif d'agglomération
- influence sur la demande de transport en rendant attractive la desserte en transport public

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- favorise l'utilisation des transports publics en offrant une desserte attractive aux zones densément bâties de l'agglomération
- dessert les zones densément bâties et les pôles de développement non desservis par le réseau ferroviaire

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) : -*

Degré de maturité : 1

Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019  
Date prévue de la mise en service : 2020

### Calendrier de remise de l'avant-projet

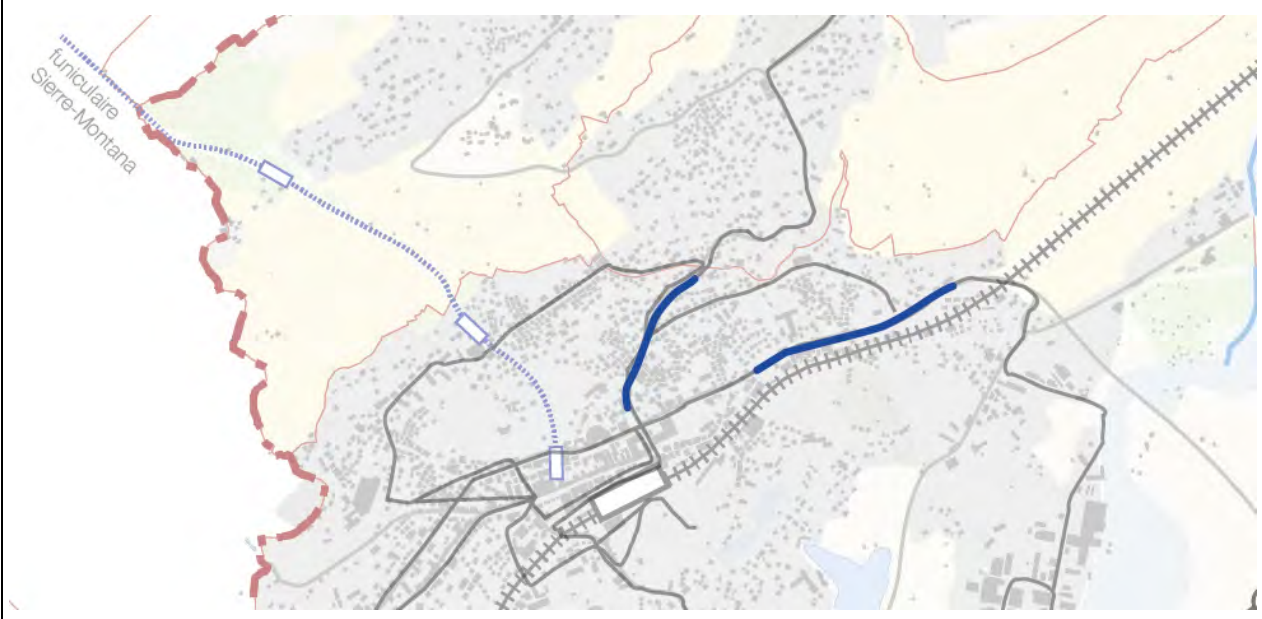
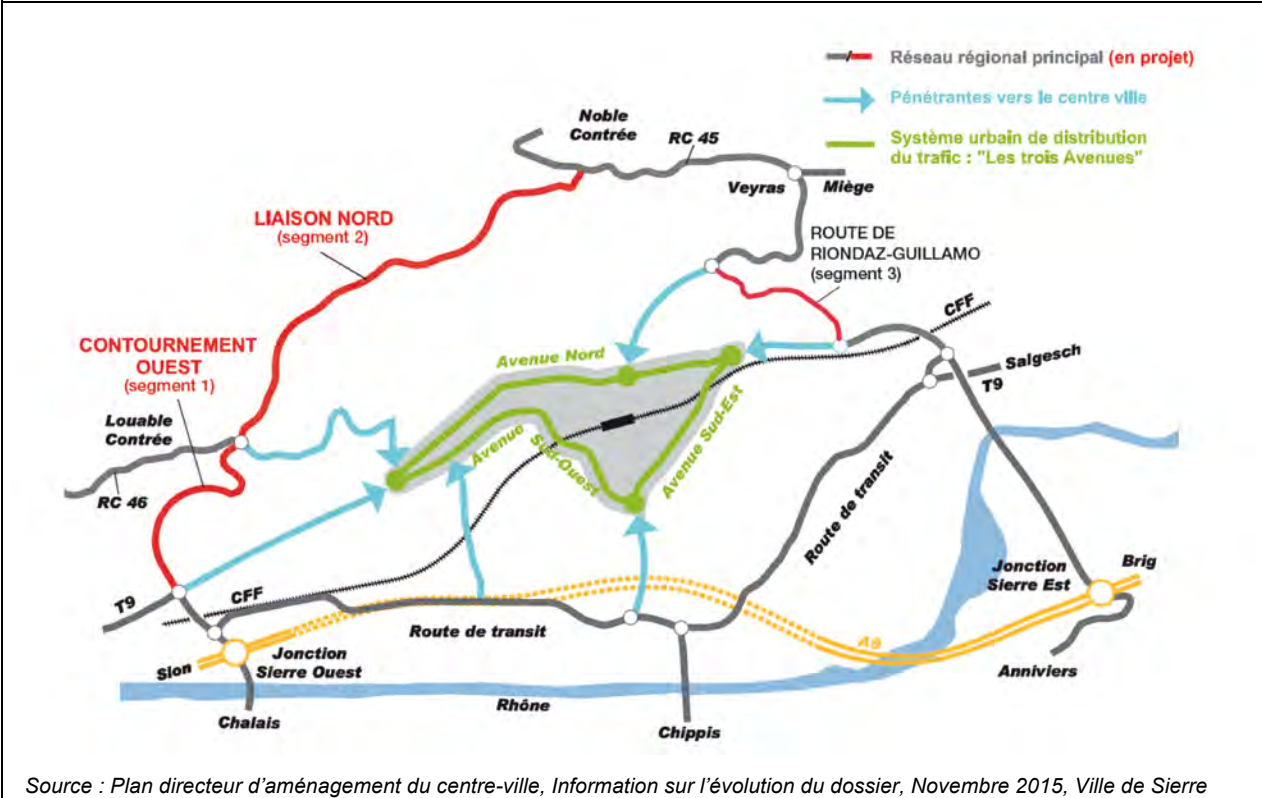
2017-2018

### Coûts

Coûts estimés : CHF 1 120 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune

| MESURE M1.4                                                                                                                                                                                                                                            | SIERRE / REQUALIFICATION DE LA ROUTE DU RAWYL (ENTREE NORD) ET DE LA ROUTE DU SIMPLON DU SIMPLON |                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M1 - Aménagements routiers pour la circulation des transports publics<br>U2 - Les secteurs stratégiques                                                                                                                        |                                                                                                  | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre - Canton / SRTCE                                                                                                                                                               |                                                                                                  |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M8.4 - Sierre / Sécurisation de la route de Riondaz-Guillamo<br><b>Autres coordinations :</b> Système dit des 3-Avenues, dans le cadre du projet "Sierre se transforme" |                                                                                                  |                     |
|                                                                                                                                                                     |                                                                                                  |                     |
|  <p>Source : Plan directeur d'aménagement du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier, Novembre 2015, Ville de Sierre</p>                              |                                                                                                  |                     |



## INTENTION

### Etat actuel

La circulation des transports publics actuels est parfois rendue difficile notamment en heure de pointe, sur les axes d'entrée de ville et dans les centres.

Les charges de trafic individuel motorisé vont d'un côté continuer de croître avec l'augmentation prévue de la population, et d'un autre diminuer grâce aux mesures mises en place pour inciter les reports modaux, et les changements de comportement de mobilité. Il s'agit, dans ces conditions, d'assurer la bonne progression des bus d'agglomération afin de les rendre attractifs et concurrentiels à la voiture.

### Données quantitatives

TJM - route du Rawyl (axe VS 45) : 7'000 véh./jr en 2014 (source : SRTCE)

TJM - route du Simplon (axe VS T9) : 9'900 véh./jr en 2013 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la bonne circulation des bus en ville
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés.

### Description de la mesure

La mise en œuvre de la mesure "Sierre-Est" devrait diminuer les charges de trafic sur la route du Rawyl. Il s'agira donc de s'en assurer et d'accompagner ce changement. Dans le cas contraire une mesure de type modification du schéma des circulations sera prise.

La route du Rawyl aujourd'hui cantonale pourrait être déclassée et la vitesse réglementaire y être abaissée.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est liée à la mise en place de l'étape 1 du réseau de transports publics d'agglomération, avec notamment les lignes N°1 : Ile Falcon - Sierre - Chalais (ou Noës) et N°3 : Technopôle - Sierre - Veyras - Miège, ainsi que le trafic régional voyageurs.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration de la desserte du territoire en transport public
- amélioration de l'accessibilité
- influence sur la demande de transport en rendant attractive la desserte en transport public

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- favorise l'utilisation des transports publics en offrant une desserte attractive aux zones densément bâties de l'agglomération
- dessert les zones densément bâties et les pôles de développement non desservis par le réseau ferroviaire

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- possible réduction des vitesses

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

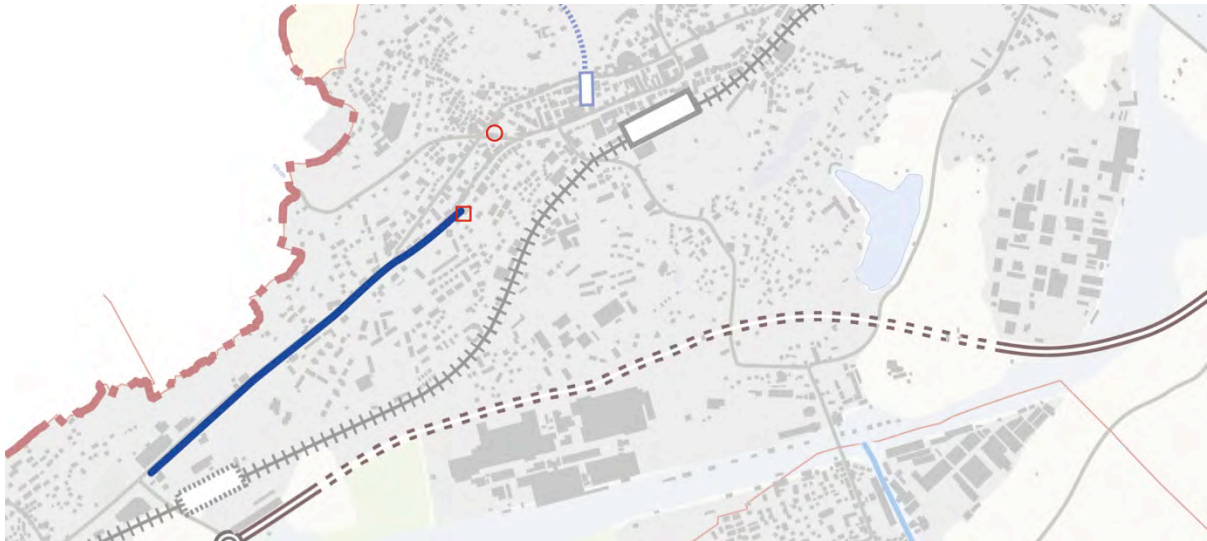
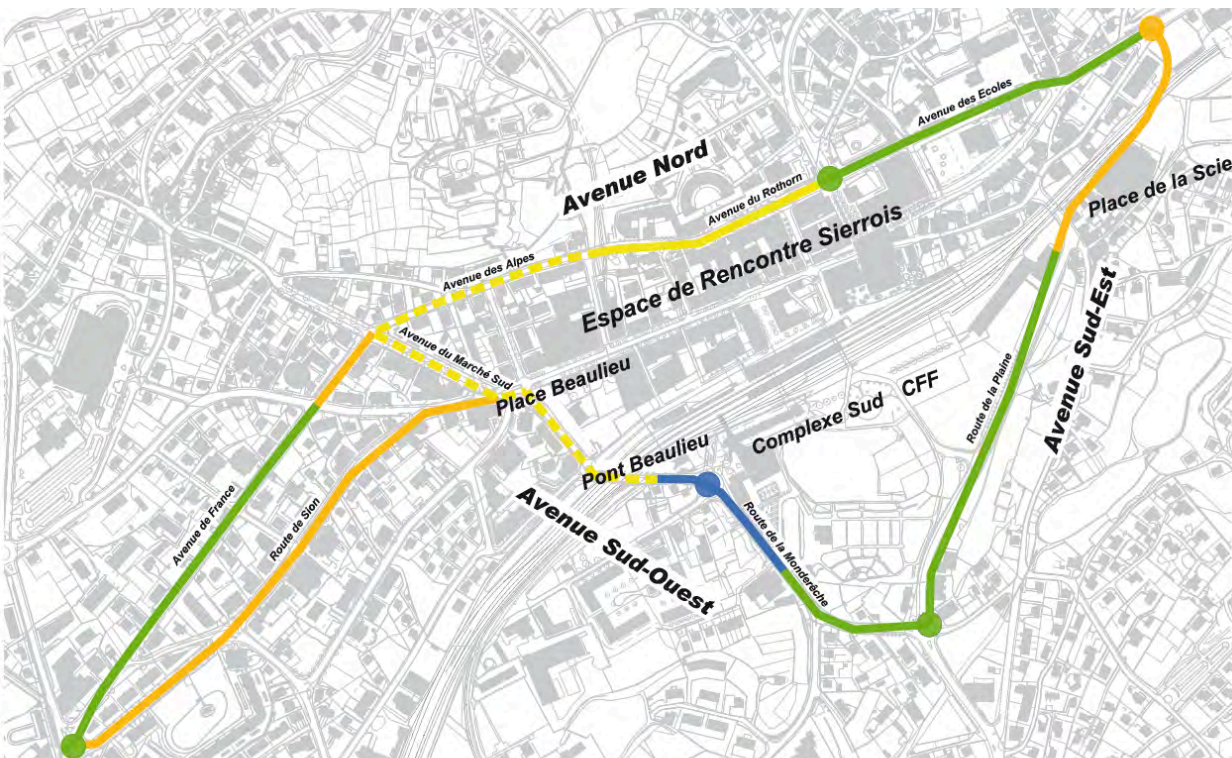
- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 au centre-ville
- réduction des immissions sonores par la modification du régime de vitesses

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                                                                  |                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2025                                                                    | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2018-2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 2 000 000.- HT<br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                            |



| MESURE M1.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | SIERRE / REQUALIFICATION DE LA ROUTE DE SION (ENTREE OUEST) ET PRIORISATION DES BUS |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M1 - Aménagements routiers pour la circulation des transports publics<br>U2 - Les secteurs stratégiques                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                     | <b>Priorité : B</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                     |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation : -</b><br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M1.1 - Sierre / Requalification de l'Avenue et de l'Esplanade de la Gare<br>M1.2 - Sierre / Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché<br><b>Autres coordinations :</b> Système dit des 3-Avenues, dans le cadre du projet "Sierre se transforme" et le contournement ouest de Sierre (sup.3) |                                                                                     |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                     |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                     |                     |
| Source : Plan directeur d'aménagement du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier, Novembre 2015, Ville de Sierre                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                     |                     |



## INTENTION

### Etat actuel

Aujourd'hui la circulation des transports publics est difficile en heure de pointe, sur les axes d'entrée de ville et dans les centres.

Les charges de trafic individuel motorisé vont d'un côté continuer de croître avec l'augmentation prévue de la population, et d'un autre diminuer grâce aux mesures mises en place pour inciter les reports modaux, et les changements de comportement de mobilité. Il s'agit dans ces conditions, d'assurer la bonne progression des bus d'agglomération afin de les rendre attractifs et concurrentiels à la voiture.

La route de Sion offre aujourd'hui une largeur confortable pour séparer les différents types de trafic le cas échéant.

L'Avenue de France en sens unique est dans le prolongement de l'Avenue des Alpes qui sera mise en double sens dans le cadre du projet Connexion Ouest. Dans ce contexte, le carrefour avec la rue du Marché est transformé en giratoire et la route de l'Hôpital devient une zone 30 km/h en sens unique sur sa partie sud.

### Données quantitatives

TJM - route de Sion (axe VS T9) : entre 8'000 et 16'500 véh./jr en 2014 selon le tronçon considéré

TJM - avenue de Rossfeld : 3'000 véh./jr en 2014 (source : Ville)

TJM - Avenue de France : 8'100 véh./jr en 2015 (source : Ville)

TJM - route de l'Hôpital (axe VS 46) : 4'600 véh./jr en 2014 (source : SRTCE)

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Assurer la bonne circulation des bus en ville
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité de tous les usagers de l'espace routier.

Objectif particulier : compléter le système des 3-Avenues et du réaménagement du centre-ville (maille ouest).

### Description de la mesure

La mise en œuvre de la mesure "Sierre-Ouest" (mesure 1.2 notamment) devrait diminuer les charges de trafic sur la route de Sion. Il s'agira donc de s'en assurer et d'accompagner ce changement.

Dans le cas contraire une mesure de type modification du schéma des circulations sera prise.

Dans tous les cas, la priorisation des bus au carrefour Route de Sion / Lamberson et au carrefour Avenue de France / rue de l'Hôpital sera nécessaire pour assurer leur bonne progression. Il s'agira donc de mettre en place une détection bus et/ou un aménagement d'une voie d'approche bus. Cet aménagement pourrait être couplé d'une voie cyclable séparée ou mixte sur la route de Sion selon les charges de trafic futures.

L'Avenue de Rossfeld sera également touchée par cette mesure.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est liée à la mise en place de l'étape 1 du réseau de transports publics d'agglomération, avec notamment les lignes N°1 : Ile Falcon - Sierre - Chalais (ou Noës), et N°2 : Clinique - Sierre - Muraz.

Le système des 3-Avenues qui permettra à terme de guider le trafic afin d'en diminuer les nuisances, inclus la route de Sion qui vient se raccrocher au centre-ville au niveau de la Place Beaulieu. Le réaménagement de cette route s'intègre donc au grand projet de transformation de Sierre et devra être coordonné avec.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration de la desserte du territoire en transport public
- amélioration de l'accessibilité
- influence sur la demande de transport en rendant attractive la desserte en transport public

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- favorise l'utilisation des transports publics en offrant une desserte attractive aux zones densément bâties de l'agglomération
- dessert les zones densément bâties et les pôles de développement non desservis par le réseau ferroviaire

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

Degré de maturité : 1

Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2024  
Date prévue de la mise en service : 2026

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020 : début des études  
2022 : remise de l'avant-projet

### Coûts

Coûts estimés : CHF 6 860 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables



**MESURE M1.6**

**SION / REQUALIFICATION DE LA RUE DE L'INDUSTRIE**

**Thématique(s)**

M1 - Aménagements routiers pour la circulation des transports publics  
U2 - Les secteurs stratégiques

**Priorité : A**

**Territoire concerné :** Sion

**Maitre d'ouvrage :** Sion

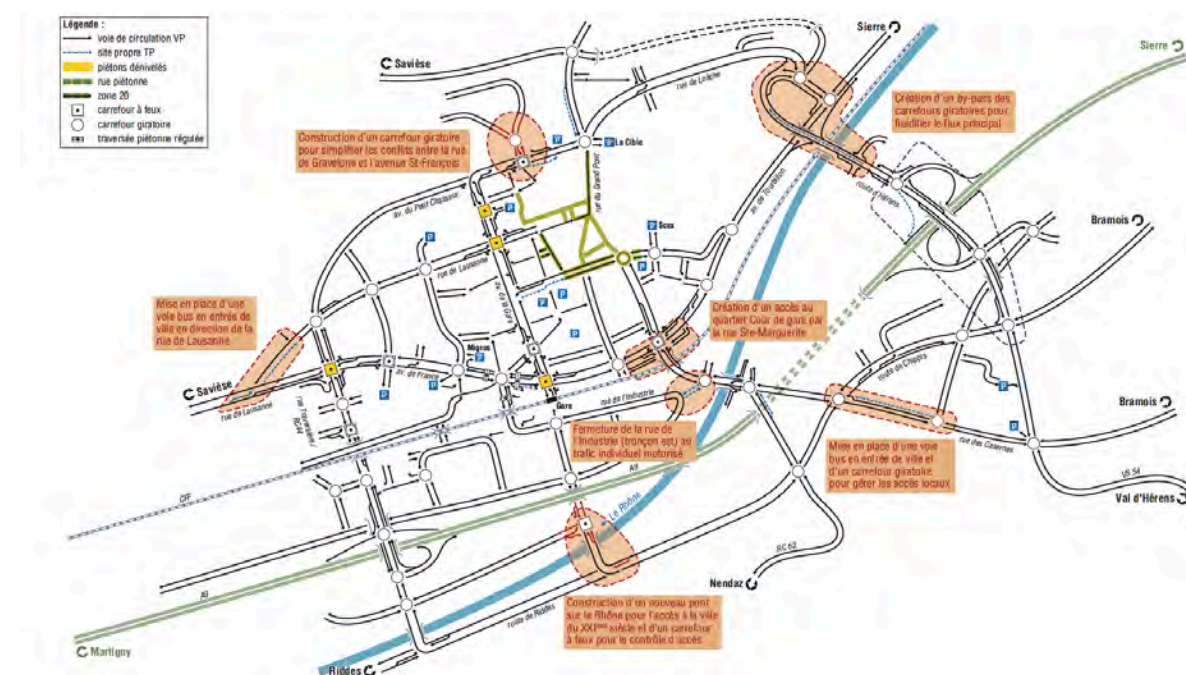
**Mesure du PA2 en relation :** (6266.2.037) MD5 - Sion, réaménagement de la rue de l'Industrie

**Mesure du PA3 corrélée / liée :** M2.1 - Sion / Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague

**Autres coordinations**

Développement du quartier sous-gare

Projet Rhône 3



Source : Plan de déplacements Sion 2030, Rapport technique, Octobre 2014, Transitec



## INTENTION

### Etat actuel

La rue de l'Industrie, appartenant au réseau routier secondaire, traverse les quartiers sous-gare de Sion, qui sont en cours d'urbanisation (Ville du XXIème siècle : réaffectation en zone mixte à haute densité dans le PA2). Cette rue offre aujourd'hui un itinéraire de transit entre le secteur sous-gare ouest et le secteur sous-gare est.

La rue de l'Industrie assure également la continuité de l'itinéraire cyclable reliant le pôle Ardon-Vétroz-Conthey, par l'avenue Maurice Troillet, aux quartiers de Vissigen et de Champsec, puis à l'Hôpital cantonal.

### Données quantitatives

TJM - rue de la Dixence (axe VS 536) : 24'000 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

TJM - rue de l'Industrie : 5'000 véh./jr en 2013 (source : SRTCE)

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Assurer une accessibilité multimodale au coeur de la ville (voiture en périphérie puis bus vers le centre-ville et enfin en mobilité douce pour les liaisons entre quartiers)
- Préserver les secteurs sensibles
- Reporter le trafic indésirable sur d'autres axes moins sensibles.

Objectifs particuliers :

- Supprimer le trafic de transit entre sous-gare ouest et sous-gare est
- Décharger le pont du Rhône "est" (route de la Dixence)
- Inciter les itinéraires de report vers le nouveau pont sur le Rhône (mesure 2.1).

### Description de la mesure

Fermeture aux véhicules individuels motorisés de la rue de l'Industrie dans sa partie EST afin d'assurer un report du transit nécessaire sur le nouveau pont sur le Rhône (mesure 2.1). Le tronçon concerné est assez petit.

Les bus de la ligne d'agglomération N°2 ainsi que les mobilités douces (et les services d'urgence) pourront y circuler. L'espace routier devient un espace public où deux modes de déplacement cohabitent en sécurité.

## EVALUATION

### Opportunité

La mise en œuvre de cette mesure est indissociable de la création d'un nouveau pont sur le Rhône (mesure M2.1), permettant ainsi un report de trafic de la rue de la Dixence (qui doit être soulagée du trafic TIM au profit de la circulation des bus) vers ce nouveau pont.

Cette mesure permet également d'accompagner le développement du secteur prévu dans le cadre de la vision Ville du XXI<sup>ème</sup> siècle, et notamment l'extension du Campus EPFL, en recréant de l'espace public et en sécurisant les mobilités douces. Le projet contenu entre le sud des voies ferrées et le Rhône accueillera 6'000 habitants/emplois et générera 10'000 véh./jr.

Enfin cette mesure s'intègre dans la vision directrice du projet "Sion-sur-Rhône. Un nouveau paysage pour la vallée du Rhône à Sion", vision reprise dans Rhône 3.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration du système de transports publics
- amélioration du réseau routier
- modification de l'accessibilité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- réduction de la dispersion de l'urbanisation
- amélioration de la qualité des espaces publics en offrant la possibilité de requalifier la rue

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur un autre itinéraire

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et vers un autre itinéraire

**Degré de maturité : 2**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** aggloSion, 2011 et Plan de déplacements Sion 2030, rapport technique, Transitec, octobre 2014

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020  
Date prévue de la mise en service : 2022

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

### Coûts

Coûts estimés : CHF 3 210 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune



**MESURE M2.1**

**SION / NOUVEAU FRANCHISSEMENT ROUTIER DU RHONE – ROUTE DE LA DRAGUE**

**Thématique(s)**

M2 - Nouveaux franchissements pour la circulation des bus  
M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité  
U2 - Les secteurs stratégiques

**Priorité : A**

**Territoire concerné :** Sion

**Maitre d'ouvrage :** Sion

**Mesure du PA2 en relation :** (6266.2.008) R8 - Sion, nouveau pont sur le Rhône

**Mesure du PA3 corrélée / liée :** M1.6 - Sion / Requalification de la rue de l'Industrie

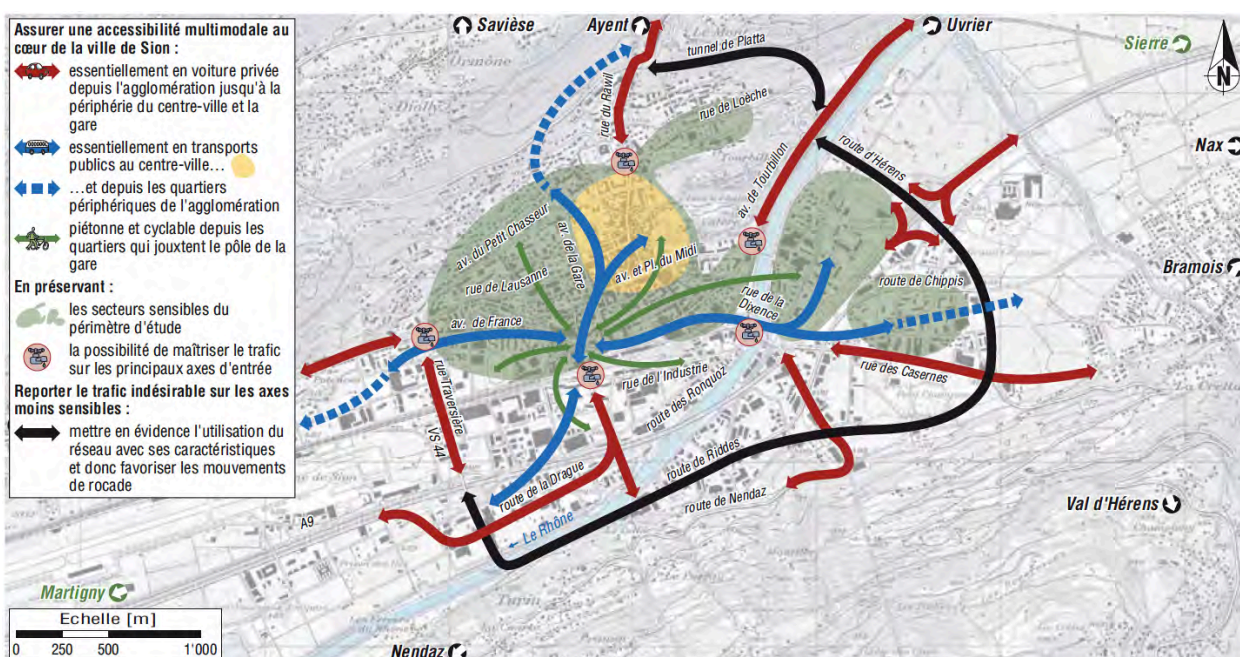
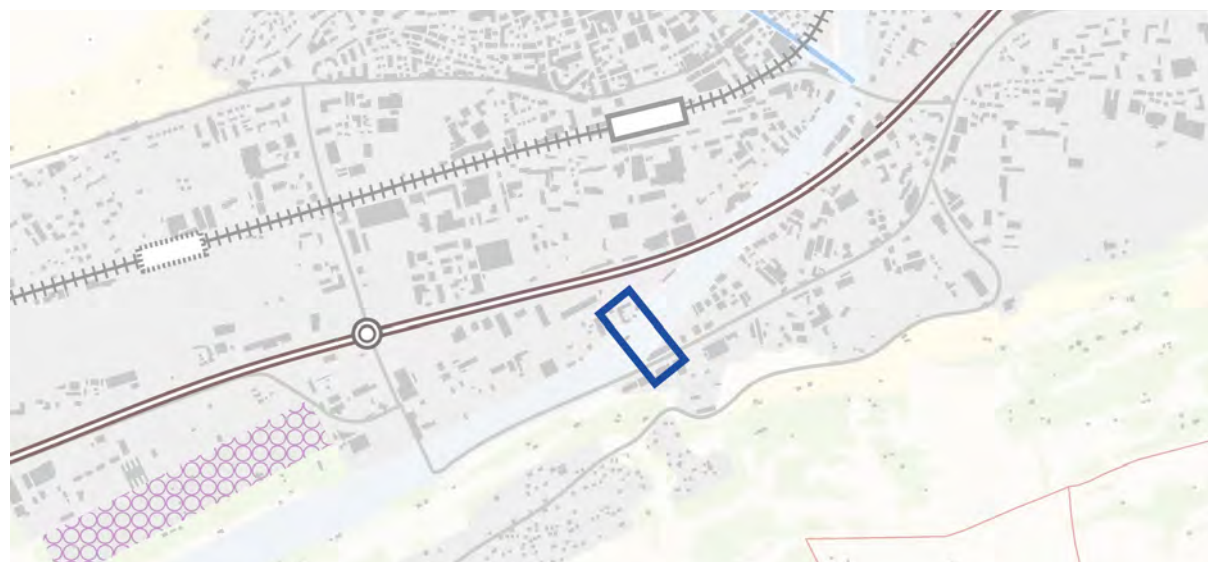
M3.1 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1

**Autres coordinations**

Développement du quartier sous-gare

Projet Rhône 3

Protection contre les Crues du Rhône entre la Lienne et la Lizerne





## INTENTION

### Etat actuel

L'accessibilité aux secteurs d'activités sis au sud des voies CFF s'effectue aujourd'hui par la traversière ouest et la rue de la Drague ou par la rue l'Industrie via la rue de la Dixence. Ce dernier axe, saturé durant une bonne partie de la journée, est le principal accès sud à la ville. Il relie directement les quartiers d'habitation à haute densité situés sur la rive gauche du Rhône (Champsec et Vissigen) et assure le passage de tous les bus régionaux venant du sud.

### Données quantitatives

TJM - rue de la Dixence (axe VS 536) : 24'000 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

TJM - rue de la Traversière (axe VS 44) : 8'800 véh./jr en 2014

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Assurer une accessibilité multimodale au coeur de la ville (voiture en périphérie puis bus vers le centre-ville et enfin en mobilité douce pour les liaisons entre quartiers)
- Préserver les secteurs sensibles
- Reporter le trafic indésirable sur d'autres axes moins sensibles
- Offrir une liaison piétonne et cyclable directe vers ces secteurs.

Objectifs particuliers : cette mesure offre un nouvel accès aux zones d'activités sud-gare permettant ainsi de décharger la route de la Dixence au profit des transports publics. Ce mécanisme de report de trafic étant rendu possible grâce à la fermeture de la liaison entre la route de l'Industrie et la rue de la Dixence (mesure 1.6).

### Description de la mesure

La construction d'un nouveau pont routier sur le Rhône, entre la rue de la Drague et la route de Riddes permet de mettre en place une ligne de transports publics nord-sud desservant notamment les zones d'activités situées au sud de la ville. Sa construction permet également une éventuelle requalification de l'entrée sud de Sion par la rue de la Dixence (RC 563). Ce nouveau pont offre en effet l'opportunité de réorganiser complètement l'accessibilité des zones d'activités situées au sud de la gare CFF et de connecter efficacement les zones d'activités situées au nord et au sud de l'A9. Le nouveau pont offre enfin un itinéraire cyclable direct entre la gare et les zones d'activité sud.

A noter que le passage sous-voies existant entre la rue de la Blancherie et la rue Oscar-Bider sera fermé à la circulation TIM et réservé au passage des mobilités douces (dans le cadre du PA2, modification de la mesure MD4). Ces deux rues devenant des zones de rencontre.

Pour être efficace cette mesure doit impérativement être coordonnée à la fermeture du tronçon EST de rue de l'Industrie au trafic TIM (mesure 1.6).

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est nécessaire à la mise en place de la ligne 3 du réseau d'agglomération sur Sion : Gravelone - Sion - Chandoline et à la bonne circulation des lignes 1, 2 et 4 sur la rue de la Dixence (pont sur le Rhône à l'est).

Cette mesure permet d'accompagner les principaux projets de développement, dont principalement la "Ville du XXI<sup>ème</sup> siècle". En effet, entre 5'000 et 10'600 véh./jr pourraient être reportés sur la nouvelle infrastructure (secteur de renouvellement urbain majeur de Sion). Ces reports de trafic depuis la rue de la Dixence ne sont possibles que si la mesure M1.6 du PA3 est réalisée.

La mesure R8 originale était de priorité A dans le PA2, et a été déclassée en priorité C du PA2 (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité et le degré de maturité étaient insuffisants. Ces éléments étant aujourd'hui corrigés, cette mesure est reproposée en priorité A.

Enfin cette mesure s'intègre dans la vision directrice du projet "Sion-sur-Rhône. Un nouveau paysage pour la vallée du Rhône à Sion", vision reprise dans Rhône 3.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- améliore la circulation des transports publics et le réseau des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile sur l'axe d'entrée de ville
- améliore l'accessibilité automobile à la ville du XXI<sup>ème</sup> siècle

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- renforce l'attractivité des secteurs situés au sud des voies CFF.
- amélioration de la qualité des espaces publics en offrant la possibilité de requalifier la rue de l'Industrie

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur un autre itinéraire

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et vers un autre itinéraire

**Degré de maturité : 2**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Plan de déplacements Sion 2030, rapport technique, Transitec, octobre 2014

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020  
Date prévue de la mise en service : 2022

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2018

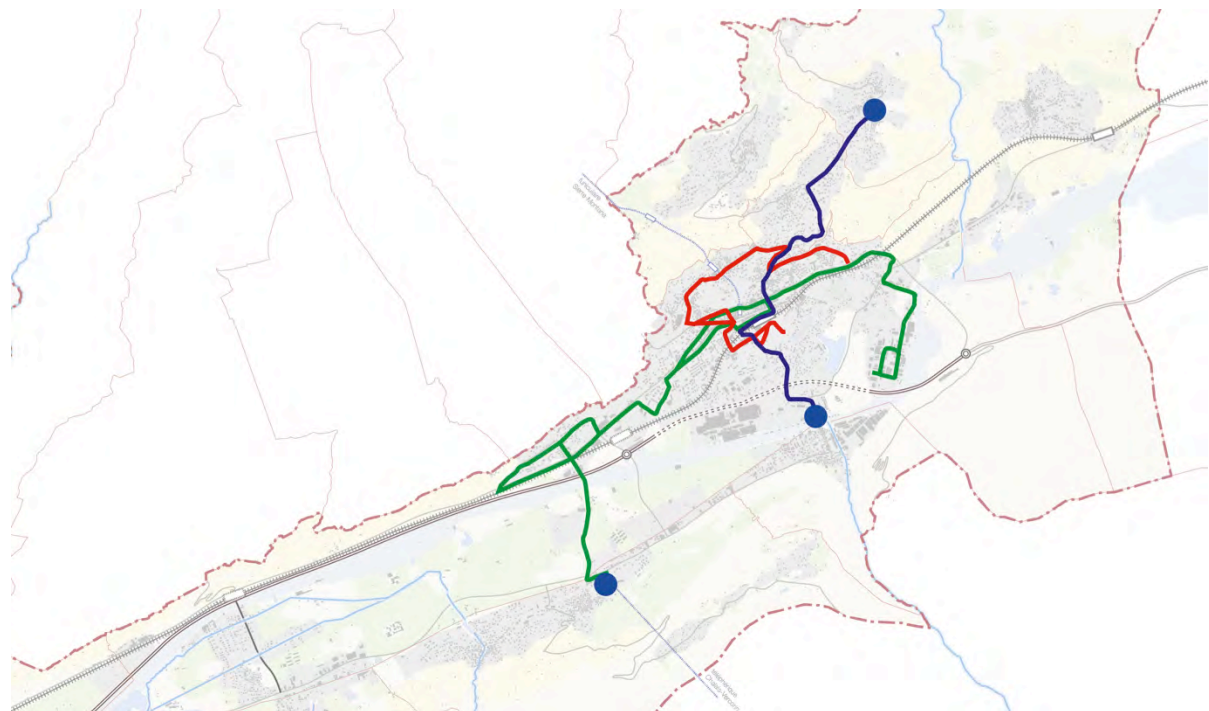
### Coûts

Coûts estimés : CHF 15 000 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune



| MESURE M2.2                                                                                                                                                                                                                                 | SIERRE / ADAPTATION DU PONT ROUTIER SUR LE RHONE ET DE LA RUE DE PONT-CHALAIS |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M2 - Nouveaux franchissements pour la circulation des bus<br>M10.a - Aménagements multimodaux MD / TP<br>U2 - Les secteurs stratégiques                                                                             | Priorité : A                                                                  |  |
| Territoire concerné : Sierre<br>Maitre d'ouvrage : Sierre                                                                                                                                                                                   |                                                                               |  |
| Mesure du PA2 en relation : -<br>Mesure du PA3 corrélée / liée : M3.1 - Infrastructures nécessaires à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1<br>Autres coordinations : Zones de détente Ecossia / Bozon |                                                                               |  |
|                                                                                                                                                          |                                                                               |  |
|                                                                                                                                                         |                                                                               |  |



## INTENTION

### Etat actuel

La route de Pont-Chalais est un axe communal hors localité d'une largeur de 5.5 m sur le Pont du Rhône et de 6.0 m au sud de celui-ci sans aménagement cyclistes spécifiques. Le gabarit du pont ne permet le passage de lignes de bus.

Cette route relie la zone de sport de Pont Chalais - Ecossia à Noës et, plus globalement, au centre-ville.

Cette rue est l'axe privilégié pour relier Noës aux zones d'Ecossia et Bozon. Elle doit donc être adaptée pour le passage des transports publics et la sécurité des mobilités douces.

### Données quantitatives

TJM - rue de Pont Chalais : env. 1'500 véh./jr en 2015 (source : Ville)

### Objectifs

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Sécuriser la circulation de tous les usagers du réseau
- Assurer la desserte multimodale des pôles d'attractivité de l'agglomération.

### Description de la mesure

Le gabarit routier de la passerelle permettra la circulation du bus. De plus, un itinéraire pour les modes doux de type passerelle en encorbellement sera créé en parallèle.

Plus au sud, la rue de Pont-Chalais fera l'objet d'adaptations permettant aux bus et aux mobilités douces de circuler en quasi site propre entre Noës et les zones de détente Ecossia / Bozon.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est liée à la mise en place de l'étape 1 du réseau de transports publics d'agglomération, avec notamment la ligne 1 du réseau local sierrois Ile Falcon - Sierre - Chalais (ou Noës). Elle est totalement liée à la desserte de la zone sportive d'Ecossia.

La mise en place de cette liaison nord-sud devrait influencer les déplacements pendulaires et de loisirs entre Chalais et Sierre-ouest.

Enfin, cet ouvrage devra de toute façon être adapté dans le cadre de Rhône 3.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

#### CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration du système de TP
- amélioration du réseau routier
- amélioration de l'accessibilité
- amélioration de l'intermodalité
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs

#### CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP

#### CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

- améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et la mobilité douce
- sécurisation des mobilités douces

#### CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et les mobilités douces

### Degré de maturité : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** AggloSion et Agglo Valais Central - Réalisation des réseaux de transports publics d'agglomération par bus - document de synthèse des variantes concertées, Citéc et Grasset, juillet 2016

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019  
Date prévue de la mise en service : 2020

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2016 : étude d'avant-projet en cours  
2017 : projet d'exécution

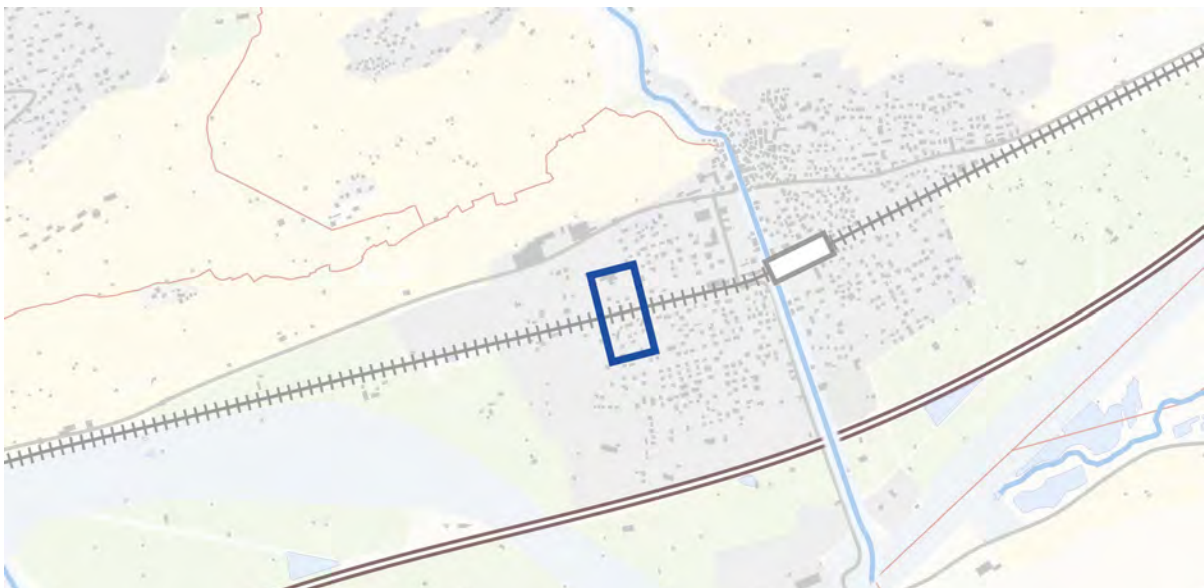
### Coûts

Coûts estimés : CHF 1 900 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune



| MESURE M2.3                                                                                                                                                                                                                                                          | SION / AMENAGEMENT D'UN PASSAGE SOUS-VOIES A UVRIER |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M2 - Nouveaux franchissements pour la circulation des bus<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U2 - Les secteurs stratégiques                                                                     | Priorité : C                                        |  |
| Territoire concerné : Sion<br>Maitre d'ouvrage : Sion                                                                                                                                                                                                                |                                                     |  |
| Mesure du PA2 en relation : -<br>Mesure du PA3 corrélée / liée : M3.2 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 2<br>Autres coordinations : Urbanisation du quartier à l'ouest de la gare de St-Léonard |                                                     |  |
|                                                                                                                                                                                   |                                                     |  |
|                                                                                                                                                                                  |                                                     |  |



## INTENTION

### Etat actuel

A Sion, dans le secteur d'Uvrier, le passage sous-voies du chemin de l'Ecole va dans un premier temps être fermé au trafic individuel motorisé, au profit des mobilités douces. Sa hauteur ne permet pas à des véhicules de plus de 2.5 mètres d'y circuler. Au sud de l'école, un espace public et une place de jeux viennent ont été créés en 2015.

### Données quantitatives

TJM - chemin de l'Ecole : non communiqué

### Objectifs

- Assurer l'accessibilité multimodale à tous les secteurs de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Sécuriser la circulation de tous les usagers du réseau.

### Description de la mesure

Un passage sous-voies pourrait être créé au niveau de la route de la Plaine, permettant à des bus et des voitures d'assurer une liaison nord-sud entre le centre commercial et le quartier en développement à l'ouest de cette route.

## EVALUATION

### Opportunité

Le développement du tissu urbain à l'ouest nécessitera la création d'une perméabilité nord-sud. De plus, la mise en place éventuelle d'une ligne de transports publics nord-sud nécessitera l'ouverture de ce passage.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration de l'accessibilité à un quartier en développement.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :-*

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :-*

Degré de maturité : -

Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : après 2026

Date prévue de la mise en service :

### Calendrier de remise de l'avant-projet

après 2024

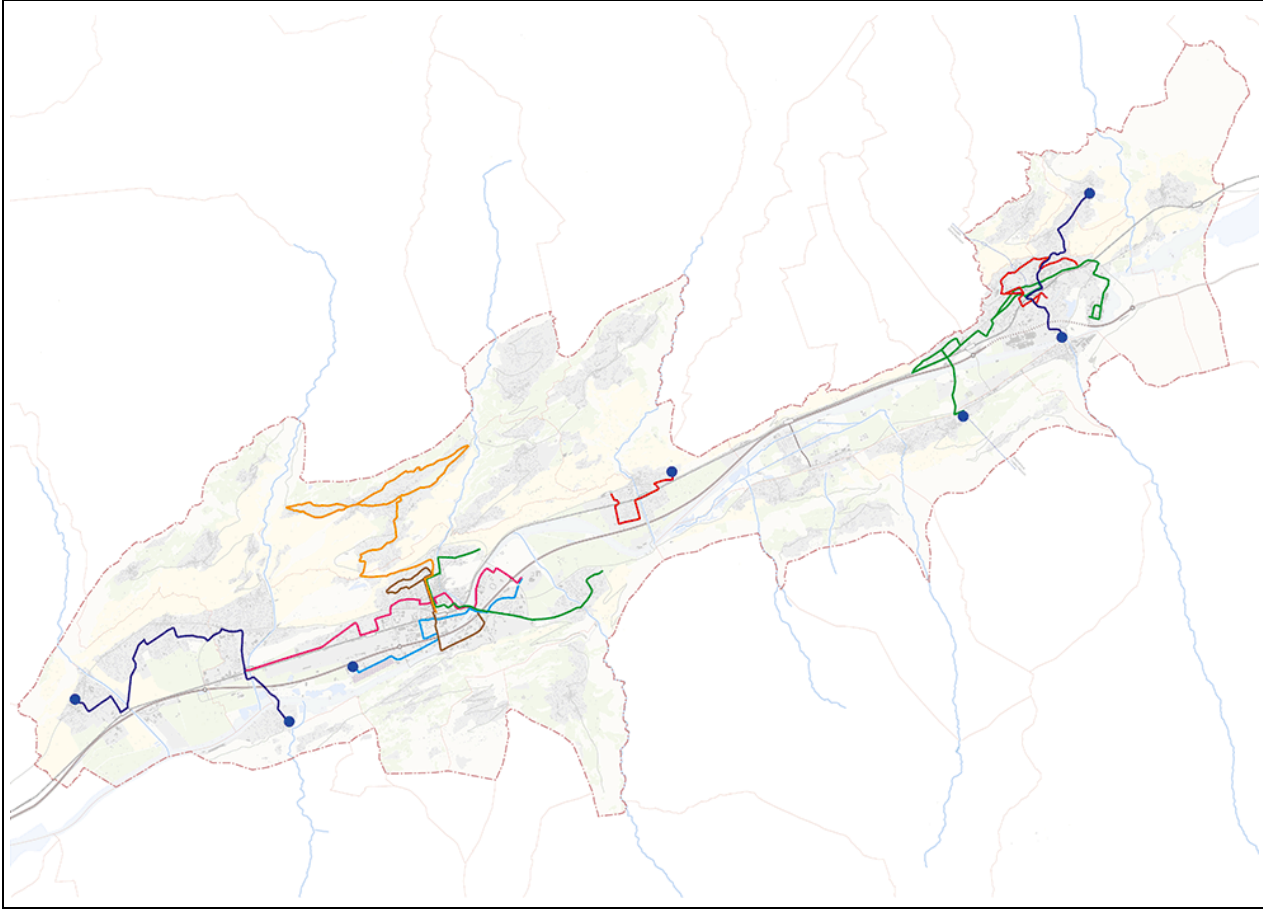
### Coûts

Coûts estimés : CHF 4 800 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération

Solde : Commune

| MESURE M3.1                                                                                                                                                                                                                                                                           | AGGLOMERATION / INFRASTRUCTURE NECESSAIRE A LA MISE EN ŒUVRE DU RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION - ETAPE 1 |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M3 - Autres mesures nécessaires à la mise en place du réseau TP d'agglomération                                                                                                                                                                               |                                                                                                                        | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Agglomération<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chaque commune concernée                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                        |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.048) TP3 - Réseau de transports publics routiers d'agglomération<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> Toutes les mesures liées à la circulation des bus du réseau d'agglomération (de M1.1 à M2.3)<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                                                                        |                     |
|                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                        |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Il n'existe pas de transports publics d'agglomération à ce jour. Cependant chaque secteur a déjà un réseau de trafic régional voyageur (TRV) et parfois des bus urbains. Une partie de l'infrastructure nécessaire à la mise en œuvre de la première étape du réseau de transports publics d'agglomération existe donc, mais doit être complétée et adaptée aux besoins de l'agglomération.

Ainsi, les arrêts de bus pouvant être maintenus sur les trajets des nouvelles lignes d'agglomération le seront. Ils subiront néanmoins quelques adaptations liées surtout à des aspects de communication (logo, design, information de correspondances sur le réseau d'agglomération, etc.).

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Assurer la bonne circulation des bus en ville
- Améliorer la desserte des zones urbanisées
- Offrir des interfaces de qualité.

### Description de la mesure

La mise en œuvre du réseau d'agglomération nécessite la création de nouveaux arrêts de bus et de places de rebroussement. Ainsi, de nouveaux arrêts de transports publics seront implantés le long des itinéraires de bus d'agglomération prévus afin de garantir une couverture adéquate et un niveau de rabattement efficace.

On notera ici que l'infrastructure nécessaire à la circulation des bus se trouve sous la thématique dédiée (mesures M1.x et M2.x). Enfin, une partie des aménagements étant incluse dans la mesure cofinancée TP3 d'aggloSion, seuls les aménagements complémentaires sont ici présentés et chiffrés.

D'après l'étude menée cette année et dont les références sont données plus bas dans la fiche, le réseau local sédunois a besoin de 56 nouveaux arrêts dont 6 unidirectionnels.

Le réseau local sierrois a besoin de 24 nouveaux arrêts dont 18 unidirectionnels.

Par aménagement il est entendu : marquage, signalisation et équipement (banc, panneau, protection, poubelle). Des modifications ponctuelles de la voirie seront réalisées le cas échéant. En fonction des particularités locales les arrêts seront soit sur chaussée soit hors chaussée. Des études de détail viendront préciser cette mesure.

## EVALUATION

### Opportunité

La mise en place de la première étape du réseau de bus d'agglomération (réseau urbain et régional) justifie la création d'une infrastructure adaptée. Il s'agira notamment de favoriser l'intermodalité en travaillant sur l'accessibilité à pied de ces arrêts, ce qui répond à un enjeu sectoriel du projet d'agglomération.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

#### CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

- amélioration du système de transports publics
- amélioration de l'accessibilité aux secteurs de l'agglomération par les transports publics
- amélioration de l'intermodalité grâce à l'aménagement des arrêts en lien avec des liaisons de mobilité douce
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs

#### CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

- favorise l'utilisation des transports publics en offrant une desserte attractive aux zones densément bâties de l'agglomération
- dessert les zones densément bâties et les pôles de développement non desservis par le réseau ferroviaire

#### CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

- améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

#### CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

### Degré de maturité : 2

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** 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

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019  
Date prévue de la mise en service : 2021

### Calendrier de remise de l'avant-projet

Etude réalisée en 2016  
Etudes complémentaires : 2017-2019 (Sierre)

### Coûts

Coûts estimés : CHF 10 200 000.- HT

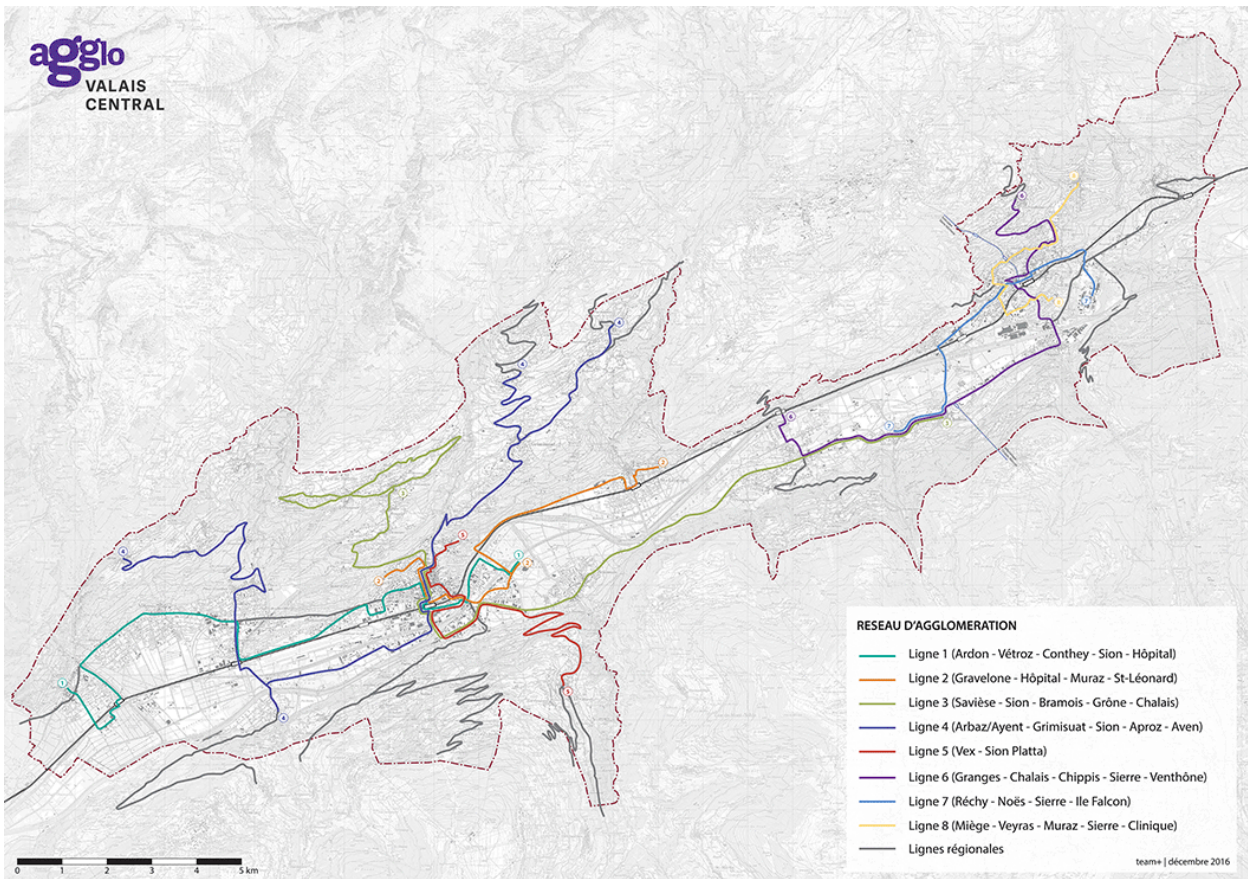
La mesure TP3 du PA2 aggloSion a été évaluée à 2.9 Mio CHF et la contribution fédérale maximale allouée sera de 1.01 Mio CHF. Le montant ci-dessus représente le surcoût entre le PA3 et le PA2 pour la mise en œuvre du réseau d'agglomération.

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune





| MESURE M3.2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | AGGLOMERATION / INFRASTRUCTURE NECESSAIRE A LA MISE EN ŒUVRE DU RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION - ETAPE 2 |                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M3 - Autres mesures nécessaires à la mise en place du réseau TP d'agglomération                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                        | <b>Priorité : B</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Agglomération<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chaque commune concernée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                        |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.048) TP3 - Réseau de transports publics routiers d'agglomération<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M3.1 - Infrastructures nécessaires à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1<br><b>Autres coordinations :</b> -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                        |                     |
|  <p><b>RESEAU D'AGGLOMERATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ligne 1 (Ardon - Vétroz - Conthey - Sion - Hôpital)</li> <li>Ligne 2 (Gravelone - Hôpital - Muraz - St-Léonard)</li> <li>Ligne 3 (Savièse - Sion - Bramois - Grône - Chalais)</li> <li>Ligne 4 (Arbaz/Ayent - Grimsuat - Sion - Aproz - Aven)</li> <li>Ligne 5 (Vex - Sion Platta)</li> <li>Ligne 6 (Granges - Chalais - Chippis - Sierre - Venthône)</li> <li>Ligne 7 (Réchy - Noës - Sierre - Ile Falcon)</li> <li>Ligne 8 (Miège - Veyras - Muraz - Sierre - Clinique)</li> <li>Lignes régionales</li> </ul> <p>0 1 2 3 4 5 km</p> <p>team+   décembre 2016</p> |                                                                                                                        |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

La mise en place de la deuxième étape du réseau de bus d'agglomération (réseau urbain et régional) nécessitera d'apporter des modifications légères à l'infrastructure mise en place dans la première étape.

**Données quantitatives** : Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Assurer la bonne circulation des bus en ville
- Améliorer la desserte des zones urbanisées
- Offrir des interfaces de qualité

### Description de la mesure

La mise en place de la deuxième étape du réseau de bus d'agglomération (réseau urbain et régional) nécessitera d'apporter des modifications légères à l'infrastructure mise en place dans la première étape.

Par exemple les places de rebroussement créées pour l'horizon 2019-2022 seront adaptées pour devenir des arrêts simples après 2026.

D'autres arrêts et rebroussements seront nécessaires dans le cadre de la réorganisation de lignes, pour atteindre le réseau 2030.

## EVALUATION

### Opportunité

Mettre en place le réseau de transports publics routiers d'agglomération visé pour l'horizon 2030, en se basant sur la première étape de mise en œuvre.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du système de transports publics
- amélioration de l'accessibilité aux secteurs de l'agglomération par les transports publics
- amélioration de l'intermodalité grâce à l'aménagement des arrêts en lien avec des liaisons de mobilité douce
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- favorise l'utilisation des transports publics en offrant une desserte attractive aux zones densément bâties de l'agglomération
- dessert les zones densément bâties et les pôles de développement non desservis par le réseau ferroviaire

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

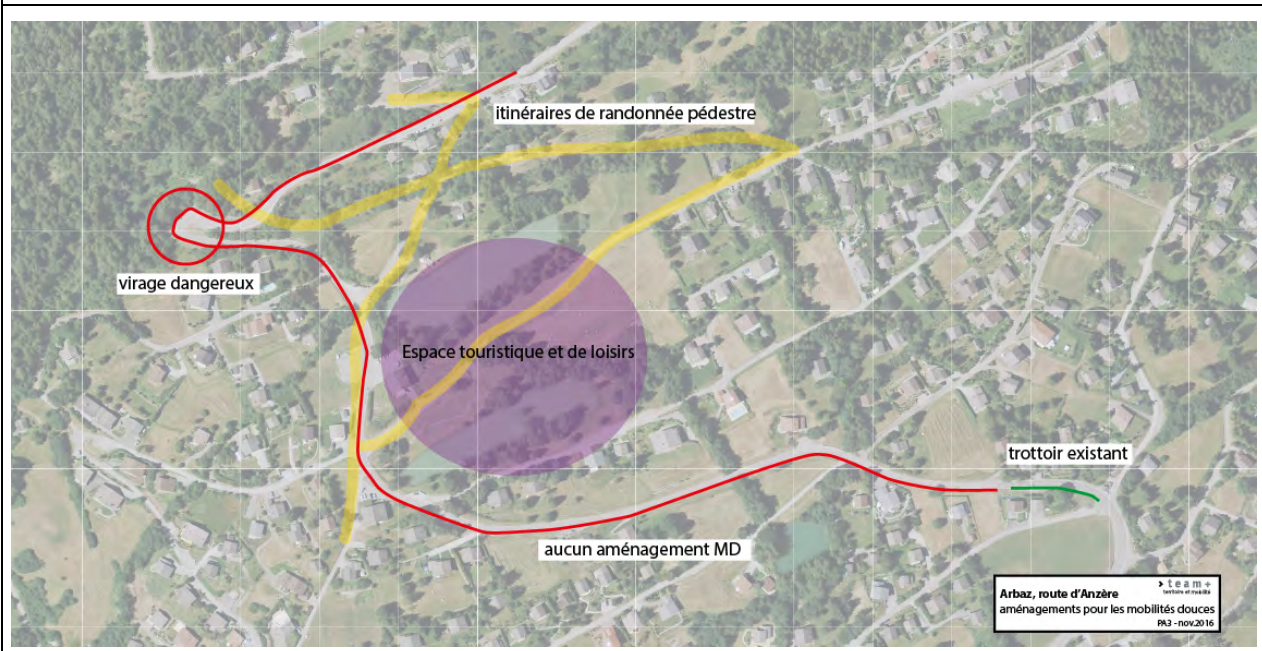
### Degré de maturité : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur)** : 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

| REALISATION                                                                                                                                           |                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2026<br>Date prévue de la mise en service : 2030                             | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>Pré-étude réalisée en 2016 et ateliers participatifs en 2016<br>Etudes complémentaires : après 2023 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 4 300 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                                                                                                                      |





| MESURE M4.1                                                                                                                                                                                                                                         | ARBAZ / AMELIORATION DE LA LIAISON PIETONNE ENTRE ARBAZ ET ANZERE |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale                                                                                                             |                                                                   | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Arbaz<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Arbaz - Canton / SRTCE                                                                                                                                                              |                                                                   |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M7.1 - Arbaz / Valorisation de la traversée et sécurisation de l'entrée du village<br><b>Autres coordinations :</b> Coordination avec Anzère tourisme SA et Valrando |                                                                   |                     |
|                                                                                                                                                                  |                                                                   |                     |
|                                                                                                                                                                 |                                                                   |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Aujourd'hui le trottoir le long de la route cantonale d'Anzère est interrompu en direction du restaurant du Lac juste avant un fort virage en épingle à cheveux, au niveau de l'Etang Long. Le régime des vitesses est à 60 km/h et le secteur étudié est traversé par un réseau de sentiers pédestres.

Deux arrêts de bus régionaux se trouvent sur le tronçon "Arbaz, Café du Lac" et "Arbaz, Barra" sur la ligne 342 entre Anzère et Sion.

### Données quantitatives

TJM - route d'Anzère (axe VS 59) : 2'000 véh./jr en 2015

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une qualité piétonne autour des pôles d'attractivité.

Objectifs particuliers : rendre attractif et sûr tous les types de cheminements MD (longitudinaux, transversaux, de loisirs et pendulaires).

### Description de la mesure

La création d'un trottoir est nécessaire pour assurer la continuité du cheminement longitudinal.

Dans le sens de la montée vers le lac et au-delà vers Anzère, une bande cyclable assurera aux cyclistes une ascension sécurisée.

Enfin, un renforcement de la signalisation avertira les automobilistes des occurrences de traversés piétonnes dans le secteur.

## EVALUATION

### Opportunité

Des liaisons structurantes pour les mobilités douces entre les communes de l'agglomération incitent aux reports modaux, d'autant plus que ces liaisons sont confortables et sûres. La présence d'un espace de loisirs dans le secteur constitue une opportunité suffisante pour améliorer et sécuriser les cheminements de tous les usagers.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration du réseau routier par la signalisation du danger
- amélioration de l'accessibilité piétonne à un secteur touristique (restaurant et lac)
- amélioration du trafic de loisirs pour les mobilités douces.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) : -*

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- amélioration de la sécurité du trafic MD de loisirs et pendulaire

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces et en informant les automobilistes des traversées (anticipation au lieu de freinage brusque).

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2021  
Date prévue de la mise en service : 2021

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2018  
Mise à l'enquête du projet en 2019

### Coûts

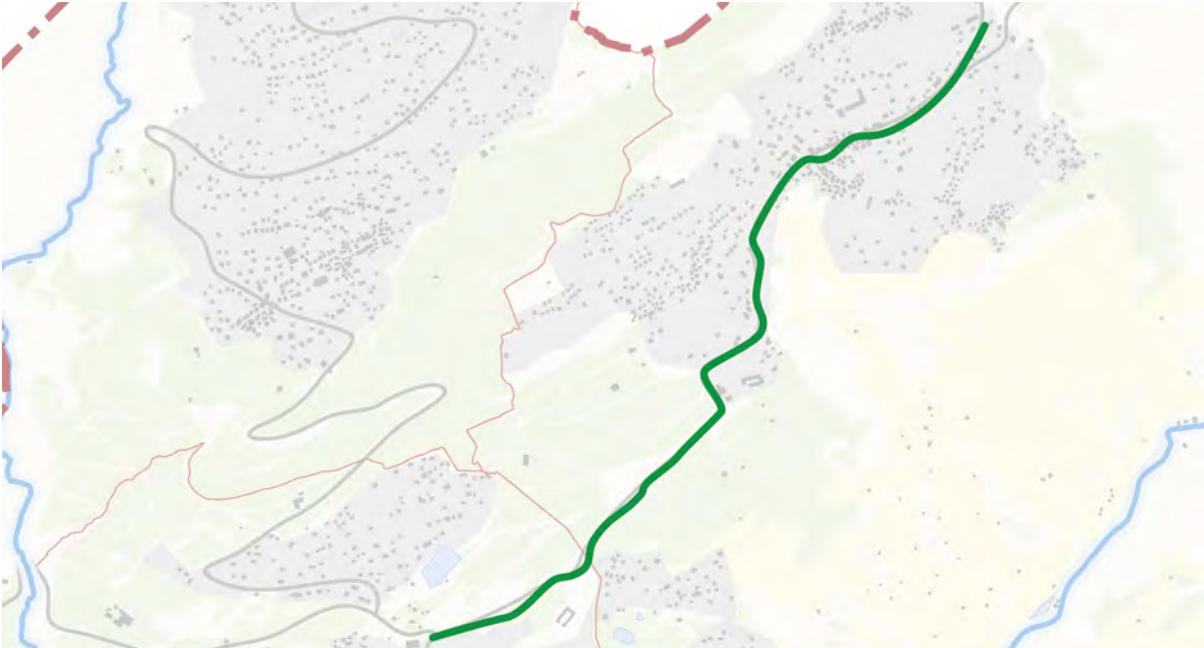
Coûts estimés : CHF 1 130 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables





| MESURE M4.2                                                                                                                                                                 | AYENT, GRIMISUAT / AMELIORATION DE LA LIAISON INTERCOMMUNALE DE MOBILITE DOUCE |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale                                     |                                                                                | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Aient, Grimsuat<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Aient, Grimsuat - Canton / SRTCE                                                                  |                                                                                |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M7.3 - Aient / Réaménagement de la traversée des villages<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                                |                     |
|                                                                                          |                                                                                |                     |
|                                                                                         |                                                                                |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

L'axe route d'Ayent sur Grimisuat et route de Botyre sur Ayent est l'itinéraire le plus direct pour relier les deux communes. Cette route cantonale qui offre de magnifiques points de vue n'est aménagée que pour les automobilistes. Si les piétons ont un itinéraire alternatif (via l'étang de Revouire et le sentier pédestre en haut de Blignou), ce n'est pas le cas des cyclistes.

### Données quantitatives

TJM - route d'Ayent (axe VS 58) : 4'900 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD.

### Description de la mesure

Dans le sens de la montée entre Grimisuat et Ayent, une bande cyclable d'un mètre cinquante est marquée afin d'assurer aux cyclistes une ascension sécurisée.

## EVALUATION

### Opportunité

Des liaisons structurantes pour les cyclistes entre les communes de l'agglomération incitent aux reports modaux, d'autant plus que ces liaisons sont confortables et sûres.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :* -

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- amélioration de la sécurité du trafic MD de loisirs et pendulaire

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces.

Degré de maturité : 1

Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019  
Date prévue de la mise en service : 2019

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2017

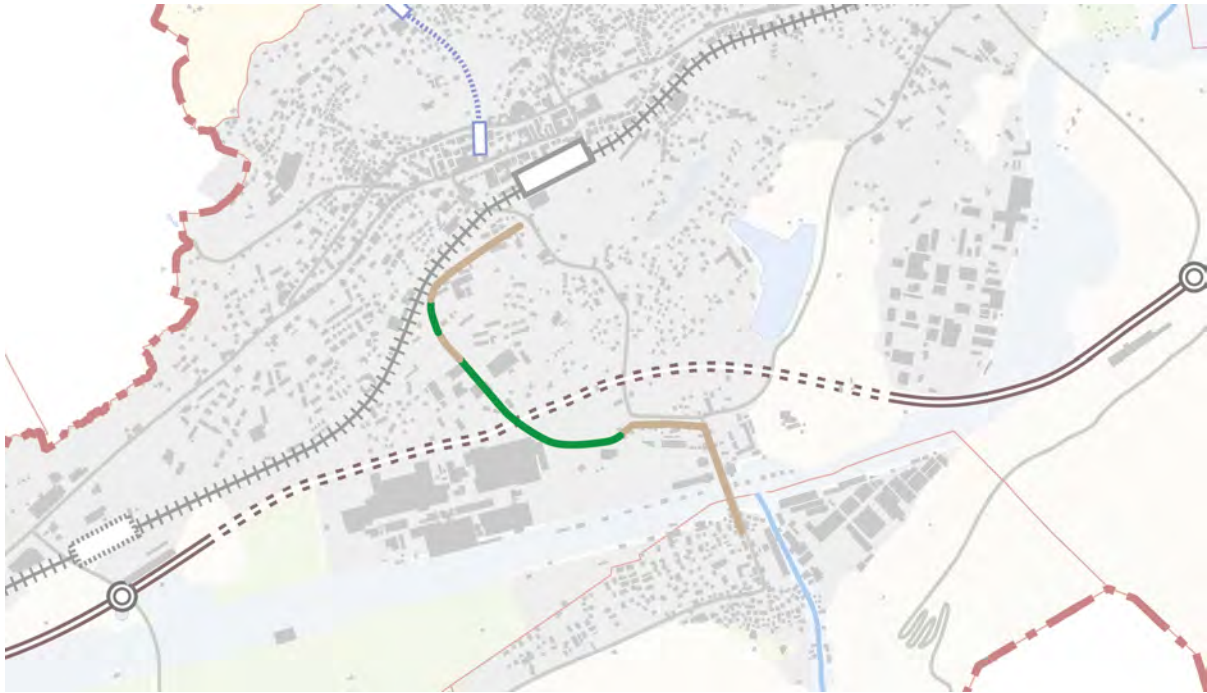
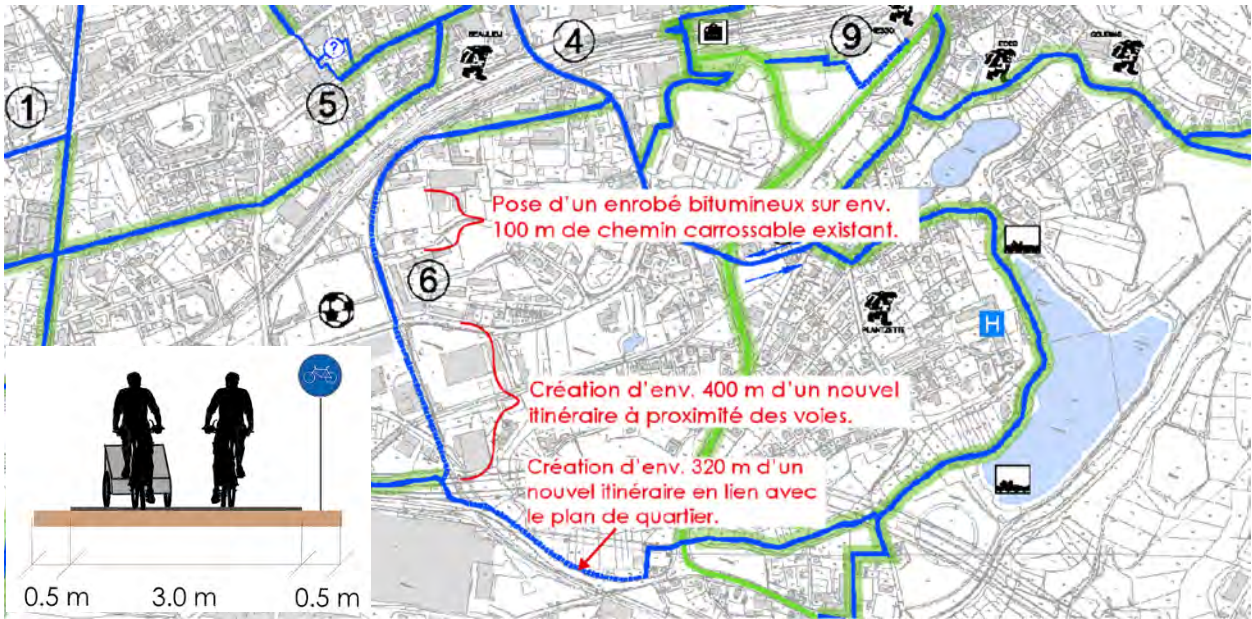
### Coûts

Coûts estimés : CHF 780 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables



| MESURE M4.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | SIERRE / COMPLEMENTS D'AMENAGEMENTS CYCLISTES ENTRE CHIPPIIS ET LA GARE DE SIERRE |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Priorité : A</b>                                                               |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                   |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Plan de quartier Sous-Géronde                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                   |
|  <p>Pose d'un enrobé bitumineux sur env. 100 m de chemin carrossable existant.</p> <p>Création d'env. 400 m d'un nouvel itinéraire à proximité des voies.</p> <p>Création d'env. 320 m d'un nouvel itinéraire en lien avec le plan de quartier.</p> <p>0.5 m    3.0 m    0.5 m</p> <p>Source : Concept mobilité cycliste à Sierre, Rapport technique, Novembre 2014, Bisa</p> |                                                                                   |

## INTENTION

### Etat actuel

A ce jour il n'existe pas d'itinéraire rapide et sûr pour les modes doux entre la gare de Sierre et Chippis. Dans le but d'encourager les reports modaux il s'agit de créer une liaison continue entre les deux communes. Cet itinéraire s'appuiera sur les secteurs suivants :

- La route de l'Ancien Sierre, axe communal limité à 60 km/h longeant les voies industrielles par le Nord, présentant un gabarit de 6.8 mètres et un trottoir généreux. Cette route intègre déjà la liaison est-ouest au sud des voies CFF, reliant des quartiers d'habitation aux berges du Rhône notamment. Il manque cependant un aménagement cyclable sur un tronçon de 320 mètres.
- Le nord-ouest des long des voies industrielles qui traversent des nouveaux quartiers résidentiels et longent d'importants générateurs de trafic tels que Constellium, le théâtre les Halles et Sierre Energie.

### Données quantitatives

TJM - route de l'Ancien-Sierre : 7'600 véh./jr en 2014

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD.

Objectifs particuliers : créer une liaison cyclable forte entre les grands générateurs de trafic et le centre-ville (la gare notamment).

### Description de la mesure

Pour la liaison Ancien Sierre- Sous Gérondo, il s'agit d'aménager les 320 mètres de route manquant. Un site propre de 3 mètres de large et une gestion des traversées sera intégré dans le plan de quartier prévu dans le secteur.

Pour l'autre partie de la liaison (nord-ouest), une liaison directe de 600 mètres vers le centre-ville et la gare est créée. Cette liaison sera presque exclusivement en site propre pour les cyclistes, à part un secteur d'environ 100 mètres comprenant des accès privés.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure permettra de renforcer le lien entre ces deux communes si proches, mais aussi de réhabiliter l'espace longeant les anciennes voies industrielles et d'accompagner le développement du Technopôle (NTIC et Novelis).

Elle concerne les réseaux pendulaires et touristiques. Cette mesure s'inscrit notamment dans la stratégie de développer un réseau intercommunal structurant, sûr et confortable.

Enfin, cette mesure est coordonnée avec la mesure prioritaire Sierre / Chippis, dans le cadre du projet Rhône 3.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité aux quartiers par les MD
- amélioration de l'intermodalité car il s'agit de relier la Gare par les MD
- amélioration du trafic de loisirs.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- adaptation du système de transports MD à la densification du bâti.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- sécurisation des déplacements MD sur le réseau routier et offre de cheminements en site propre.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces
- réappropriation des voies industrielles.

**Degré de maturité : 2**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Concept mobilité cycliste à Sierre, Bisa, nov. 2014

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019-2020

Date prévue de la mise en service : 2020

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2016 : avant-projet

2017-2018 : projet de mise à l'enquête

### Coûts

Coûts estimés : CHF 675 000.- HT

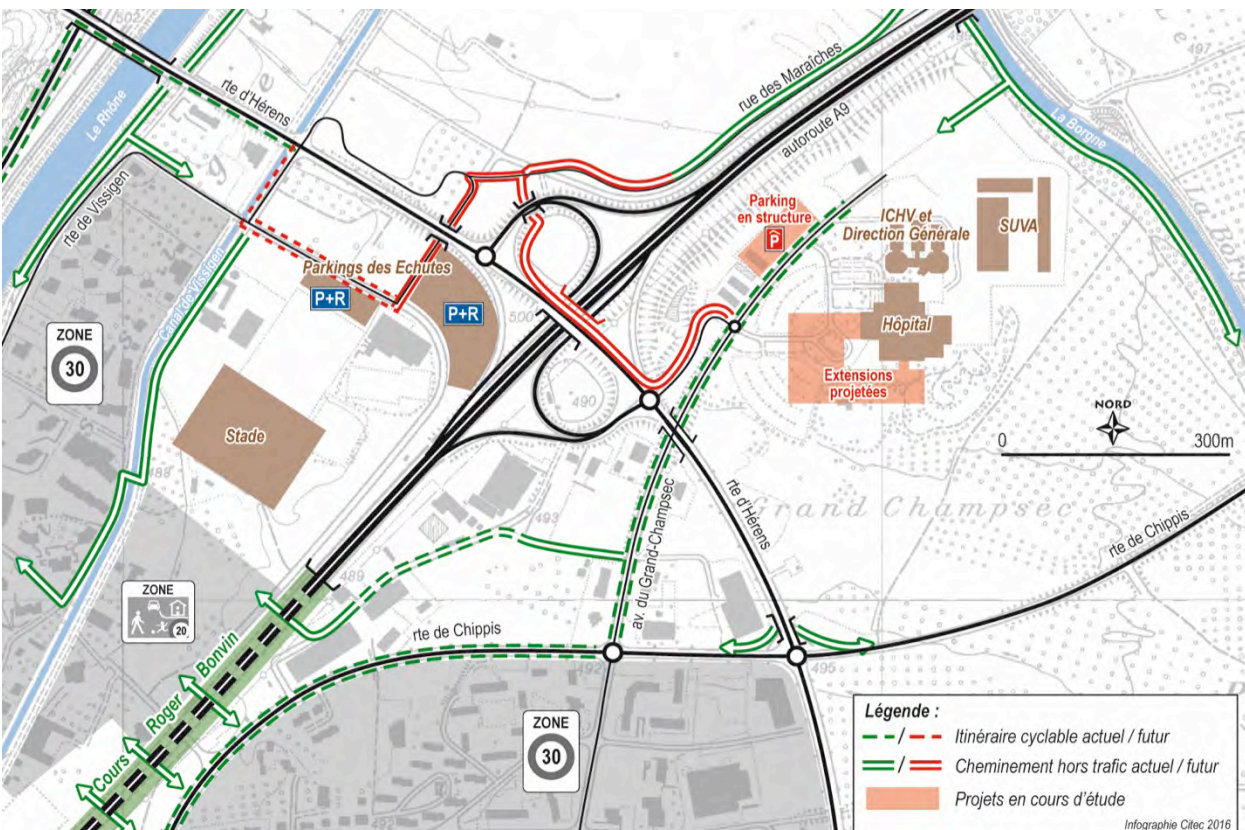
### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération

Solde : Commune





| MESURE M4.4                                                                                                                                                                                                                | SION / NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE L'A9 A SION |                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale<br>M5.a - Franchissements                                                          |                                              | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sion<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sion                                                                                                                                                        |                                              |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M4.5 - Sion / Création de liaison cyclables continues pendulaires vers Sion – étape 1<br><b>Autres coordinations :</b> Secteur de l'Hôpital |                                              |                     |
|                                                                                                                                         |                                              |                     |
|                                                                                                                                        |                                              |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Le groupe mobilité de l'hôpital de Sion (hôpital du Valais / suva / Ville de Sion), dans le cadre de la mise en œuvre du plan de mobilité du Pôle Santé de Champsec (> 3'000 personnes/jour, 5'000 à moyen terme), souhaite améliorer les conditions d'accès au site en vélo et à pied en franchissement de l'autoroute A9 (jonction de Sion-Est).

Les seuls franchissements aujourd'hui disponibles impliquent des détours (par le recouvrement de l'autoroute au Sud, par le passage inférieur de la Borgne au Nord) selon la provenance des usagers. Les aménagements cyclables actuels sont également à améliorer sur l'ensemble de la rte d'Hérens.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

Objectifs particuliers :

- Améliorer le maillage des liaisons modes doux en franchissement de l'A9 et compléter le réseau cyclable
- Sécuriser la route d'Hérens en faveur des modes doux
- Favoriser l'usage des modes doux pour les déplacements pendulaires des employés du Pôle Santé
- Disposer d'une liaison modes doux directe entre le pôle Santé et le pôle Tourbillon / parking des Echutes
- Favoriser les complémentarités d'usage de stationnement entre les deux sites du Pôle Santé et de Tourbillon.

### Description de la mesure

Création d'une liaison modes doux (piétons et vélos) en franchissement de l'autoroute A9 à hauteur de la jonction autoroutière de Sion-Est. En accompagnement, aménagement et sécurisation des connexions entre la future passerelle et les aménagements modes doux en accès existants et planifiés.

Cette liaison doit assurer plusieurs usages : accessibilité au Pôle Santé, liaisons inter-quartiers et synergies de l'offre stationnement dans le secteur (entre le Pôle Santé et les infrastructures sportives de Sion-Tourbillon qui disposent tous deux d'une offre stationnement attractive et complémentaire).

## EVALUATION

### Opportunité

Synergies et complémentarité des offres stationnement : la future passerelle modes doux comme support de mutualisation du stationnement (par exemple, match de football en soirée ou important congrès au Pôle Santé).

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- Renforce le rôle des modes doux

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- Améliore encore l'attrait du vélo pour les déplacements pendulaires

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité des modes doux.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue les nuisances environnementales par une utilisation accrue des modes doux (non polluants).

**Degré de maturité : 2**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** 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).

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019

Date prévue de la mise en service : 2020

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2017-2018 : mise à l'enquête de l'avant-projet

### Coûts

Coûts estimés : CHF 1 700 000.- HT

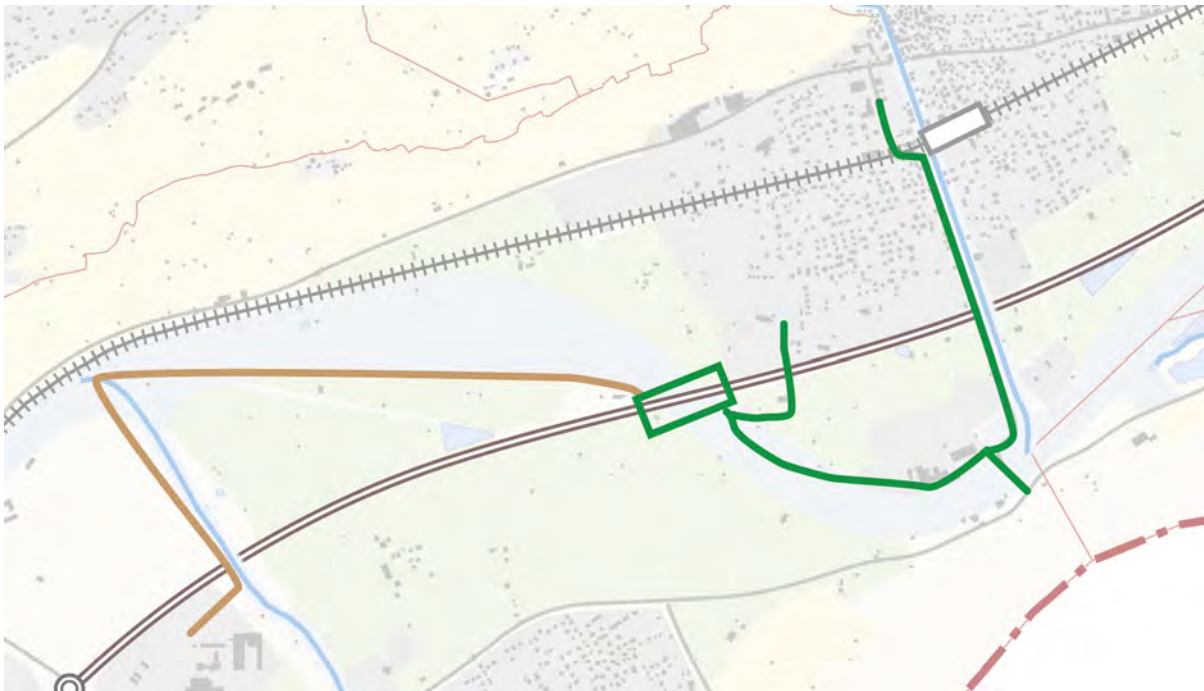
### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération

Solde : Commune





| MESURE M4.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | SION / CREATION DE LIAISONS CYCLABLES CONTINUES POUR LES PENDULAIRES VERS SION - ETAPE 1 |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale<br>M4.b - Trafic pendulaire                                                                                                                                                                                             | <b>Priorité : A</b>                                                                      |  |
| <b>Territoire concerné :</b> Sion<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sion - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                          |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.041) MD9 - Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M4.4 - Sion / Nouveau franchissement de l'A9 à Sion<br><b>Autres coordinations :</b> Réfection du pont de l'A9 sur le Rhône prévue dans le cadre de l'entretien de l'A9 entre Sion et Sierre (UPlaNS) |                                                                                          |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                          |  |

## INTENTION

### Etat actuel

Aujourd'hui la liaison cyclable pendulaire privilégiée entre Sion et St-Léonard est le long de la route cantonale T9. Cette dernière, fortement chargée, n'est pas incitative.

De plus, la liaison cyclable nationale qui longe le Rhône en rive gauche entre Sierre et Sion n'est accessible depuis Saint-Léonard et Uvrier qu'au prix d'un détour significatif par le pont de la route VS 52 à proximité de l'UTO. L'itinéraire proposé entre Sion Hôpital et Saint-Léonard offrirait une alternative sûre et continue.

### Données quantitatives

TJM - route d'Italie (axe VS T9) : 12'700 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains

Objectifs particuliers :

- Offrir une alternative à la route cantonale T9 pour les déplacements à vélos
- Compléter le réseau de mobilités douces intercommunal et notamment la liaison autour de l'Hôpital.

### Description de la mesure

La liaison cyclable complète Sion Hôpital - Uvrier - St-Léonard emprunte l'itinéraire suivant : Avenue Grand-Champsec, Digue de la Borgne, Digue des Cavaliers, nouvelle passerelle sur le Rhône A9, promenade des Berges et enfin route de la Plaine.

Cette nouvelle passerelle sur le Rhône est créée, en lien avec la réfection de l'ouvrage A9. Le reste des aménagements sera très léger car il s'appuie sur des réseaux existants.

## EVALUATION

### Opportunité

Assurer la continuité de la liaison cyclable pendulaire entre Sion et St-Léonard dont le début d'itinéraire a été amorcé dans le cadre du PA2 (mesure cofinancée MD7 "réaménagement de la liaison Uvrier - St-Léonard - Rives du Rhône").

De plus, la réfection du pont de l'A9 sur le Rhône prévue dans le cadre de l'entretien de l'A9 entre Sion et Sierre (UPlaNS) offre l'opportunité d'intégrer les mobilités douces sur une passerelle. Ce projet était partiellement décrit dans la mesure MD9 du PA2 aggroSion (priorité B) et qui a été jugée positivement par la Confédération dans son rapport d'évaluation. La mesure est ici reprise (modification de l'emplacement) et complétée et s'appuie sur un réseau déjà existant.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité en MD

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- sécurisation des déplacements MD sur le réseau routier et offre de cheminements en site propre.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

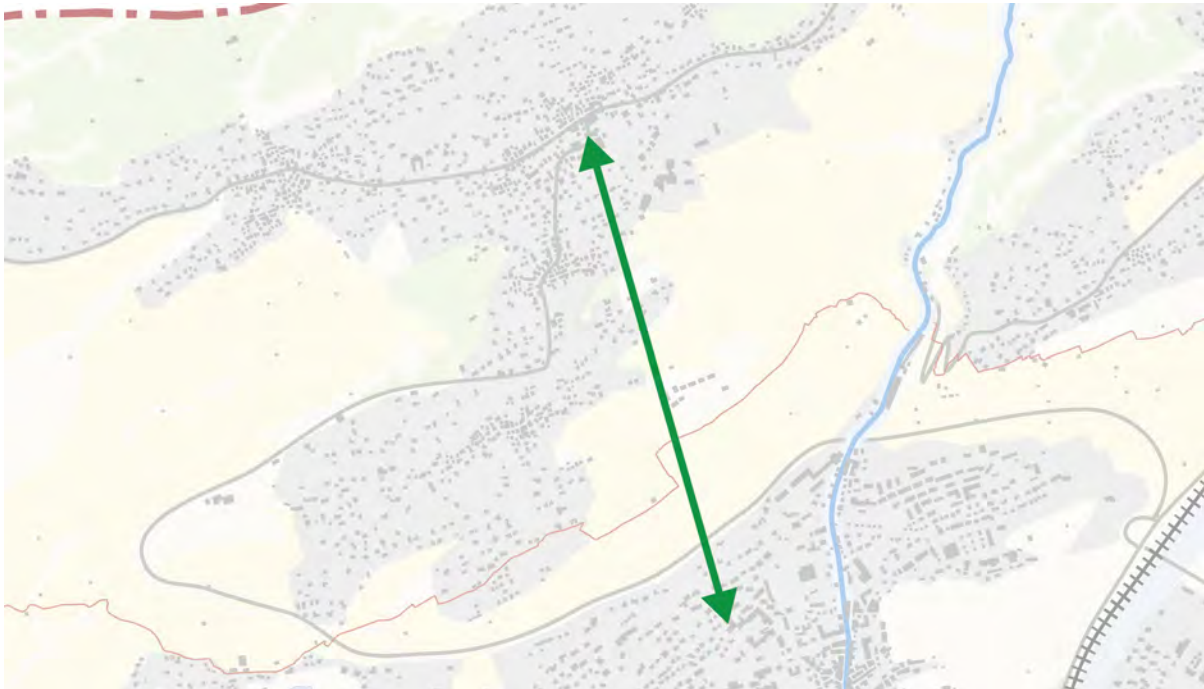
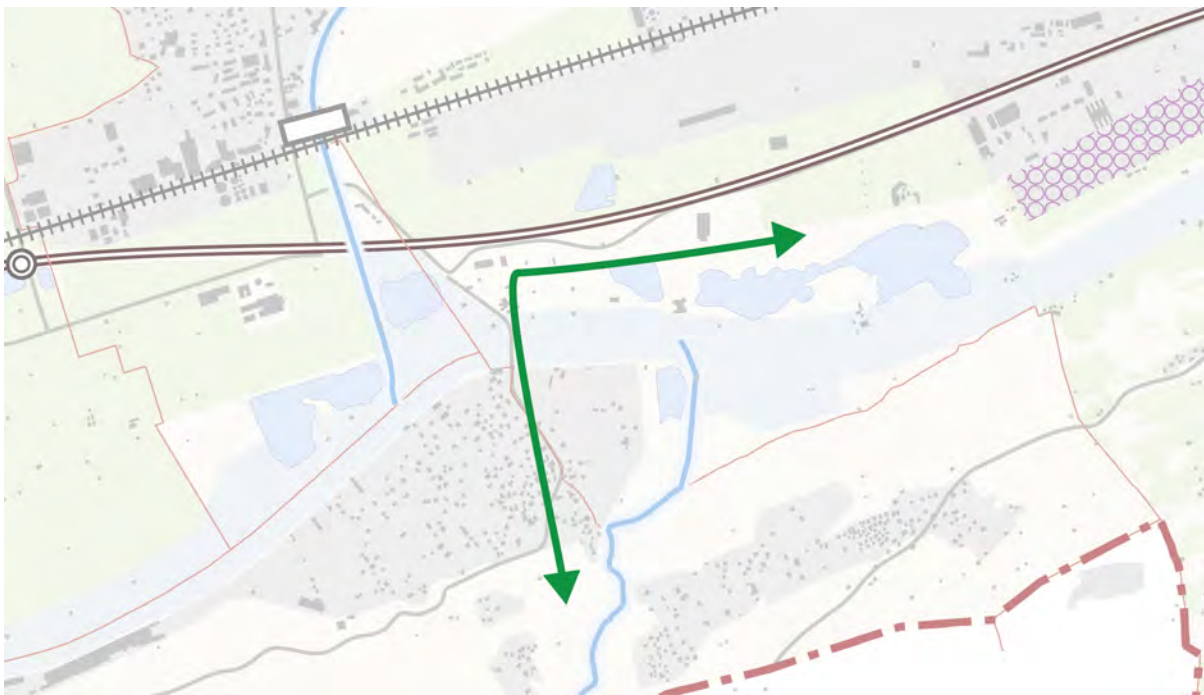
- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces

Degré de maturité : 1

Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : Projet UPlaNS

| REALISATION                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                                                                        | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 2 300 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |



| MESURE M4.6                                                                                                                                                  | SAVIESE, NENDAZ / CREATION DE LIAISONS CYCLABLES CONTINUES POUR LES PENDULAIRES VERS SION - ETAPE 2 |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Thématique(s)<br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale<br>M4.b - Trafic pendulaire | Priorité : C                                                                                        |  |
| Territoire concerné : Savièse, Nendaz<br>Maitre d'ouvrage : Savièse, Nendaz - Canton / SRTCE                                                                 |                                                                                                     |  |
| Mesure du PA2 en relation : -<br>Mesure du PA3 corrélée / liée : -<br>Autres coordinations : -                                                               |                                                                                                     |  |
|                                                                           |                                                                                                     |  |
|                                                                          |                                                                                                     |  |



## INTENTION

### Etat actuel

Pour monter à Savièse ou Nendaz depuis Sion, en voiture, le réseau routier principal (route de Savièse, respectivement route d'Aproz) est le plus rapide. Ce trajet n'est cependant pas attractif pour les cyclistes car il représente un grand détour et n'est pas équipé d'aménagement spécifique.

### Données quantitatives

TJM - route de Roumaz (axe VS 60) : entre 8'500 véh./jr et 9'500 en 2015 (source : SRTCE)

TJM - route de Savièse (axe VS T9) : 6'400 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

TJM estimé - route d'Aproz (axe VS 67) : 1'600 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains

### Description de la mesure

La mesure consiste à aménager le réseau pour les déplacements pendulaires à vélo. Il s'agit de mettre en œuvre les itinéraires préférentiels pour ce type de déplacements.

## EVALUATION

### Opportunité

Des liaisons structurantes pour les cyclistes entre les communes de l'agglomération incitent aux reports modaux, d'autant plus que ces liaisons sont confortables et sûres.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité en MD

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :* -

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- sécurisation des déplacements MD sur le réseau routier et offre de cheminements en site propre.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces

**Degré de maturité :** mesure non concernée

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** mesure non concernée

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2026

Date prévue de la mise en service : 2027

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2023

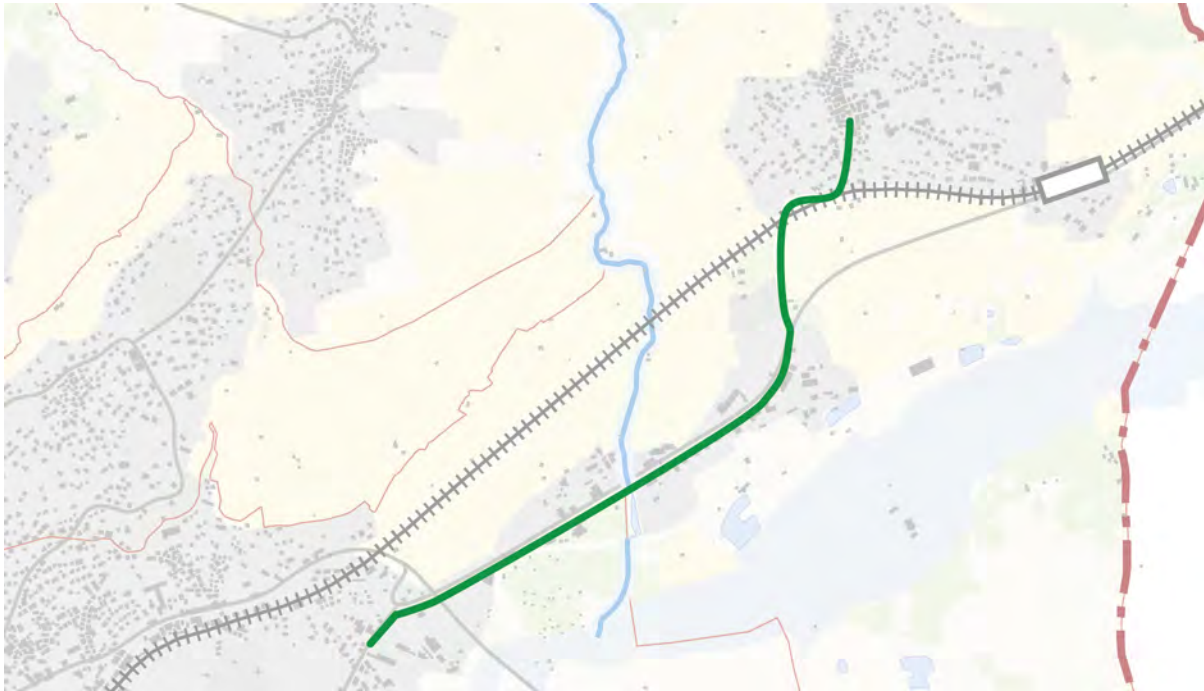
### Coûts

Coûts estimés : -

### Financement

Part fédérale : -

Solde : -

| MESURE M4.7                                                                                                                                                         | SALQUENEN / CREATION DE LIAISONS CYCLABLES CONTINUES POUR LES PENDULAIRES<br>VERS SIERRE - ETAPE 1 |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale<br>M4.b - Trafic pendulaire |                                                                                                    | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Salquenen<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Salquenen                                                                                       |                                                                                                    |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> -                                                 |                                                                                                    |                     |
|                                                                                  |                                                                                                    |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Il existe aujourd'hui une liaison cyclable non continue et partiellement en site propre entre Sierre et Salquenen.

### Données quantitatives

TJM - route de la Gemmi (axe VS T9) : 7'700 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains

### Description de la mesure

Des compléments de la liaison cyclable sur 300 mètres environ (site propre) entre Sierre et Salquenen pour les pendulaires, notamment vers le Lac de Géronde où il n'est pas facile de circuler pour les cyclistes.

## EVALUATION

### Opportunité

Des liaisons structurantes pour les cyclistes entre les communes de l'agglomération incitent aux reports modaux, d'autant plus que ces liaisons sont confortables et sûres.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité en MD

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :* -

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- sécurisation des déplacements MD sur le réseau routier et offre de cheminements en site propre.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2020  
Date prévue de la mise en service : 2020

### Calendrier de remise de l'avant-projet

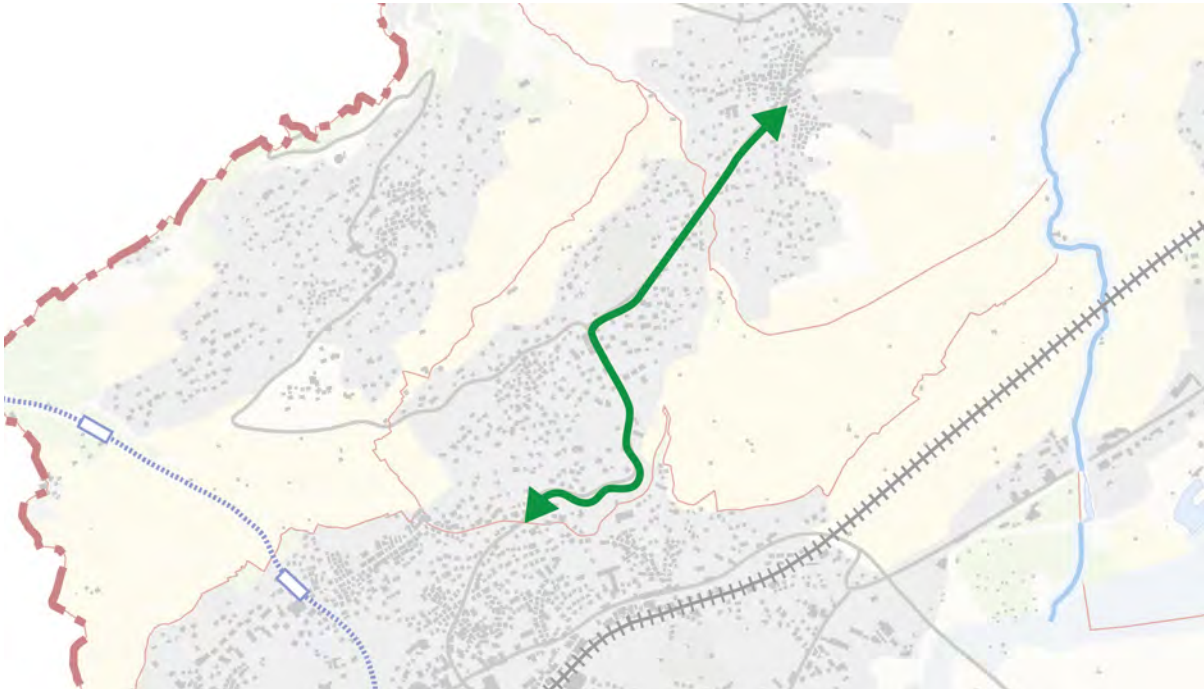
2018

### Coûts

Coûts estimés : CHF 1 750 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune

| MESURE M4.8                                                                                                                                                         | MIEGE / CREATION DE LIAISONS CYCLABLES CONTINUES POUR LES PENDULAIRES VERS SIERRE - ETAPE 2 |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale<br>M4.b - Trafic pendulaire |                                                                                             | <b>Priorité : C</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Miège<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Miège                                                                                               |                                                                                             |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> -                                                 |                                                                                             |                     |
|                                                                                  |                                                                                             |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Le rond-point de Veyras qui raccroche Miège à la route cantonale RC 45 se trouve à 1 km du centre du village.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains

### Description de la mesure

La mesure consiste à créer un itinéraire en site propre pour les cyclistes entre Miège et Sierre. Les aménagements tiendront compte de la topographie.

## EVALUATION

### Opportunité

Des liaisons structurantes pour les cyclistes entre les communes de l'agglomération incitent aux reports modaux, d'autant plus que ces liaisons sont confortables et sûres.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité en MD

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) : -*

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- sécurisation des déplacements MD sur le réseau routier et offre de cheminements en site propre.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces

**Degré de maturité :** mesure non concernée

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** mesure non concernée

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2026  
Date prévue de la mise en service : 2027

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2023

### Coûts

Coûts estimés : -

### Financement

Part fédérale : -  
Solde : -



| MESURE M4.9                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | AGGLOMERATION / CREATION D'INFRASTRUCTURE POUR LE STATIONNEMENT DES VELOS |                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M4 - Améliorations du réseau structurant de mobilités douces d'agglomération<br>M4.a - Connexion intercommunale<br>M4.b - Trafic pendulaire                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                           | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Agglomération<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chaque commune concernée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                           |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.043) MD11 - Aménagement de zones de stationnement pour les deux-roues<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M3.1 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1<br>M3.2 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 2<br>GM2.1 - Gestion coordonnée du stationnement public<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                           |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                           |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                           |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

A ce jour l'offre en stationnement vélos dans les lieux publics, notamment dans les centres et les interfaces de transports publics, reste encore lacunaire à l'échelle de l'agglomération. La mise en oeuvre de la mesure MD11 du PA2 est en cours, mais cette dernière ne concernait que les communes de plaine.

Les gares existantes et futures le long du RER doivent devenir des pôles d'intermodalité et ainsi offrir du stationnement fiable pour les vélos.

On notera qu'à Sion des abris à vélos sécurisés ont été aménagés sur les parkings des Potences et des Echutes 2015.

A Conthey, le réaménagement de l'interface de Châteauneuf-Conthey et la mise en place du réseau bus d'agglomération intégreront cette thématique.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Offrir des interfaces de qualité
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD

### Description de la mesure

Cette mesure est une extension de la mesure MD11 du PA2 aggroSion à l'ensemble du périmètre de l'agglomération Valais central, y compris les coteaux.

Il s'agit d'offrir du stationnement pour les vélos dans les lieux publics. Cela concerne les centres des localités et les interfaces de type parkings, remontées mécaniques, arrêts de transports publics routiers conséquents.

A ce titre, les nouvelles haltes ferroviaires sont concernées. Les communes de Chalais et Grimisuat pour les TP routiers sont notamment visées par cette mesure.

La création de 2 vélostations (locaux sécurisés avec prestations de services pour l'entretien des vélos) aux pôles ferroviaires de Sion et de Sierre fait également partie de cette mesure.

Sur le même principe que dans le PA2, il s'agit d'implanter environ 1'000 places de stationnement vélo "simples" et 500 places sur les deux vélostations des gares de Sion et Sierre.

## EVALUATION

### Opportunité

L'extension de la mesure MD11 du PA2 aggroSion aux communes de coteau sédunoises et à l'ensemble des communes sierroises est opportune dans le cadre de la volonté d'améliorer l'intermodalité et de diminuer la part modale TIM.

Une partie des aménagements étant incluse dans la mesure cofinancée MD11 d'aggroSion, seuls les aménagements complémentaires sont ici présentés et chiffrés.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du système de TP
- amélioration de l'accessibilité
- amélioration de l'intermodalité
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) : -*

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) : -*

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile via l'incitation à la multimodalité

**Degré de maturité :** mesure non concernée

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** mesure non concernée

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2024

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

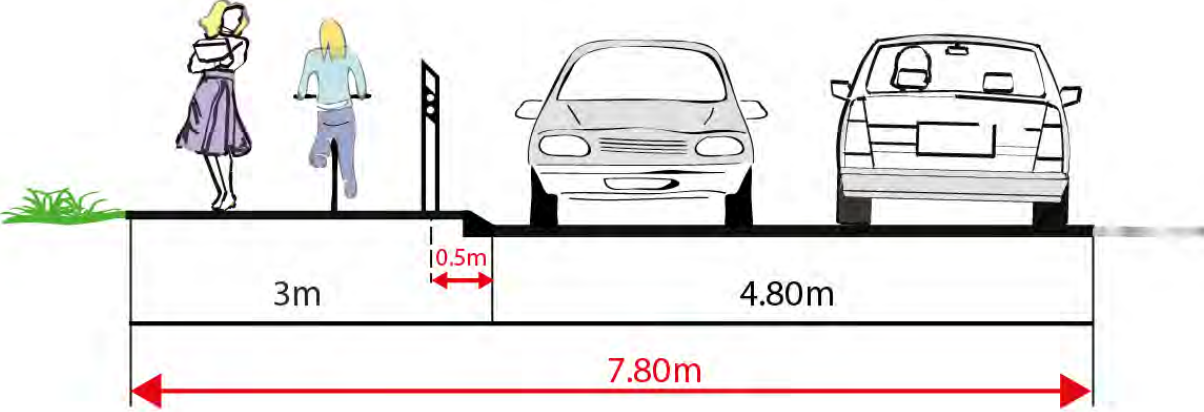
### Coûts

Coûts estimés : CHF 4 500 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Communes



| MESURE M5.1                                                                                                                                                                                                 | VETROZ / REQUALIFICATION DE L'AVENUE DE LA GARE |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces                                                                                                                         |                                                 | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Vétroz<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Vétroz                                                                                                                                     |                                                 |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M5.7 - Vétroz / Réaménagement du réseau local de MD<br>M6.2 - Vétroz / Route des Ateliers<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                 |                     |
|                                                                                                                          |                                                 |                     |
|  <p>Source : Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016</p>                                                       |                                                 |                     |



## INTENTION

### Etat actuel

L'Avenue de la Gare est un axe transversal majeur reliant la gare d'Ardon au centre de Vétroz. Sur sa partie hors milieu urbain, l'Avenue passe au milieu des vignes et ne possède pas le gabarit suffisant au croisement de deux véhicules légers et elle n'est pas équipée pour les cheminements de mobilité douce. Un long tronçon en ligne droite est propice aux accélérations des véhicules, ce qui met en danger les mobilités douces. La limitation des vitesses est de 50 km/h sur l'ensemble de l'Avenue.

### Données quantitatives

TJM - Avenue de la Gare : -

### Objectifs

- Encourager l'usage de la mobilité douce
- Sécuriser les cheminements de MD
- Séparer les types de trafics
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Offrir une alternative aux déplacements en TIM

### Description de la mesure

L'Avenue de la Gare est réaménagée de manière à sécuriser les cheminements piétons et cyclistes. Pour cela, un trottoir mixte bidirectionnel est créé le long de cette route. Le gabarit de la chaussée devra être légèrement élargi, pour implanter ce trottoir large d'au moins 3.50 mètres.

Une bordure de trottoir biaise permettra aux véhicules de monter légèrement sur le trottoir pour se croiser. Des éléments de type borne ou potelet seront régulièrement implantés près de cette bordure, afin d'éviter que le trottoir ne devienne une bande de roulement pour véhicules.

## EVALUATION

### Opportunité

Relier la gare d'Ardon au centre du village de Vétroz par un itinéraire sécurisé de mobilités douces est un enjeu du projet d'agglomération qui tend à créer des liaisons intercommunales. Cet aménagement s'inscrit également dans le Plan directeur de la mobilité douce de la commune, qui propose une restructuration de l'ensemble du réseau MD.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration du réseau routier car création de points de croisement
- amélioration de l'accessibilité en MD à la gare d'Ardon et au village de Vétroz
- amélioration de l'intermodalité en encourageant les déplacements MD depuis/vers une gare
- amélioration du trafic de loisirs à travers les vignes.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- amélioration directe de la sécurité des usagers de mobilité douce.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

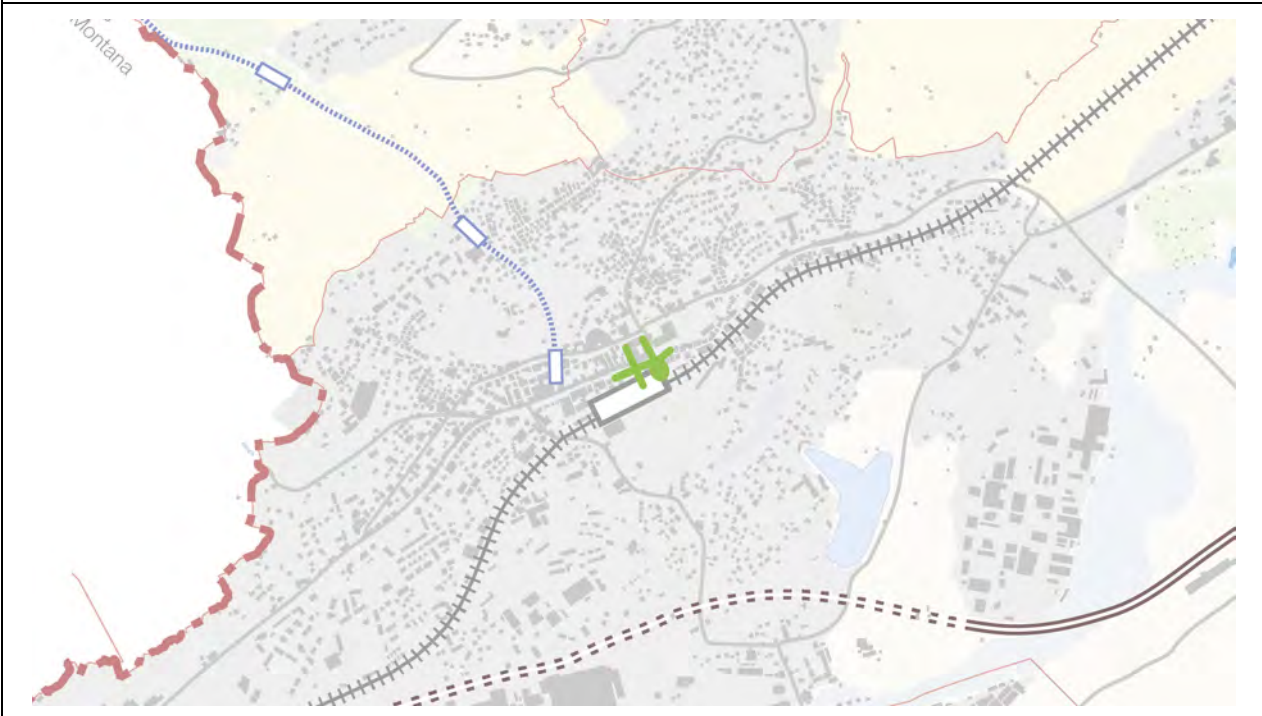
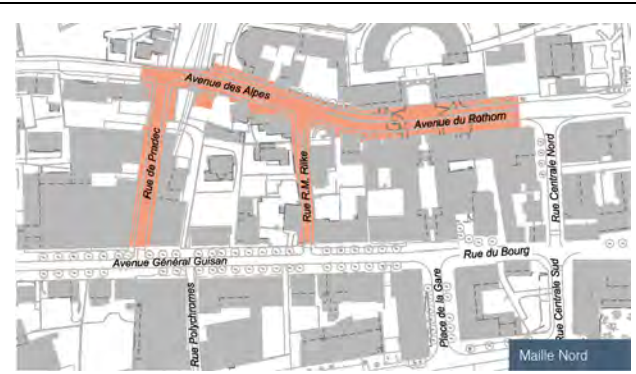
- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile.

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016

| REALISATION                                                                                                                                         |                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2020<br>Date prévue de la mise en service : 2021                           | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>Etude d'opportunité et de faisabilité réalisée<br>Etudes de détail et d'avant-projet: 2017-2018 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 588 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                                                                                                                  |



| MESURE M5.2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | SIERRE / REQUALIFICATION DE LA PLACE DE L'HOTEL DE VILLE POUR LES PIETONS                               |                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                         | <b>Priorité : A</b>                                                                                                           |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                         |                                                                                                                               |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M1.1 - Sierre / Requalification de l'Avenue et de l'Esplanade de la Gare<br>M1.2 - Sierre / Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché<br><b>Autres coordinations :</b> A réaliser après le projet "maille nord" et une fois que la rue Centrale nord aie été mise à double sens. |                                                                                                         |                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                         |                                                                                                                               |
|  <p>La maille Centre est en grande partie réalisée. Reste à rendre la place de l'Hôtel de Ville piétonne, ce qui nécessitera un transfert de la circulation sur la rue Centrale Nord.</p>                                                                                                        |  <p>Maille Nord</p> | Source : Plan directeur d'aménagement du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier, Novembre 2015, Ville de Sierre |

## INTENTION

### Etat actuel

La Place de l'Hôtel de Ville est aujourd'hui ouverte aux circulations individuelles motorisées. Dans le cadre de la mise en œuvre du concept d'accessibilité au centre-ville (Projet Sierre se transforme), une requalification de ce secteur prévoit sa piétonisation dans un objectif général de diminution du trafic au centre-ville. L'urbanisation de la place s'est achevée en mars 2015 avec l'ouverture du café-restaurant qui a pris place dans la Maison Antoine et l'aile Est du château.

### Données quantitatives

TJM - Avenue du Général Guisan/rue du Bourg (axe VS T9) : 11'100 véh./jr en 2014 (source : SRTCE)

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

Objectifs particuliers : requalifier l'espace public devant l'Hôtel de Ville.

### Description de la mesure

La route cantonale est déclassée et la place de l'Hôtel de Ville devient totalement piétonne. Pour cela, la réalisation de la "maille Nord" doit avoir été réalisée et la rue Centrale Nord mise à double sens pour accueillir le trafic de la Place de l'Hôtel de Ville. Les aménagements offrent une qualité urbanistique recherchée.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est un point particulier (Maille Centre) du réaménagement du centre-ville de Sierre, dans le cadre du projet "Sierre se transforme". La réorganisation du schéma de circulations du centre-ville de Sierre a pour but la qualité de vie des citoyens et c'est un ensemble de mécanismes liés qui va permettre d'atteindre ce but.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la piétonisation du secteur Hôtel de Ville
- amélioration du réseau routier
- modification en profondeur du schéma d'accessibilité au centre-ville
- amélioration de l'intermodalité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- Nouvelle définition d'une hiérarchie du réseau routier
- Création d'une zone piétonne

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile.

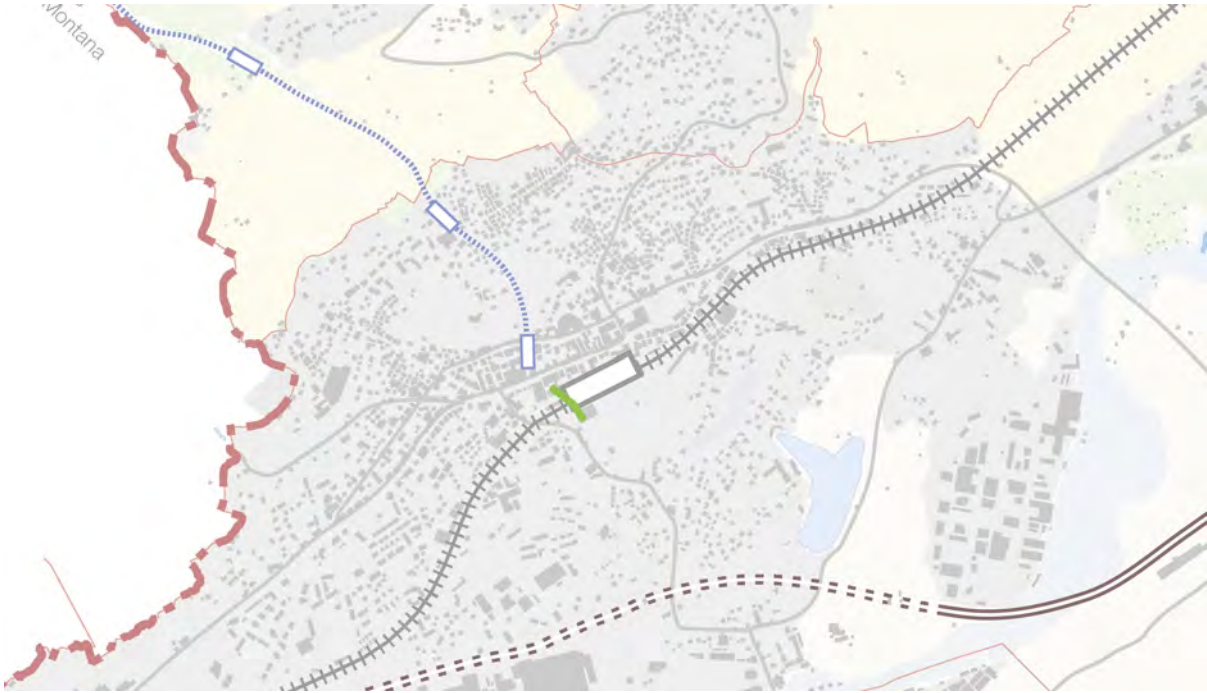
### Degré de maturité : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Projet "Sierre se transforme" et son instrument de planification le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (document évolutif).



| REALISATION                                                                                                                                           |                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2023-2024<br>Date prévue de la mise en service : 2025-2026                   | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2019-2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 2 810 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                            |



| MESURE M5.3                                                                                                                                                                                                                                   | SIERRE / CREATION D'UNE PASSERELLE PIETONNE DE LIAISON AVEC LE CENTRE-VILLE<br>(2EME PARTIE) |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces<br>M5.a - Franchissements                                                                                                                                 |                                                                                              | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre                                                                                                                                                                       |                                                                                              |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M1.1 - Sierre / Requalification de l'Avenue et de l'Esplanade de la Gare<br><b>Autres coordinations :</b> A réaliser après l'étape 1 "Avenue Sud-Ouest" (2019) |                                                                                              |                     |
|                                                                                                                                                            |                                                                                              |                     |
|  <p>Source : Plan directeur d'aménagement du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier, Novembre 2015, Ville de Sierre</p>                     |                                                                                              |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

La première partie de la passerelle est réalisée dans le cadre du projet Sierre se transforme - Avenue Sud-Ouest. Il s'agit d'une passerelle piétonne de liaison avec le centre-ville, reposant sur une structure métallique et franchissant les voies CFF pour aboutir sur l'esplanade de la Gare (secteur Est de l'esplanade).

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

Objectif particulier : cette mesure permet aussi d'assurer la continuité du cheminement MD entre les gare CFF et SMC et l'interconnexion des trois gares (funiculaire, routière, ferroviaire).

### Description de la mesure

La présente mesure consiste à prolonger la passerelle vers la gare SMC. Le projet détaillé et le planning de cette 2ème étape seront fonction de la densification des îlots qui auront à intégrer cette liaison piétonne.

Desservant les quais des 3 gares, cette passerelle a un rôle fondamental d'interconnexion modale. De plus le parking du Complexe Sud sera également accessible aux piétons par ce biais.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est un point particulier (Maille Gare) du réaménagement du centre-ville de Sierre, dans le cadre du projet "Sierre se transforme". Elle est notamment liée à la réalisation du Complexe-sud. L'entier de cette passerelle offrira une excellente connexion multimodale avec le centre-ville. En effet, Pour aller au centre-ville les gens se stationnent au parking (200 places) du Complexe-sud et utilisent passerelle totale pour aller à pied. A ce titre, elle encourage les déplacements à pied et accompagne les autres mesures de requalification urbaine.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité
- amélioration de l'intermodalité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- réduction de la dispersion de l'urbanisation
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :-*

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile sur l'Esplanade de la Gare

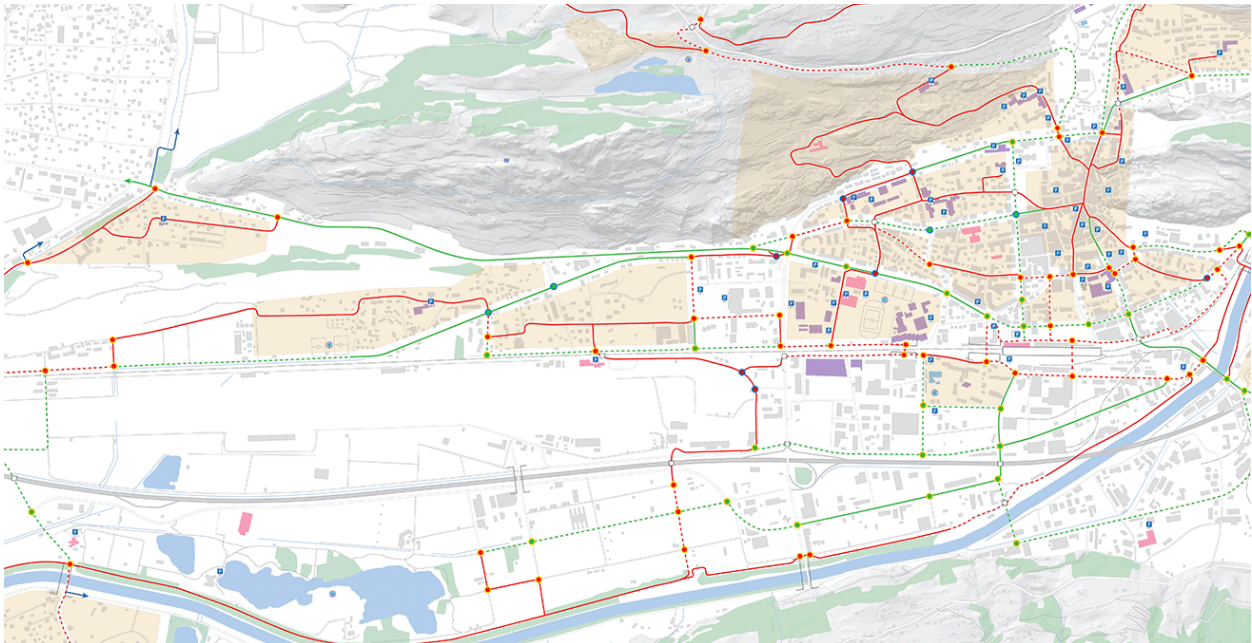
### Degré de maturité : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Projet "Sierre se transforme" et son instrument de planification le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (document évolutif).

| REALISATION                                                                                                                                         |                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                           | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 740 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |





| MESURE M5.4                                                                                                                                                                                                                                                         | SION / CREATION DE LIAISONS CYCLABLES RELIANT DIFFERENTS QUARTIERS DE SION (Y C. FRANCHISSEMENTS) |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces<br>M5.a - Franchissements                                                                                                                                                       |                                                                                                   | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sion<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sion                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                   |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.036) MD4 - Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Planification cyclable communale |                                                                                                   |                     |
|                                                                                                                                                                                  |                                                                                                   |                     |
|                                                                                                                                                                                 |                                                                                                   |                     |
| Source : Planification des itinéraires en Ville de Sion, Transportplan, sept.2015                                                                                                                                                                                   |                                                                                                   |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

De manière générale, les lacunes ou discontinuités du réseau cyclable n'incitent pas aux reports modaux. La planification cyclable de la Ville de Sion cherche à pallier ces manques. Suivant le plan directeur, on distingue alors le réseau continu sécurisé du réseau complémentaire.

Le premier relie en un réseau continu et sécurisé les principaux pôles d'attraction situés sur le territoire de la commune de Sion, afin d'offrir aux usagers les plus vulnérables (écoliers, pendulaires, familles) des tracés sûrs.

Le second relie de manière plus directe les zones d'habitation aux secteurs d'activité, afin d'offrir aux cyclistes les plus à l'aise dans le trafic une alternative rapide au réseau continu sécurisé.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains.

### Description de la mesure

Les axes du réseau continu sécurisé répondent aux principes d'aménagement suivants :

- être aménagés au maximum à l'écart des routes principales, sur des axes où le trafic est faible ;
- emprunter en priorité des zones 30, zones de rencontre ou zones piétonnes ouvertes aux vélos ;
- passer sur ou sous les infrastructures principales (autoroute, transversale Hérens-Platta, traversière, etc.) ;
- porter une attention particulière à l'aménagement des intersections à niveau avec les routes principales ;
- être indiqués sans ambiguïté à l'aide d'une signalisation horizontale et verticale adaptée.

Les axes du réseau complémentaire font l'objet de deux autres fiches de mesures relatives aux liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sion (4.5 et 4.6).

Les axes suivants sont concernés par la présente fiche :

- Route du Sanetsch : liaison entre la Muraz et le chemin de l'Agasse sur 1.3 km
- Rue de la Blancherie : liaison entre la rue de la piscine et la route de l'Aéroport sur 500 m.
- Rue Oscar-Bider : liaison entre la Traversière et la rue de la Blancherie sur 500 m.
- Cours de Gare : liaison entre la Gare et l'avenue de Tourbillon via Sainte-Marguerite sur 1.3 km.
- Promenade des Berges : passage à travers la gravière Luginbühl sur 600 m.

Enfin, un passage sous-voies est créé à l'ouest, entre la rue Oscar-Bider et la rue de la Blancherie (ex. MD4 du PA2 aggroSion).

## EVALUATION

### Opportunité

Un des enjeux sectoriels de ce projet est de compléter le réseau local de mobilités douces. La planification cyclable communale permet de répondre à cet enjeu en proposant un maillage fin du réseau sur l'ensemble du territoire de la Ville. C'est sur ces éléments de planification que la présente mesure se base.

La création du passage sous-voies entre les rues Oscar-Bider et Blancherie était prévue en priorité B dans le PA2 aggroSion (mesure cofinancée). Depuis, le besoin s'est précisé : ce passage connectera le pôle sportif au nord (renforcé par la création d'un centre aquatique régional) avec le pôle académique / tertiaire au sud (école professionnelle, complémentarité avec les salles de gymnastique, etc.).

Enfin la création du tronçon à travers la gravière permet d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable sur la rue des Berges, le long du Rhône. On notera que cette continuité bénéficiera à l'itinéraire national qui passe aujourd'hui via la rue de l'Industrie en s'éloignant du Rhône.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité
- amélioration de l'intermodalité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- réduction de la dispersion de l'urbanisation
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure visant à la sécurisation des déplacements de MD
- définition d'une hiérarchie du réseau de mobilité douce, avec un réseau principal ("itinéraire continu sécurisé") et un réseau secondaire ("itinéraire complémentaire").

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces.

**Degré de maturité : 2**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Planification des itinéraires en Ville de Sion, Transportplan, sept.2015

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019  
Date prévue de la mise en service : 2020

### Calendrier de remise de l'avant-projet

Etude réalisée en 2016.

### Coûts

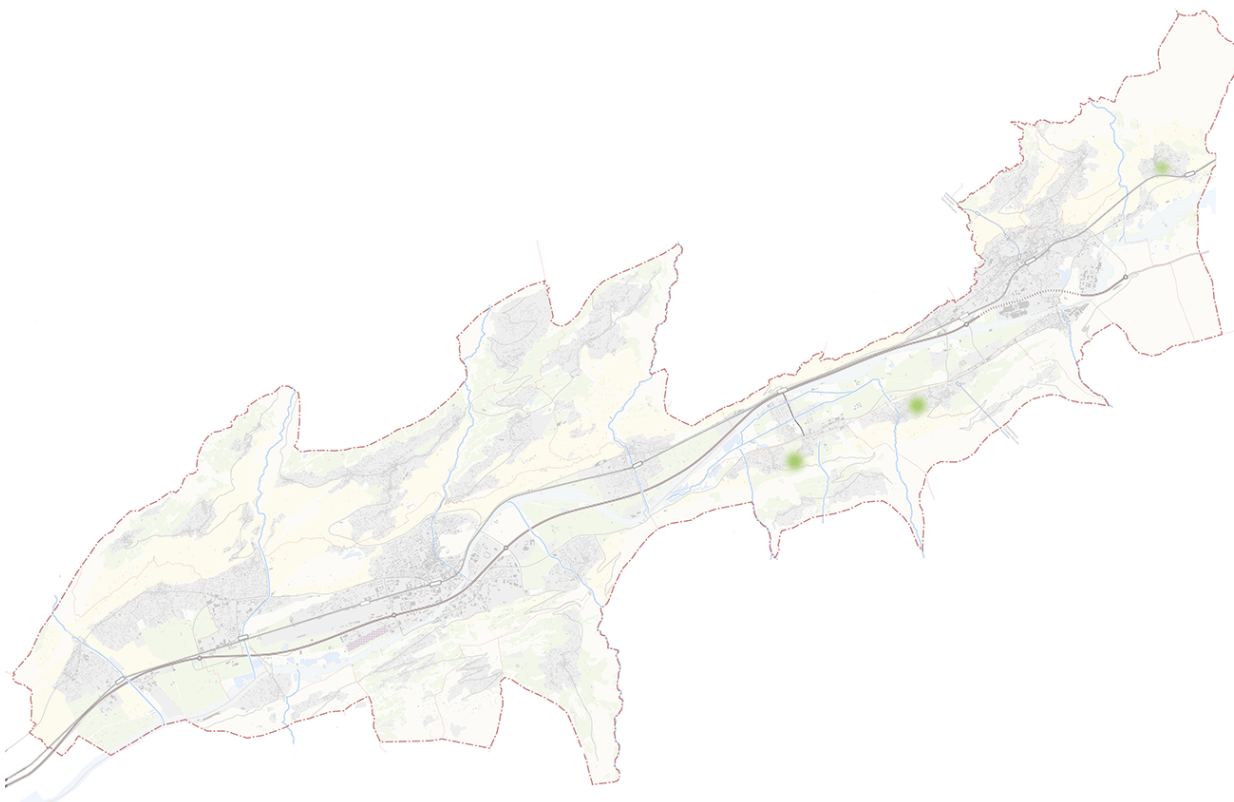
Coûts estimés : CHF 11 500 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune





| MESURE M5.5                                                                                     | CHALAIS, GRONE, SALQUENEN / SECURISATION DU TRAJET VERS L'ÉCOLE ET DE SES ABORDS - ETAPE 1 |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Thématique(s)<br>M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces                    |                                                                                            | Priorité : A |
| Territoire concerné : Chalais, Grône, Salquenen<br>Maitre d'ouvrage : Chalais, Grône, Salquenen |                                                                                            |              |
| Mesure du PA2 en relation : -<br>Mesure du PA3 corrélée / liée : -<br>Autres coordinations : -  |                                                                                            |              |
|              |                                                                                            |              |

## INTENTION

### Etat actuel

Chalais : quelques points noirs en lien avec le gabarit restreint de certains tronçons, notamment pour les trottoirs.

Grône : la proximité du virage, le nombre et la vitesse des véhicules passant devant le cycle, mettent en danger les écoliers.

Salquenen : le secteur de l'école n'est pas en zone à vitesse modérée contrairement au centre du village.

**Données quantitatives** : Mesure non concernée.

### Objectifs

- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD

### Description de la mesure

Chalais : Améliorations ponctuelles des cheminements longitudinaux (trottoirs, élargissements, poteaux, etc.) et des conditions de dépose des enfants par le bus. Eventuellement, mise en place de patrouilleurs sur la place de Réchy et en traversée de la ruelle de la Vieille Poste. Le rayon d'intervention est de 150 mètres autour de l'école.

Grône : Améliorations ponctuelles des cheminements longitudinaux (trottoirs, élargissements, poteaux, etc.), mise en place de patrouilleurs sur le chemin de l'école, étude de l'opportunité de créer une zone de dépose-minute. Le rayon d'intervention est de 150 mètres autour de l'école.

Salquenen : Le réaménagement pourrait être celui d'une zone de rencontre, mais il sera précisé dans le cadre du concours de réaménagement du secteur des Ecoles.

## EVALUATION

### Opportunité

D'une manière générale, la sensibilisation aux déplacements en mobilité douce commence dès le plus jeune âge. C'est pourquoi il est impératif d'offrir du confort et de la sécurité aux enfants sur le trajet de/vers l'école. Les meilleures conditions étant assurées sur ces cheminements locaux, les parents sont plus confiants de laisser leurs enfants aller seuls sur le chemin de l'école.

A Salquenen, le grand projet de réaménagement du secteur école, combiné à celui du terrain de sport et parking public, ainsi qu'une halle polyvalente au dessus de la protection civile, constitue une opportunité idéale pour cette réflexion.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité aux écoles
- amélioration de l'intermodalité
- influence sur la demande de transport

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de transports en modes doux
- amélioration de la qualité des espaces publics au profit des MD.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure visant à assainir des points noirs en matière d'accidents ou de dangers entre piétons et automobilistes
- extension d'une Z30-20, comme à Salquenen par exemple
- réduction des vitesses comme à Grône par exemple

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

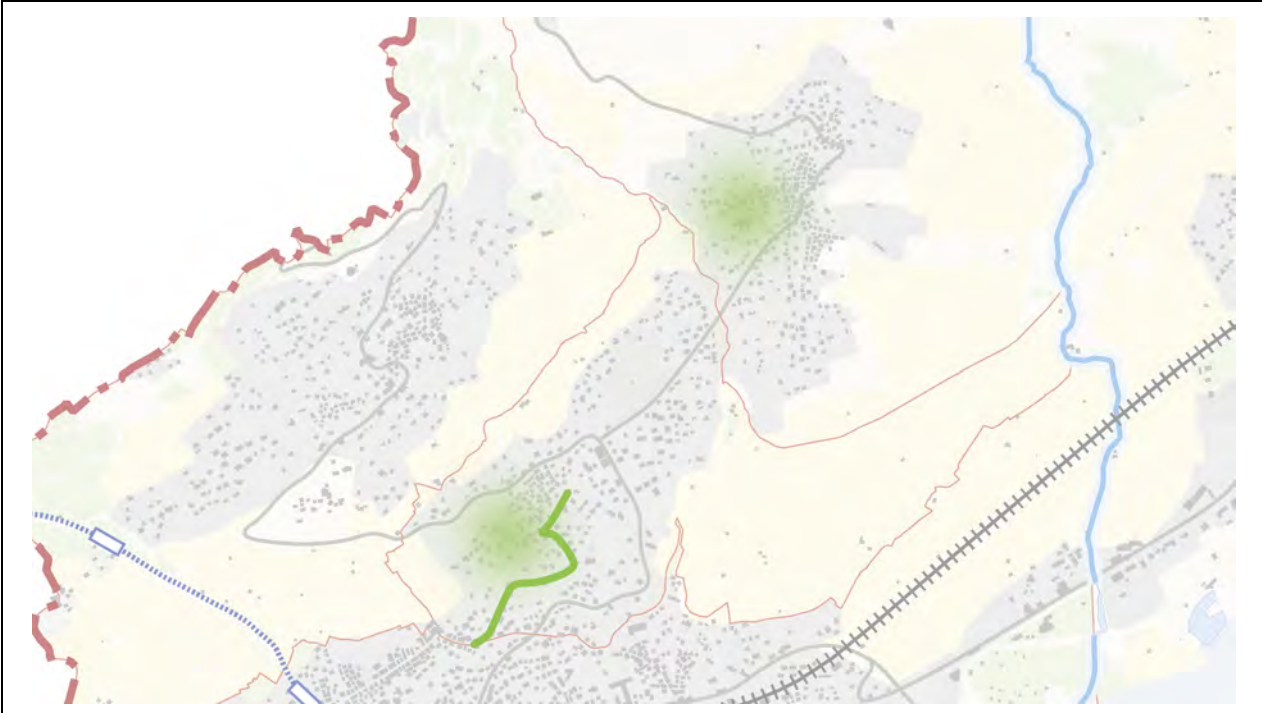
- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile.

**Degré de maturité** : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur)** : mesure non concernée

| REALISATION                                                                                                                                           |                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2020<br>Date prévue de la mise en service : 2022                             | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2018 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 1 410 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |



| MESURE M5.6                                                                                                         | MIEGE, VEYRAS / SECURISATION DU TRAJET VERS L'ECOLE ET DE SES ABORDS - ETAPE 2 |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces                                 |                                                                                | <b>Priorité : C</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Miège, Veyras<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Miège, Veyras                               |                                                                                |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                                |                     |
|                                  |                                                                                |                     |



## INTENTION

### Etat actuel

Miège : l'étude cantonale d'assainissement des cheminements et des traversées piétonnes a conduit à supprimer un passage piéton jugé dangereux entre la route de la Crêta et la route de Sierre. La continuité piétonne n'étant plus assurée, l'étude d'une alternative à ce passage piéton est souhaitée.

Veyras : devant l'école le stationnement est problématique, voire dangereux. En effet, le parking est utilisé comme un dépose-minute alors qu'il n'est pas aménagé en tant que tel et sa topographie n'est pas favorable.

**Données quantitatives** : Mesure non concernée.

### Objectifs

- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD

### Description de la mesure

Miège : Réaménagement du secteur afin d'assurer la continuité des cheminements piétons.

Veyras : Aménagement d'une zone de dépose-minute autour de l'Ecole.

## EVALUATION

### Opportunité

D'une manière générale, la sensibilisation aux déplacements en mobilité douce commence dès le plus jeune âge. C'est pourquoi il est impératif d'offrir du confort et de la sécurité aux enfants sur le trajet de/vers l'école. Les meilleures conditions étant assurées sur ces cheminements locaux, les parents sont plus confiants de laisser leurs enfants aller seuls sur le chemin de l'école.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'accessibilité aux écoles
- amélioration de l'intermodalité
- influence sur la demande de transport

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de transports en modes doux
- amélioration de la qualité des espaces publics au profit des MD.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure visant à assainir des points noirs en matière d'accidents ou de dangers entre piétons et automobilistes
- extension d'une Z30-20, comme à Salquenen par exemple
- réduction des vitesses comme à Grône par exemple.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile.

**Degré de maturité** : mesure non concernée

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur)** : mesure non concernée

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

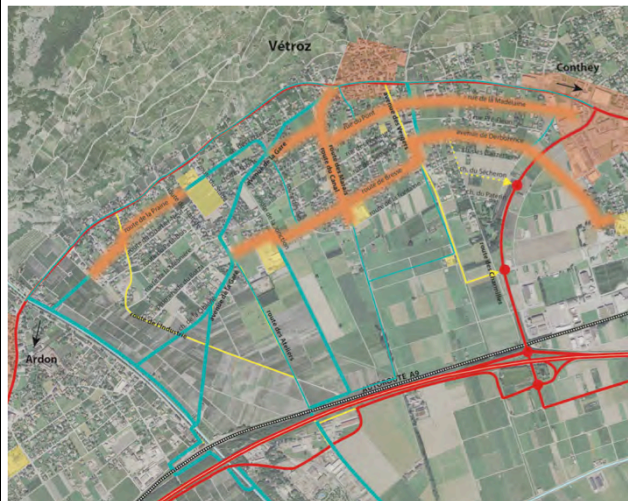
Date prévue du début des travaux : 2026  
Date prévue de la mise en service : 2027

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2023

**Coûts** : Mesure non concernée.

**Financement** : Mesure non concernée.

| MESURE M5.7                                                                                                                                         | VETROZ / REAMENAGEMENT DU RESEAU LOCAL DE MOBILITES DOUCES                           |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Thématique(s)<br>M5 - Améliorations des liaisons locales de mobilités douces                                                                        |                                                                                      | Priorité : A |
| Territoire concerné : Vétroz<br>Maitre d'ouvrage : Vétroz                                                                                           |                                                                                      |              |
| Mesure du PA2 en relation : -<br>Mesure du PA3 corrélée / liée : M5.1 - Vétroz / Requalification de l'Avenue de la gare<br>Autres coordinations : - |                                                                                      |              |
|                                                                  |                                                                                      |              |
|                                                                  |  |              |
| Source : Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016                                                                                           |                                                                                      |              |

## INTENTION

### Etat actuel

Le réseau routier communal de Vétroz, bien que globalement peu fréquenté, n'offre pas d'aménagements spécifiques pour les mobilités douces. Les liaisons directes entre les secteurs scolaires ou de loisirs et les secteurs résidentiels, sont signalisées mais ne sont pas aménagées de manière particulière.

Deux lignes de Pédibus sont bien fréquentées, mais un système de ramassage scolaire par minibus est toujours nécessaire pour assurer une bonne desserte. Les distances entre les habitations et les écoles peuvent être effectuées à pied ou à vélo, mais le manque d'aménagement n'est pas incitatif : trottoirs étroits, marquage au sol pour MD non respectés par les automobilistes et présence de trafic de transit sur les rues menant aux écoles.

### Données quantitatives

Sur les axes concernés par les réaménagements proposés, les TJM sont partout inférieurs à 3'000 véh./jr.

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers et plus particulièrement des écoliers sur le trajet des écoles
- Créer un réseau de mobilité douce attractif sur le territoire communal
- Inciter les habitants de la commune à utiliser les mobilités douces pour leurs déplacements quotidiens

### Description de la mesure

La route de la Prairie, la rue du Pont, la route de Bresse, la rue de la Madeleine et l'avenue de Derborence sont réaménagées de manière à dissuader tout trafic automobile (excepté le trafic d'accessibilité). Le profil en travers n'excède pas 4 mètres. Des décrochements horizontaux arborisés imposent une réduction significative des vitesses au trafic automobile.

## EVALUATION

### Opportunité

La commune de Vétroz est située à proximité immédiate de la gare d'Ardon et de la zone d'activité de Conthey. Le territoire est quasiment plat dans le secteur résidentiel dans lequel se situent également les écoles communales et les terrains de sport et de loisir. Le réseau est fortement maillé ce qui permet de prioriser fortement les mobilités douces sur certains axes stratégiques. La commune entend saisir cette opportunité pour mettre en place un réseau continu, étendu, sécurisé et attractif pour les mobilités douces, de manière à inciter réellement ses habitants à modifier leurs modes de déplacement.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration de l'intermodalité.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- l'amélioration des conditions de circulation des mobilités douces dans le centre de la commune incitera les habitants à s'y installer
- amélioration de la qualité des espaces publics.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- amélioration directe de la sécurité des usagers de mobilité douce par la réduction du trafic et des vitesses.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile.

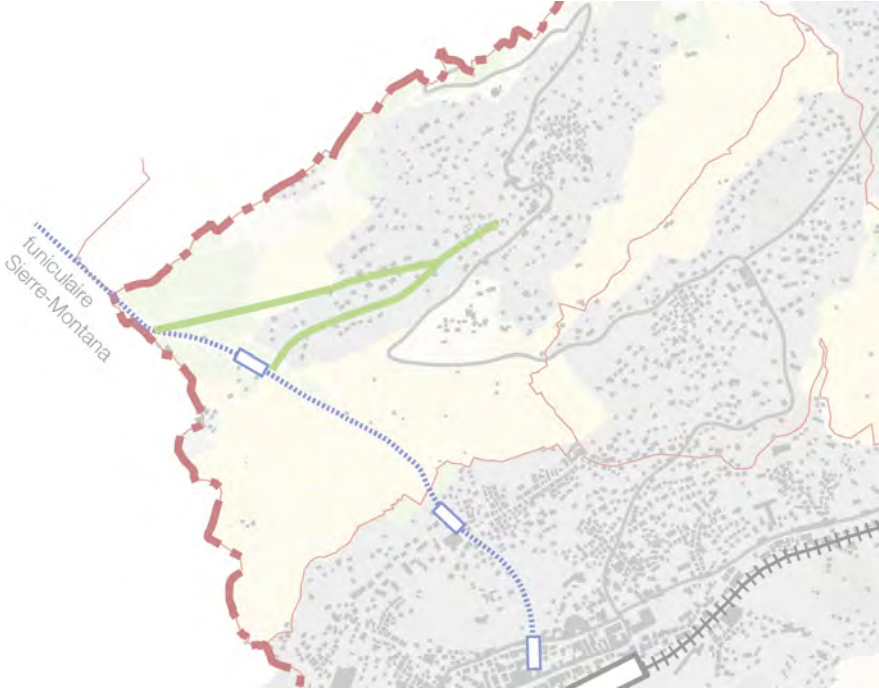
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016

| REALISATION                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2019-2022 par tronçons<br>Date prévue de la mise en service : 2019-2022 par tronçons | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>Etude d'opportunité et de faisabilité réalisée<br>Etudes de détail et d'avant-projet: 2017-2018 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 930 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune           |                                                                                                                                                  |





| MESURE M6.1                                                                                                         | VENTHÔNE / AMÉLIORATION DE LA LIAISON MD VERS L'ARRÊT DARNONA DU FUNICULAIRE SIERRE - CRANS-MONTANA |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M6 - Création de liaisons de mobilités douces vers l'extérieur                              |                                                                                                     | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Venthône<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Venthône                                         |                                                                                                     |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                                                     |                     |
|                                  |                                                                                                     |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Le funiculaire a un double rôle (pendulaires et touristes) et Venthône a 2 arrêts : "Venthône" (Darnona d'en bas) et "Darnona" (Darnona d'en haut), desservi par omnibus (1 course sur 2).

Actuellement le funiculaire est utilisé plutôt pour les loisirs : 12' pour Sierre et 20' avec l'omnibus. Les correspondances en soirée sur le réseau CFF sont jugées peu satisfaisantes et l'itinéraire vers la gare du funiculaire n'est pas attractif, la gare étant éloignée du centre de Venthône et ne possédant pas d'aménagement permettant l'intermodalité.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Promouvoir l'intermodalité.

### Description de la mesure

L'itinéraire cyclable depuis Venthône vers le funiculaire est sécurisé et balisé. Une aire de stationnement pour les vélos (10 - 20 places) est créée aux arrêts du funiculaire, permettant d'y laisser son vélo et de prendre le transport public.

## EVALUATION

### Opportunité

L'amélioration des connexions de mobilités douces vers d'autres réseaux de mobilité incite à la multimodalité.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic cycliste
- amélioration de l'accessibilité à la station du funiculaire en vélo
- incitation à l'intermodalité
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs et pendulaires par les modes alternatifs à la voiture.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) : -*

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- sécurisation des cheminements en vélos

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les mobilités douces et les transports publics

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                         |                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2022                           | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 860 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |



**MESURE M6.2**

**VETROZ / REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DES ATELIERS**

**Thématique(s)**

M6 - Création de liaisons de mobilités douces vers l'extérieur  
P1 - Rhône et affluents

**Priorité : A**

**Territoire concerné :** Vétroz

**Maitre d'ouvrage :** Vétroz

**Mesure du PA2 en relation :** -

**Mesure du PA3 corrélée / liée :** M5.1 - Vétroz / Requalification de l'Avenue de la gare

**Autres coordinations :** -



Source : Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016





## INTENTION

### Etat actuel

La route des Ateliers est la liaison directe permettant de rejoindre les rives du Rhône depuis le village de Vétroz. De plus, elle est le seul lien direct entre la zone industrielle et d'activités (ZA) et le centre du village de Vétroz.

Cette route est dépourvue d'aménagements pour les mobilités douces poussant les habitants à prendre leur voiture pour parcourir les 1 à 2 kilomètres séparant le village de la ZA.

### Données quantitatives

TJM - route des Ateliers : max. 3'000 véh./jr en 2015

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des cyclistes et des piétons
- Créer un réseau de mobilité douce attractif sur le territoire communal
- Inciter les habitants de la commune à utiliser les mobilités douces pour leurs déplacements quotidiens

### Description de la mesure

Sur son tronçon nord, entre le village et le passage sous l'autoroute et les voies CFF, une bande polyvalente est aménagée le long de la route. Au niveau du passage sous-voies, le profil est réaménagé pour offrir une voie de circulation sécurisée et confortable pour les cycles et les piétons.

Sur son tronçon sud, entre l'autoroute et le Rhône, une voie bidirectionnelle, en site propre, est aménagée le long de la route.

## EVALUATION

### Opportunité

Créer une liaison cyclable sécurisée entre le village, la zone d'activités et le Rhône.

De plus, le nouveau schéma des circulations sur Vétroz, lié à l'intensification de l'usage de la route de débord (nouvelle route d'accès sud, mesure M8.3), prévoit une légère augmentation du trafic sur un tronçon de la route des Ateliers. La sécurisation des mobilités douces devient donc un enjeu majeur.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration de l'attractivité des réseaux piétonnier et cycliste
- amélioration de l'intermodalité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- l'amélioration des conditions de circulation des mobilités douces dans la commune incitera les habitants à s'y installer
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- amélioration directe de la sécurité des usagers de mobilité douce par la séparation des flux de trafic dans une zone d'activités

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

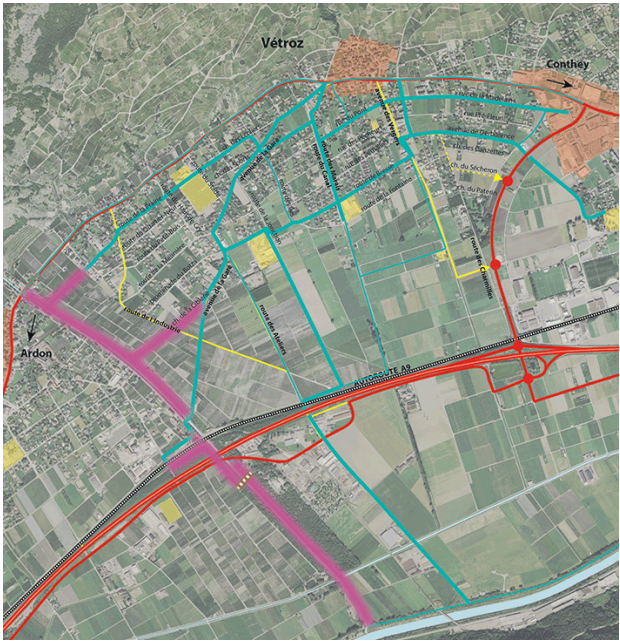
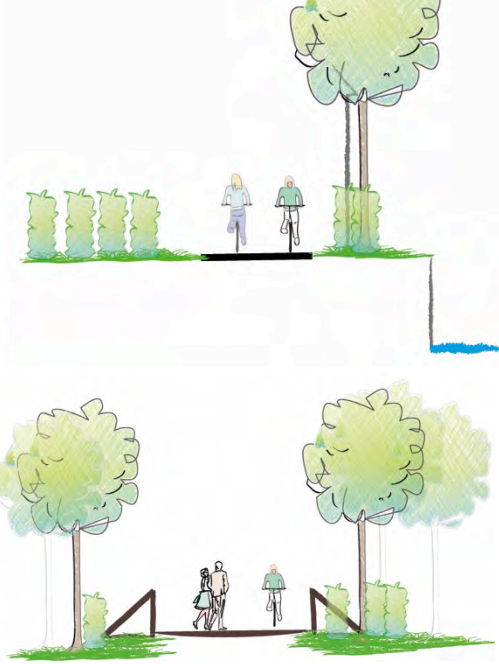
- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016

| REALISATION                                                                                                                                           |                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2020<br>Date prévue de la mise en service : 2020                             | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>Etude d'opportunité et de faisabilité réalisée<br>Etudes de détail et d'avant-projet: 2019 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 1 808 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                                                                                                             |



| MESURE M6.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | ARDON, VETROZ / AMENAGEMENT DES RIVES DE LA LIZERNE (YC. PASSERELLE) VERS LE RHONE |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M6 - Création de liaisons de mobilités douces vers l'extérieur<br>M4.a - Connexion intercommunale<br>M5.a - Franchissements<br>P1 - Rhône et affluents                                                                                                                                                |                                                                                    | <b>Priorité : B</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Ardon, Vétroz<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Ardon, Vétroz                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                    |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.042) MD10 - Ardon, réaménagement de l'avenue de la Gare<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Projet Rhône 3                                                                                                                                |                                                                                    |                     |
|   <p>Source : Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016</p>  |                                                                                    |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Même si l'on peut s'y promener, les rives de la Lizerne sont aujourd'hui dépourvues d'aménagement permettant d'y circuler à vélo.

Il n'est pas possible d'assurer une continuité des cheminements de mobilités douces le long de la Lizerne, sans créer une nouvelle traversée au sud de l'autoroute en direction d'Ardon.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

Offrir un itinéraire sûr et confortable, pour les cyclistes et les piétons, entre les villages d'Ardon et de Vétroz et en lien avec le Rhône.

### Description de la mesure

La mesure consiste à aménager, le long de la Lizerne, un cheminement attractif et sécurisé pour les mobilités douces. Elle comprend également l'aménagement de deux tronçons latéraux reliant les berges au réseau cyclable de la commune de Vétroz (route de la Prairie et chemin de la Ciblerie) et d'un tronçon latéral au sud de la gare d'Ardon permettant de la contourner. L'opportunité de prolonger le passage sous la gare d'Ardon pourra faire l'objet d'une vérification.

Une passerelle de mobilité douce, immédiatement au sud de l'autoroute, est également construite afin d'assurer la continuité de l'itinéraire entre les villages et les berges du Rhône. On notera que la réalisation de la mesure MD10 du PA2 aggroSion concernant l'Avenue de la Gare assure une connexion MD sur Ardon le long de la Lizerne et vers le Rhône. La passerelle proposée dans la présente mesure permet de rejoindre les cheminements.

## EVALUATION

### Opportunité

Créer une liaison cyclable sécurisée entre les villages d'Ardon et de Vétroz, le camping de Vétroz et le Rhône.

Cette mesure est coordonnée avec la mesure anticipée de la Lizerne, développée par Rhône 3 dans le cadre de la mesure prioritaire de Sion. Elle prévoit la revitalisation de l'embouchure de la Lizerne via une proposition d'aménagements favorisant l'intégration paysagère ainsi que l'aménagement d'un passage inférieur sous la Lizerne pour la gestion des risques résiduels.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration de l'attractivité des réseaux piétonnier et cycliste
- amélioration de l'intermodalité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- connexion des centres des villages d'Ardon et de Vétroz aux zones de détente situées le long du Rhône
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- amélioration de la sécurité des usagers de mobilité douce par la mise en site propre de la liaison entre les villages et le Rhône

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Vétroz, concept de mobilités douces, team+, 2016



| REALISATION                                                                                                                                           |                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2023<br>Date prévue de la mise en service : 2023                             | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>Etude d'opportunité réalisée<br>Etudes de faisabilité, de détail et d'avant-projet : 2022 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 1 950 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                                                                                                            |



| MESURE M6.4                                                                                                                                                                                                                                                       | CONTHEY, GRÔNE / CREATION DE LIAISONS MD VERS LES BERGES DU RHONE ET LE LONG DE CELLES-CI |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M6 - Création de liaisons de mobilités douces vers l'extérieur<br>P1 - Rhône et affluents                                                                                                                                                 |                                                                                           | <b>Priorité : B</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Conthey, Grône<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Conthey, Grône                                                                                                                                                                           |                                                                                           |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.013) R13 - Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare<br>(6266.2.050) TP5 - Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Projet Rhône 3 |                                                                                           |                     |
|                                                                                                                                                                                |                                                                                           |                     |
|                                                                                                                                                                               |                                                                                           |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Le Rhône est un des éléments fédérateurs de l'agglomération Valais Central. Ses berges sont propices aux mobilités douces de loisirs et ne sont pas encore totalement aménagées.

Les villages de plaine n'assurent pas toujours des connexions vers les berges du Rhône.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains

### Description de la mesure

Selon les opportunités du projet de correction du Rhône (Rhône 3), les berges sont aménagées pour permettre un cheminement continu d'un bout à l'autre de l'agglomération.

Une signalisation adéquate est mise en place et des synergies sont créées avec des zones de loisirs telles que les Iles, Finges et Pouta-Fontana.

A Grône des aménagements complémentaires sont nécessaires vers la zone de détente et de loisirs de la Corne (zone fédérale gérée par le Canton) et des berges du Rhône.

A Conthey, la mesure vise à étudier l'opportunité de mettre en place de nouvelles liaisons. La réalisation des mesures du PA2 ainsi que de la mesure du PA3 Création d'une liaison MD vers la gare de Châteauneuf-Conthey (M10.5) structureront déjà le réseau vers le Rhône.

## EVALUATION

### Opportunité

Le réaménagement des berges du Rhône lié au projet de 3ème correction.

Cette mesure permettra de renforcer le lien entre toutes les communes de plaine d'un bout à l'autre de l'agglomération.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration de l'attractivité des réseaux piétonnier et cycliste
- amélioration de l'intermodalité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- connexion des centres de Conthey et de Grône aux zones de détente situées le long du Rhône
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- amélioration de la sécurité des usagers de mobilité douce par la mise en site propre de la liaison entre les villages et le Rhône

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile

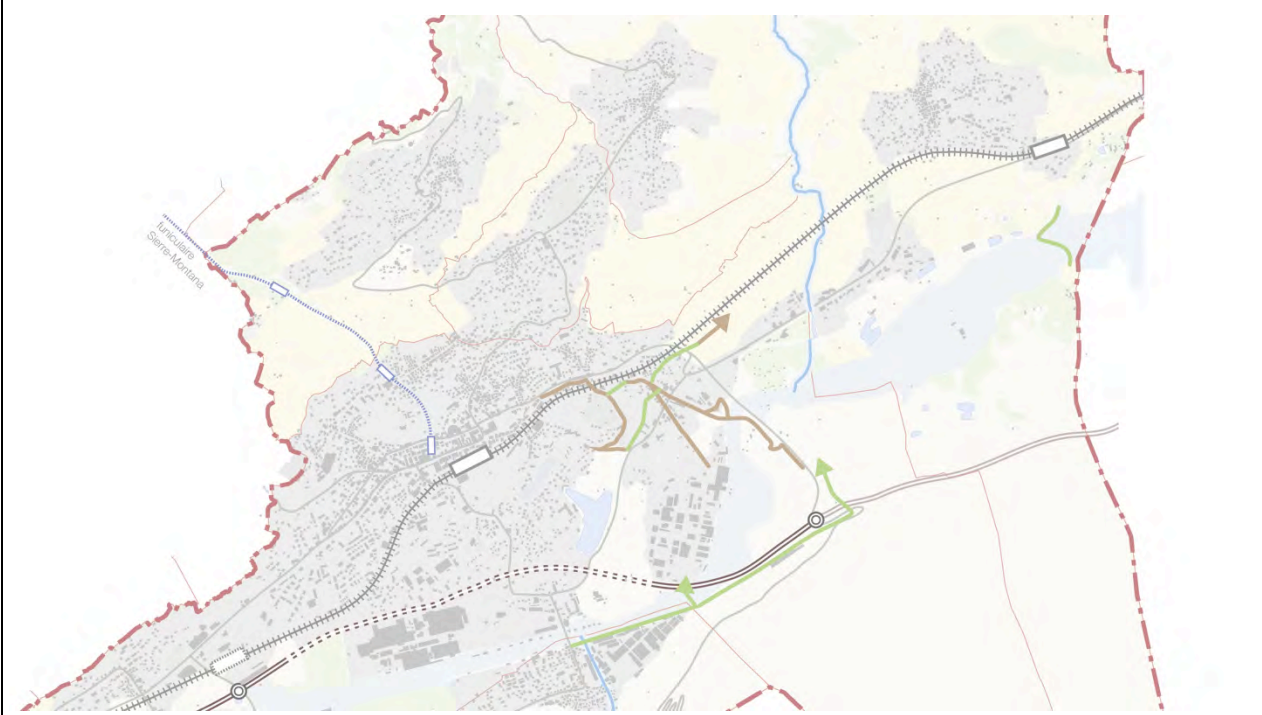
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                           |                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2023<br>Date prévue de la mise en service : 2024                             | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>Conthey, 2017 : étude des modes doux<br>avant-projets en 2021 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 1 160 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                                                                                |





| MESURE M6.5                                                                                                                      | CHIPPIS, SALQUENEN, SIERRE / CONTINUITE DES LIAISONS MD VERS LE PARC NATUREL DE FINGES (YC. PASSERELLE) |                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M6 - Création de liaisons de mobilités douces vers l'extérieur<br>P1 - Rhône et affluents                |                                                                                                         | <b>Priorité : B</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Chippis, Salquenen, Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chippis, Salquenen, Sierre                  |                                                                                                         |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Projet Rhône 3 |                                                                                                         |                     |
|                                               |                                                                                                         |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Salquenen constitue une des 3 portes d'entrée du parc naturel régional de Finges dont le Rhône constitue une barrière.

Il existe un parcours de mobilité douce entre la gare de Sierre et le Parc Naturel de Finges (PNF). Ce dernier est balisé mais pas encore aménagé.

Il n'y a aujourd'hui pas de liaison piétonne sud aménagée en continue entre le Bois de Finges et Chippis. Pourtant une passerelle sur le Rhône existe dans le secteur des Iles Falcon depuis le sud, et un chemin pédestre jusqu'au Creux de Chippis (coteau au dessus de l'usine Alusuisse) est présent.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Créer un réseau structurant MD entre les communes de l'agglomération
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains

Objectifs particuliers : assurer la continuité des bouts de cheminements existants en direction du PNF.

### Description de la mesure

Salquenen : Réalisation d'une passerelle au dessus du Rhône entre Salquenen et Finges.

Sierre : Aménagement du chemin de mobilité douce entre le PNF et la gare de Sierre.

Chippis / Sierre : Création d'un cheminement forestier MD entre le camping du PNF et le futur éco quartier de Chippis.

## EVALUATION

### Opportunité

L'amélioration des connexions de mobilités douces vers des lieux de nature et de loisirs est totalement en corrélation avec les objectifs sectoriels du PA3. La coordination du PA3 avec le projet Rhône 3 est ainsi assurée. Le réseau MD de loisirs doit être continu pour inciter à ce mode de déplacement.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration de l'attractivité des réseaux piétonnier et cycliste
- amélioration de l'intermodalité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- connexion des centres avec une zone de détente et de loisirs

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- amélioration de la sécurité des usagers de mobilité douce par la mise en site propre de la liaison entre les villes et le PNF

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue les nuisances environnementales par une utilisation accrue des modes doux (non polluants).

### Degré de maturité : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Salquenen : avant projet de passerelle prêt  
Concept mobilité cycliste à Sierre, Bisa, nov. 2014

| REALISATION                                                                                                                                           |                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2023-2025<br>Date prévue de la mise en service : 2024-2026                   | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>Salquenen : avant-projet de passerelle fait 2018-2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 5 950 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                                                                        |





| MESURE M7.1                                                                                                                                                                                                                                           | ARBAZ / VALORISATION DE LA TRAVERSEE ET SECURISATION DE L'ENTREE DU VILLAGE          |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques                         |                                                                                      | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Arbaz<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Arbaz - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                |                                                                                      |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.024) R24 - Arbaz, réaménagement du centre du village<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M4.1 - Arbaz / Amélioration de la liaison piétonne entre Arbaz et Anzère<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                                      |                     |
|                                                                                                                                                                    |                                                                                      |                     |
|                                                                                                                                                                    |  |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

L'ancienne route cantonale traversant le centre du village d'Arbaz n'a pas été réaménagée. Les vitesses y sont excessives. La route du village longeant notamment le site scolaire, n'est équipée ni de trottoirs ni de bandes cyclables. L'itinéraire depuis l'arrêt de bus "Arbaz, Onna" n'est pas sûr pour les usagers du bus en direction du centre village et de l'école primaire. L'arrêt, sur chaussée dans le sens montant, autorise le dépassement du bus à l'arrêt par des voitures et est directement suivi d'un passage-piétons non protégé.

On notera un point particulier dans la traversée : la place du Marais qui est actuellement un parking d'une trentaine de cases, utilisées essentiellement par les habitants.

### Données quantitatives

TJM - route du Village : 2'000 véh./jr en 2015

TJM - route de Sion (axe VS 59) : 2'000 véh./jr en 2015

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

Le centre du village d'Arbaz est réaménagé, renforçant le caractère du village et améliorant la sécurité de tous les usagers, notamment dans le secteur de l'école. Les montées et descentes au niveau de l'arrêt de bus "Arbaz, Onna" sont sécurisées, tout comme le cheminement depuis l'arrêt ainsi que la traversée piétonne de l'axe cantonal.

La place du Marais est réorganisée de manière à offrir un espace public de qualité tout en maintenant quelques cases de stationnement.

## EVALUATION

### Opportunité

Mesure B du PA2, déclassée en priorité C (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité était insuffisant.

La mesure a évolué et devient aujourd'hui prioritaire pour sécuriser les traversées et cheminements piétons, notamment en lien avec la desserte en transports publics. La mesure intègre également une dimension urbanistique en lien avec la gestion du stationnement. Dans sa deuxième étape de mise en oeuvre, le réseau de transports publics d'agglomération dessert Arbaz via une ligne Arbaz - Grimsuat - Sion - Aproz - Aven. Dans Arbaz, la ligne régionale prend le relai pour monter plus haut. Le réaménagement de la traversée tiendra compte de cette particularité.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- valorisation du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics par la valorisation de la Place du Marais

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- réduction des vitesses
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2019  
Date prévue de la mise en service : 2020

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2018 en collaboration avec le Canton / SRTCE

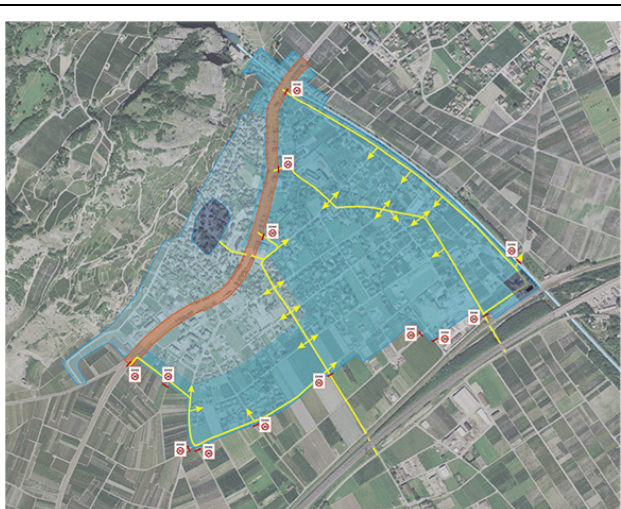
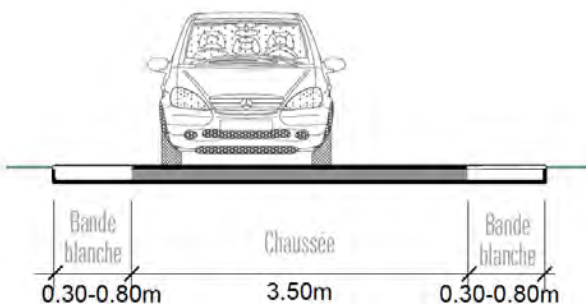
### Coûts

Coûts estimés : CHF 1 450 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables



| MESURE M7.2                                                                                                                                                                                                                                                 | ARDON / EXTENSION DU CONCEPT DE MODERATION DES VITESSES DANS LES QUARTIERS SUD       |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques                               |                                                                                      | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Ardon<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Ardon                                                                                                                                                                                       |                                                                                      |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M8.1 - Vétroz / Création d'une liaison directe entre le sud de Vétroz et l'autoroute<br>M8.3 - Ardon, Vétroz, Conthey / Accessibilité sud<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                                      |                     |
|                                                                                                                                                                          |                                                                                      |                     |
|                                                                                                                                                                          |  |                     |
| Source : Ardon – Concept d'aménagement du réseau routier, team+, mai 2016                                                                                                                                                                                   |                                                                                      |                     |



## INTENTION

### Etat actuel

Les quartiers nord d'Ardon sont modérés : une zone de rencontre a même été créée.

Une étude récente a montré qu'il y avait peu de trafic de transit à Ardon et que celui-ci était dû majoritairement aux habitants (trafic local).

Un cheminement piéton a été mis en place à l'avenue de la Gare afin de sécuriser les piétons étant donné l'absence de trottoir (mesure MD10 du PA2). D'autres cheminements devraient être créés vers les autres pôles d'intérêt (Eglise, commerces, etc.).

**Données quantitatives :** Mesure non concernée.

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

L'extension de la zone 30 aux quartiers permettra d'orienter le trafic plus rapidement sur les axes principaux (route de débord, autoroute).

La qualité de vie dans ses quartiers n'en sera que meilleure et la cohérence de la hiérarchie du réseau routier sera assurée.

L'amélioration des liaisons douces internes à la commune notamment pour rejoindre les centralités fait également partie de cette mesure multimodale. Tous les aménagements sont détaillés dans l'étude réalisée en 2015 (cf. Faisabilité).

## EVALUATION

### Opportunité

Pour prolonger la modération du centre du village, les quartiers sont également inclus dans la zone à vitesse modérée. Cette mesure est en accord avec la stratégie de l'agglomération qui consiste à densifier au sein des communes le réseau local de mobilités douces, ainsi qu'à modérer et apaiser les quartiers et les traversées de localité dans une volonté d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des riverains.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- valorisation du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- réduction des vitesses
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

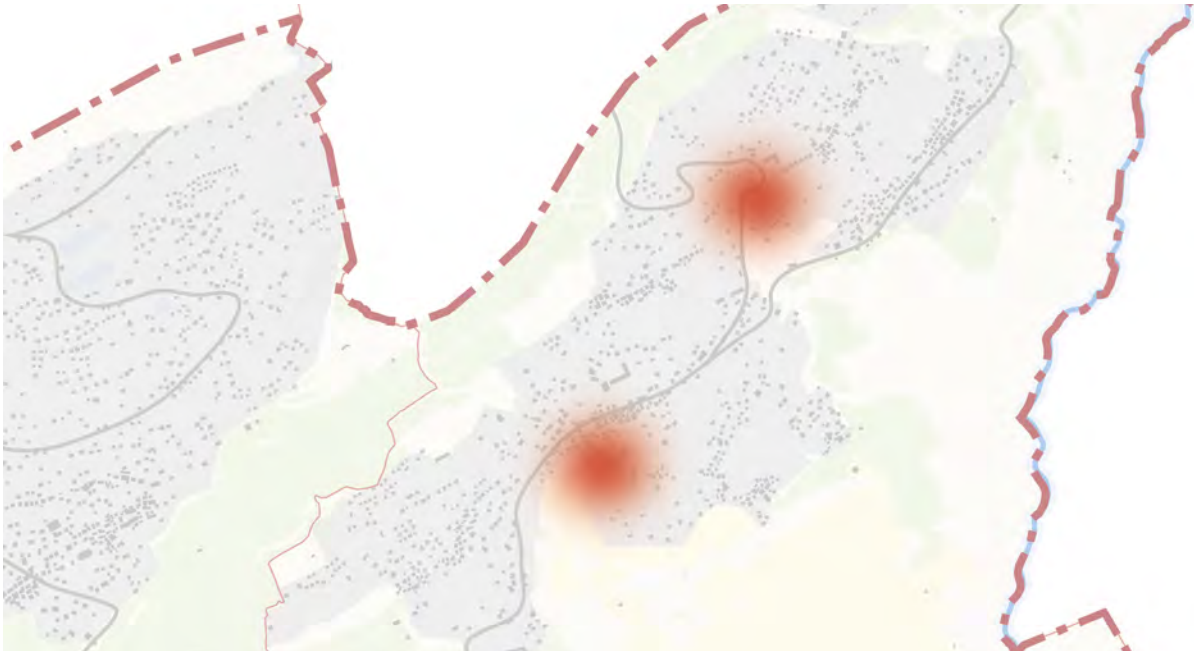
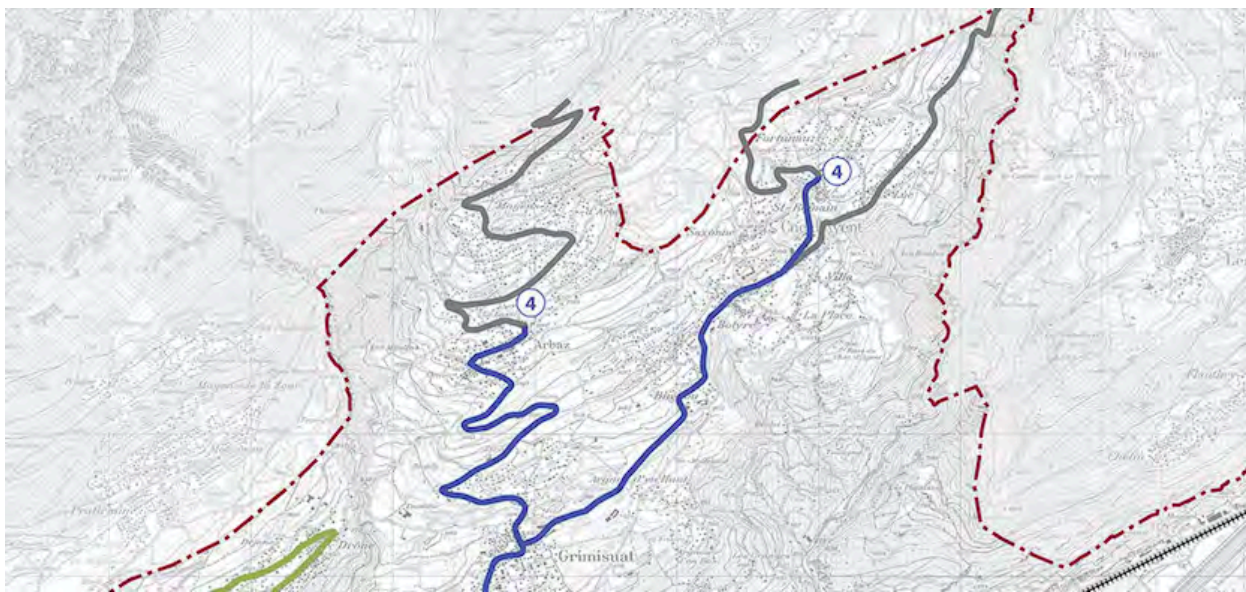
- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

**Degré de maturité :** 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Ardon – Concept d'aménagement du réseau routier, team+, mai 2016

| REALISATION                                                                                                                                           |                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2019<br>Date prévue de la mise en service : 2020                             | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2018 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 2 940 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |



| MESURE M7.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | AYENT / REAMENAGEMENT ET MODERATION DE LA TRAVERSEE DES VILLAGES DE BOTYRE ET ST-ROMAIN |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <div>Thématique(s)</div> <div>M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités</div> <div>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité</div> <div>U1 - Les centres historiques</div>                                                                                                                         | <div>Priorité : A</div>                                                                 |  |
| <div>Territoire concerné : Ayent</div> <div>Maitre d'ouvrage : Ayent - Canton / SRTCE</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                         |  |
| <div>Mesure du PA2 en relation : (6266.2.022) R22 - Botyre, réaménagement de la traversée du village</div> <div>(6266.2.023) R23 - Saint-Romain, réaménagement de la traversée du village</div> <div>Mesure du PA3 corrélée / liée : M4.2 - Ayent / Amélioration de la liaison intercommunale de mobilité douce entre Ayent et Grimsuat</div> <div>Autres coordinations : -</div> |                                                                                         |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                         |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                         |  |
| Source : Extrait de l'étape 2 de la mise en oeuvre du réseau de transports publics d'agglomération                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                         |  |

## INTENTION

### Etat actuel

La route cantonale VS 58 (principale de montagne) est l'axe principal desservant la station d'Anzère. Elle traverse les deux villages de Botyre et St-Romain pour lesquels le même constat est fait : l'aménagement n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine des villages est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important. En 2015, une étude cantonale sur les traversées piétonnes a permis d'assainir certains points noirs du réseau. Les cheminements piétons et la circulation des cyclistes doivent également être sécurisés.

### Données quantitatives

TJM - route de Botyre (axe VS 58) : 4'900 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

TJM - route de Saint-Romain (axe VS 58) : 2'600 véh./jr en 2015 (source SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

Le centre des villages est réaménagé, renforçant le caractère urbain des sites, réduisant où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules ainsi que la coupure spatiale créée par la route cantonale. Il s'agira en parallèle de maintenir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers et la perméabilité de l'axe est améliorée. La traversée des villages se fait à vitesse modérée et la linéarité de la route est possiblement remaniée.

L'accès à l'école primaire est remanié et sécurisé dans le cadre d'une opportunité urbanistique. Enfin l'aménagement intégrera la nouvelle liaison intercommunale de mobilité douce (mesure M4.2 du PA3).

## EVALUATION

### Opportunité

Mesure B du PA2, déclassée en priorité C (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation.

La croissance démographique de la commune mérite des aménagements de qualité. De plus, le futur réseau de transports publics d'agglomération desservira la commune via une ligne Ayent - Grimsuat - Sion - Aproz - Aven. Dans Ayent les lignes régionales prennent le relais pour sortir du périmètre d'agglomération. Le réaménagement des traversés tiendra compte de cette particularité.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- valorisation du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- réduction des vitesses
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

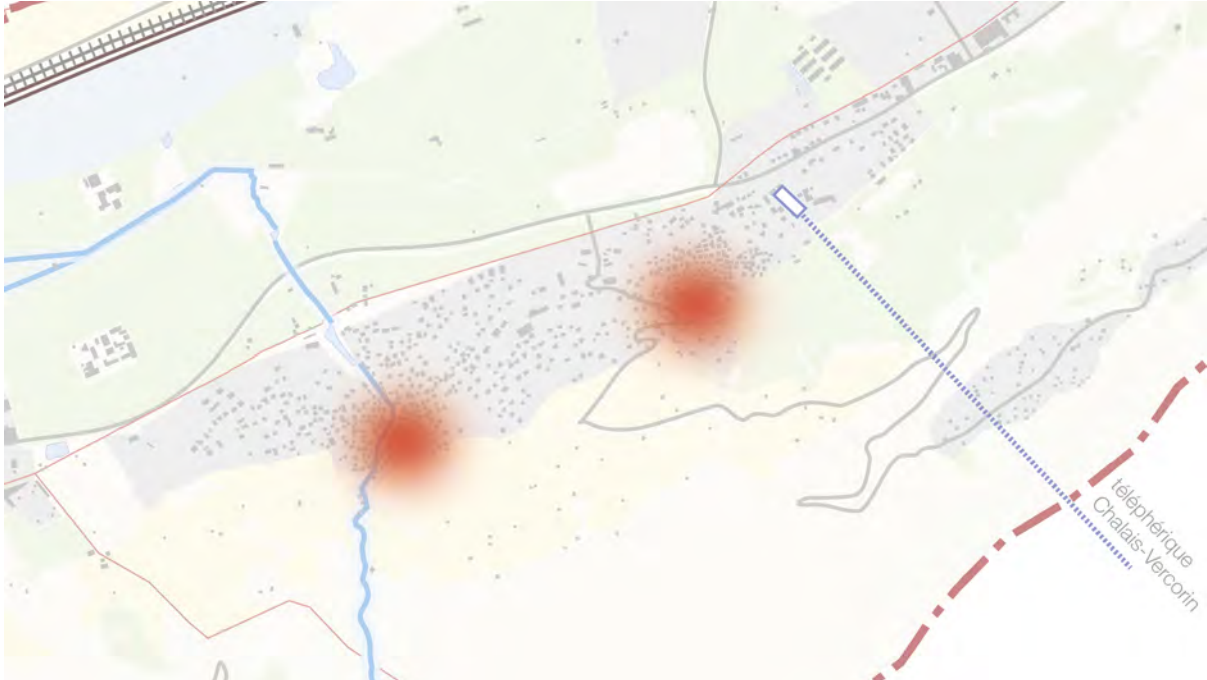
### Degré de maturité : 1

### Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -



| REALISATION                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                                                                        | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 3 080 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |



| MESURE M7.4                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | CHALAIS / EXTENSION DU CONCEPT DE MODERATION DES VITESSES DANS LES RUES RESIDENTIELLES |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques                                                                                     |                                                                                        | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Chalais<br><b>Maître d'ouvrage :</b> Chalais                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                        |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M7.5 - Chalais / Valorisation de la traversée des villages de Chalais et Réchy<br>M3.1 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                                        |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                        |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

La zone 30 km/h existante devant l'école sur les routes du Tombec et de l'Eglise est jugée positivement par les autorités et les riverains, bien que le réseau routier reste généreux et peu adapté à un abaissement effectifs des vitesses. Les quartiers autour du centre villages ne sont pas en zone tranquillisée.

### Données quantitatives

TJM - routes de l'Eglise et du Tombec : non communiqué

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La modération du trafic (volume, vitesse) est progressivement mise en place sur l'ensemble de la Commune. Les quartiers résidentiels sont apaisés et redeviennent des lieux de vie agréables et sûrs. La fonctionnalité de l'axe principale est maintenue, et les aménagements tiennent compte de la fréquentation par les transports publics d'agglomération.

## EVALUATION

### Opportunité

Pour prolonger la modération des centres de ces deux villages, les quartiers sont également inclus dans la zone à vitesse modérée. Cette mesure est en accord avec la stratégie de l'agglomération qui consiste à densifier au sein des communes le réseau local de mobilités douces, ainsi qu'à modérer et apaiser les quartiers et les traversées de localité dans une volonté d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des riverains.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- valorisation du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- réduction des vitesses
- revitalisation de l'espace routier
- extension d'une zone 30 km/h
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

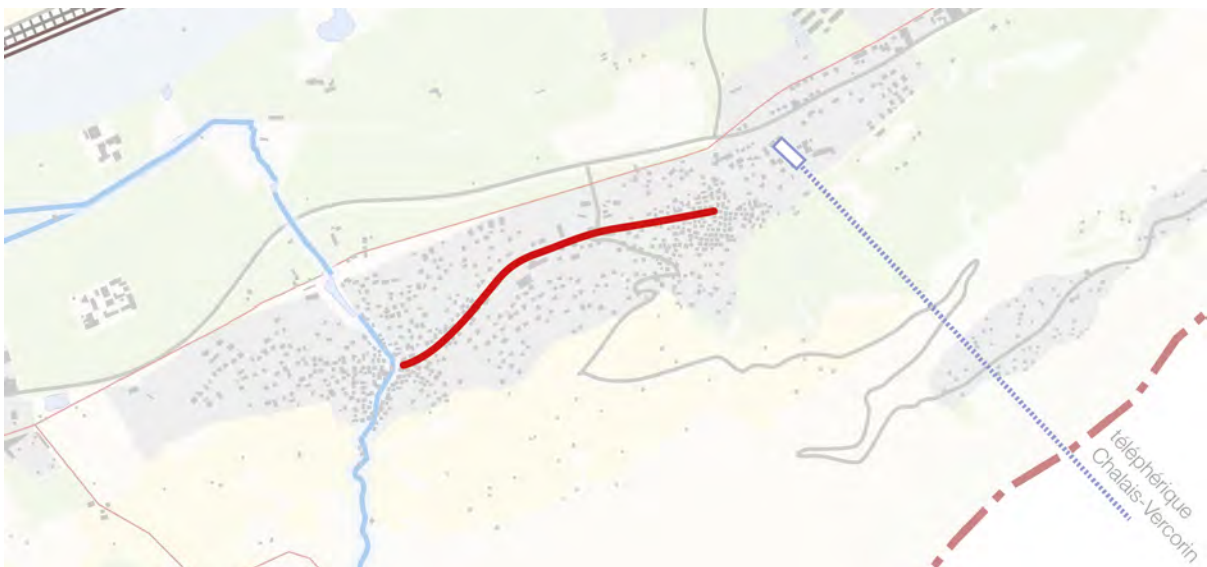
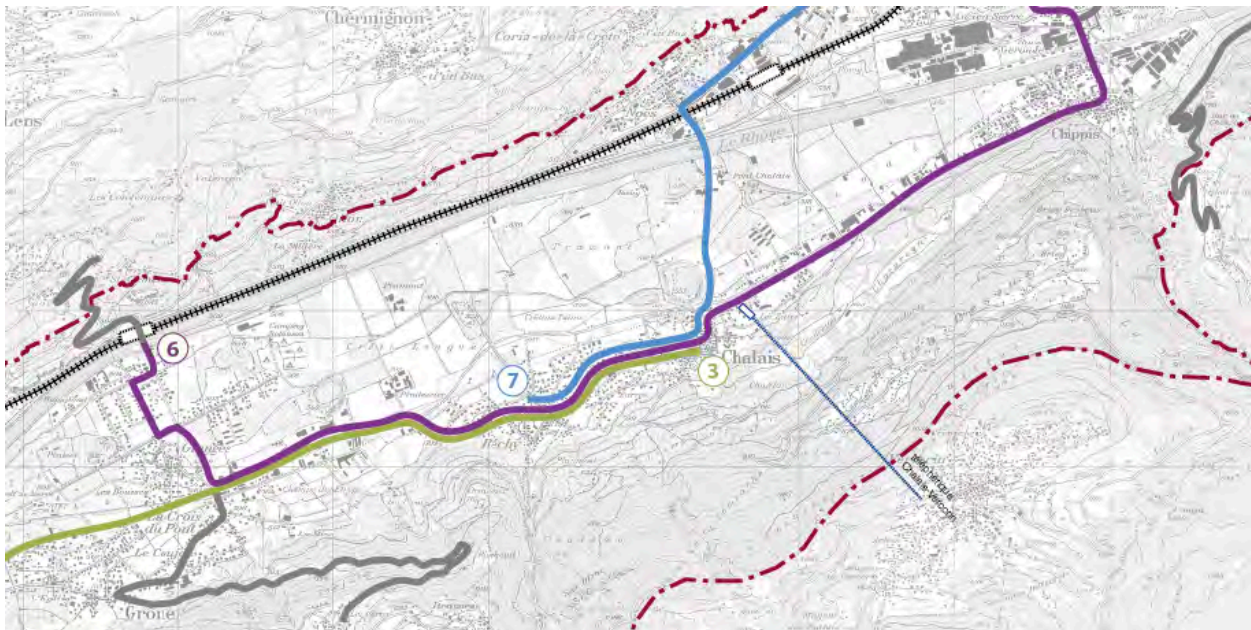
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                         |                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                           | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 350 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |





| MESURE M7.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | CHALAIS / VALORISATION DE LA TRAVERSEE DES VILLAGES DE CHALAIS ET RECHY |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques                                                                                                                                                               |                                                                         | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Chalais<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chalais - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                         |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M7.4 - Chalais / Extension du concept de modération des vitesses dans les rues résidentielles<br>M3.1 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1<br><b>Autres coordinations :</b> Projet d'amélioration de la liaison RC44 - route de Vercorin |                                                                         |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                         |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                         |                     |
| Source : Extrait de l'étape 2 de la mise en oeuvre du réseau de transports publics d'agglomération                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                         |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

L'entrée Est de Chalais est empruntée pour accéder à la station de Vercorin ainsi que pour se rendre sur Sierre ou rejoindre l'autoroute via la route cantonale d'Ecosia. Les riverains subissent alors le trafic de transit et ses nuisances.

Les routes de l'Eglise et du Tombec reliant les deux villages de Chalais et de Réchy sont bordées de nombreuses habitations. Elles conservent un caractère très routier malgré le contexte traversé avec trop peu d'espace pour les déplacements en modes doux. Enfin un sentiment d'insécurité pour les piétons se fait ressentir sur la Place de Réchy.

### Données quantitatives

TJM - route d'Ecosia (axe VS 629) : 8'200 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

TJM - route de Chippis (axe VS 44) : 8'700 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

TJM - route de Vercorin (VS 43) : 1'500 véh./jour en 2015 (source : SRTCE)

TJM - routes de l'Eglise et du Tombec : -

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La modération du trafic (volume, vitesse) est progressivement mise en place sur l'ensemble de la Commune :

- Routes secondaires modérées
- L'ensemble de la traversée Réchy-Chalais est modéré,
- La place de Réchy est fortement modérée et redevient un lieu de vie (zone 20 voire piétonne).

Un aménagement dissuasif pour le trafic de transit pourrait être réalisé sur les routes cantonales en direction de Vercorin et de Sierre. Il s'agira en parallèle de maintenir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal, notamment pour tenir compte de la fréquentation par les transports publics d'agglomération.

## EVALUATION

### Opportunité

Pour accompagner la modération des quartiers et des centres de ces deux villages, le réseau routier doit être adapté. L'opportunité de cette mesure réside dans la volonté d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des riverains.

Cette mesure sera coordonnée avec le projet d'amélioration de la liaison RC44 - route de Vercorin, qui prévoit le classement de la Route de la Cure et le déclassement de la route cantonale à l'intérieur du village de Chalais.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- valorisation du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- réduction des vitesses
- revitalisation de l'espace routier
- extension d'une zone 30 km/h
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2024

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

### Coûts

Coûts estimés : CHF 3 020 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables





| MESURE M7.6                                                                                                                                                                                                                                                                      | GRONE / VALORISATION DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE ET SECURISATION |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques                                                    | <b>Priorité : A</b>                                             |  |
| <b>Territoire concerné :</b> Grône<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Grône - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                                           |                                                                 |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M5.5 - Grône / Sécurisation du trajet vers l'Ecole et de ses abords<br>M6.4 - Grône / Création de liaisons MD vers les berges du Rhône et le long de celles-ci<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                 |  |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                 |  |

## INTENTION

### Etat actuel

Dans la traversée du village certaines portions de route ont des gabarits restreints, ce qui met les automobilistes et les autres usagers du réseau en danger lorsque les vitesses des véhicules ne sont pas adaptées.

La multitude d'accès secondaires (routes de desserte) sur la route cantonale du Moulin pose également des problèmes de trafic et de priorités.

### Données quantitatives

TJM - rue Centrale (axe VS 607) : -

TJM - route du Moulin (axe VS 44) : 6'100 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La modération du trafic (volume, vitesse) est progressivement mise en place sur l'ensemble de la Commune. Les quartiers résidentiels sont apaisés et redeviennent des lieux de vie agréables et sûrs. La fonctionnalité de l'axe principal est maintenue, et les aménagements tiennent compte de la fréquentation par les transports publics d'agglomération.

L'assainissement du carrefour Pramagnon sur la route du Moulin fera l'objet d'une étude d'opportunité.

## EVALUATION

### Opportunité

La mise en œuvre de la valorisation de la traversée, constitue une opportunité d'abaisser les vitesses grâce au concept d'aménagements progressifs avec porte d'entrée de village.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- réduction des vitesses
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                                                                        | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 6 620 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |



**MESURE M7.7**

**SION / REAMENAGEMENTS D'ESPACES-RUES - ETAPE 1**

**Thématique(s)**

M7 - Aménagements multimodaux prioritaires pour la valorisation des centres de localités

M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité

U1 - Les centres historiques

**Priorité : A**

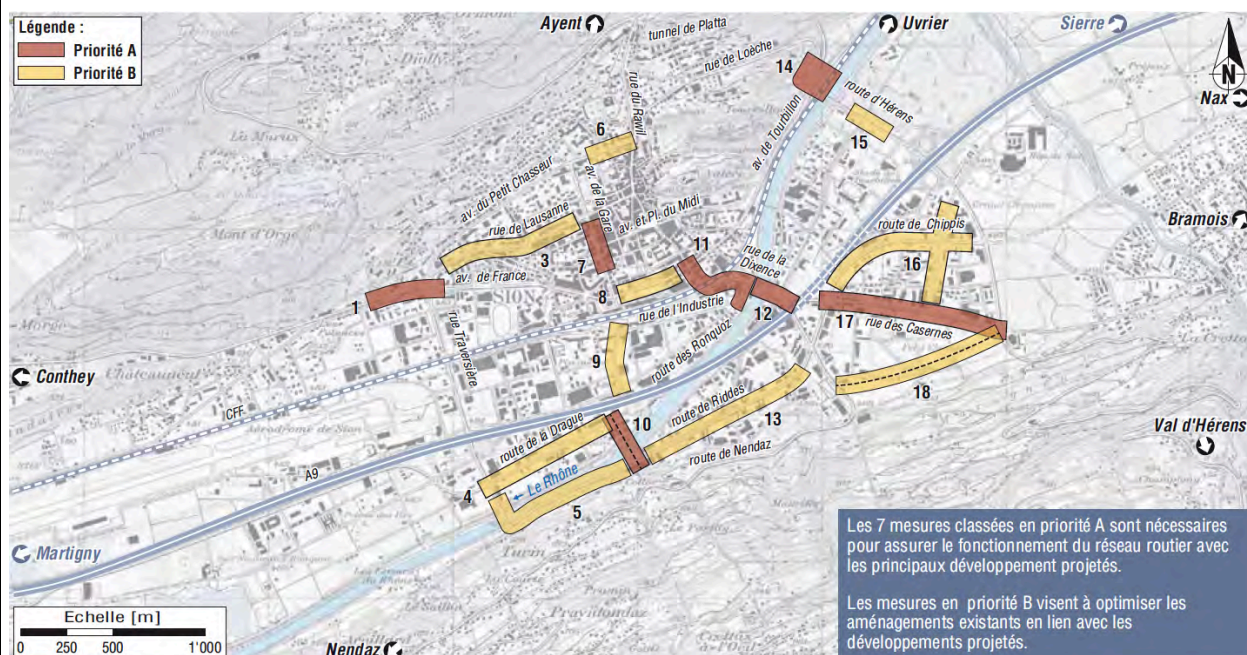
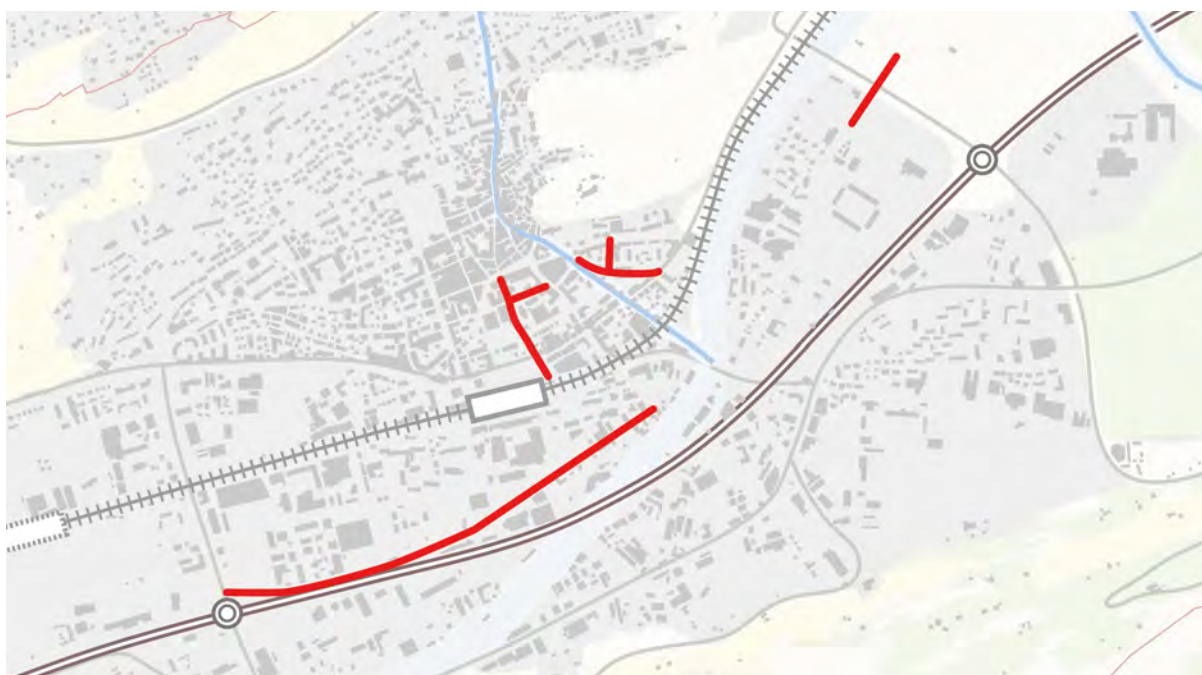
**Territoire concerné :** Sion

**Maitre d'ouvrage :** Sion

**Mesure du PA2 en relation :** -

**Mesure du PA3 corrélée / liée :** -

**Autres coordinations :** Plan de déplacement Sion 2030



Source : Plan de déplacements Sion 2030, Rapport technique, Octobre 2014, Transitec



## INTENTION

### Etat actuel

La Ville de Sion est en perpétuelle évolution pour s'adapter aux besoins de sa population et mettre en oeuvre le PA2. Parmi les aménagements réalisés on notera : rue Chanoine Berchtold et Avenue du Bitschhorn en 2014, et la Rue de la Blancherie 2016.

Afin d'assurer le fonctionnement du réseau routier avec les développements urbanistiques et notamment la Ville du XXIème siècle, d'autres rues doivent être requalifiées.

### Données quantitatives

-

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La mesure consiste à mener les actions suivantes :

- réaménagement de la route des Ronquoz (étude Ville du XXIème siècle)
- réaménagement de la rue des Aubépines et suppression du stationnement
- réaménagement de l'intersection route d'Hérens / promenade des Pêcheurs et éventuellement réaménagement de la promenade du Canal
- requalification de l'espace-rue dans l'Avenue des Mayennets et suppression du stationnement.

## EVALUATION

### Opportunité

Les secteurs listés sous le chapitre "description" ci-dessus ont pour certains été identifiés dans l'étude Ville du XXI ème siècle. Les réaménagements répondent aux besoins futurs liés aux développements à l'horizon 2030. Dans tous les cas il s'agit de redonner de la qualité de vie dans des secteurs urbanisés ou en devenir.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- revitalisation de l'espace routier

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

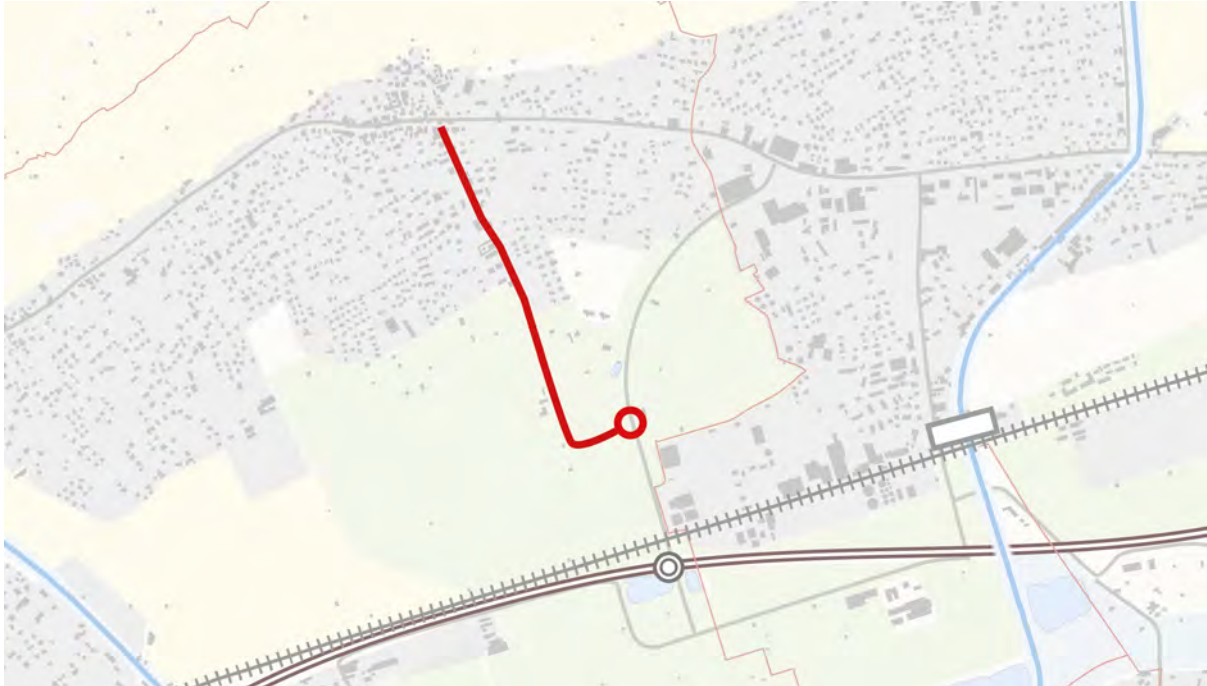
- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

### Degré de maturité : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Plan de déplacements Sion 2030, rapport technique, Transitec, octobre 2014

| REALISATION                                                                                                                                         |                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                           | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 715 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |



| MESURE M8.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | VETROZ / CREATION D'UNE LIAISON DIRECTE ENTRE LE SUD DE VETROZ ET L'AUTOROUTE |                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                               | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Vétroz<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Vétroz - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                               |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M8.3 - Ardon, Vétroz, Conthey / Accessibilité sud<br><b>Autres coordinations :</b> Sup.10 - Conthey / Réaménagement de la jonction autoroutière                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                               |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                               |                     |
|  <p><b>Hiérarchisation future du réseau</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> Autoroute A9</li> <li><span style="color: red;">—</span> Réseau principal</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> Réseau collecteur</li> <li><span style="color: yellow;">- - -</span> Solution alternative</li> </ul> <p>Source : Etude "Restructuration des réseaux routiers cantonal et communaux", Etat du Valais (SRTCE), communes d'Ardon et de Vétroz, team+, septembre 2016</p> |                                                                               |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Les secteurs urbanisés du village de Vétroz sont déjà totalement modérés (zones 30 dans les quartiers) et sa traversée (T9) sera réaménagée dans le cadre de la mise en œuvre du PA2 (mesure R11).

Il ressort que la route de débord, au sud du territoire, est déjà utilisée actuellement par les quartiers ouest de Vétroz qui y accèdent par la route des Ateliers et la route de l'Industrie, permettant de délester la route cantonale T9 pour accéder à l'autoroute. Ces accès ne sont en revanche pas attractifs pour les quartiers d'habitations situés à l'est de Vétroz.

### Données quantitatives

TJM - bretelle d'autoroute (axe VS 504) : entre 15'000 (côté jonction) et 10'100 (côté T9) véh./jr en 2015

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie

Objectif particulier : Renforcer l'attractivité de l'autoroute (respecter la hiérarchie routière).

### Description de la mesure

L'avenue des Vergers, située au sud de Vétroz parallèlement à la transversale autoroutière à l'ouest, est aménagée pour créer une liaison directe entre la transversale de la jonction de Conthey et les secteurs situés à l'est de Vétroz, au sud des quartiers d'habitation. Cette nouvelle liaison renforce l'attractivité de l'autoroute pour les habitants situés au sud-est de la commune. Elle permet ainsi de décharger la route cantonale T9.

Les aménagements consistent en :

- l'aménagement de l'avenue des Vergers en route collectrice vers la route de connexion à l'autoroute ;
- l'aménagement du raccrochement de l'avenue des Vergers à la route de connexion à l'autoroute au niveau de la rue des Collèges ;
- la création d'un giratoire sur la route de connexion à l'autoroute, en face de la rue des Collèges et l'aménagement de l'intersection.



## EVALUATION

### Opportunité

La liaison à l'autoroute depuis Vétroz doit être aménagée pour améliorer l'attractivité de la jonction autoroutière de Conthey pour les secteurs situés à l'est de Vétroz et au sud des quartiers d'habitation.

Cette mesure permet de diminuer le trafic de transit, de sécuriser les itinéraires et de repenser l'accessibilité aux villages, en relation avec l'amélioration de l'attractivité de la route de débord (mesure M8.3).

Deux itinéraires étaient ressortis de l'étude d'opportunité. Celui par l'avenue des Vergers est privilégié par rapport à celui par l'avenue de Derborence qui créerait du transit non souhaité dans les zones d'habitations.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- En renforçant l'attractivité de l'autoroute, cette mesure assure le bon fonctionnement de la hiérarchie du réseau dans ce secteur, et permet de réduire le transit sur la T9 à travers les villages de Conthey et Vétroz.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- En réduisant le trafic sur la T9 qui traverse les villages de Conthey et Vétroz, cette mesure améliore la qualité de vie dans les centres de villages.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- En incitant à l'usage de l'autoroute, cette mesure favorise la circulation sur des axes dédiés, en dehors des centralités et des lieux de vie. En aménageant des axes sécuritaires, en corrélation avec leurs usages, cette mesure améliore l'organisation du trafic et favorise la sécurité sur le réseau.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- En diminuant le trafic automobile sur la T9 et donc dans les villages et lieux de vie, cette mesure reporte le trafic sur des axes adaptés et permet de valoriser les espaces publics le long de cet axe.

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Etude "Restructuration des réseaux routiers cantonal et communaux", Etat du Valais (SRTCE), communes d'Ardon et de Vétroz, team+, septembre 2016

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2024

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

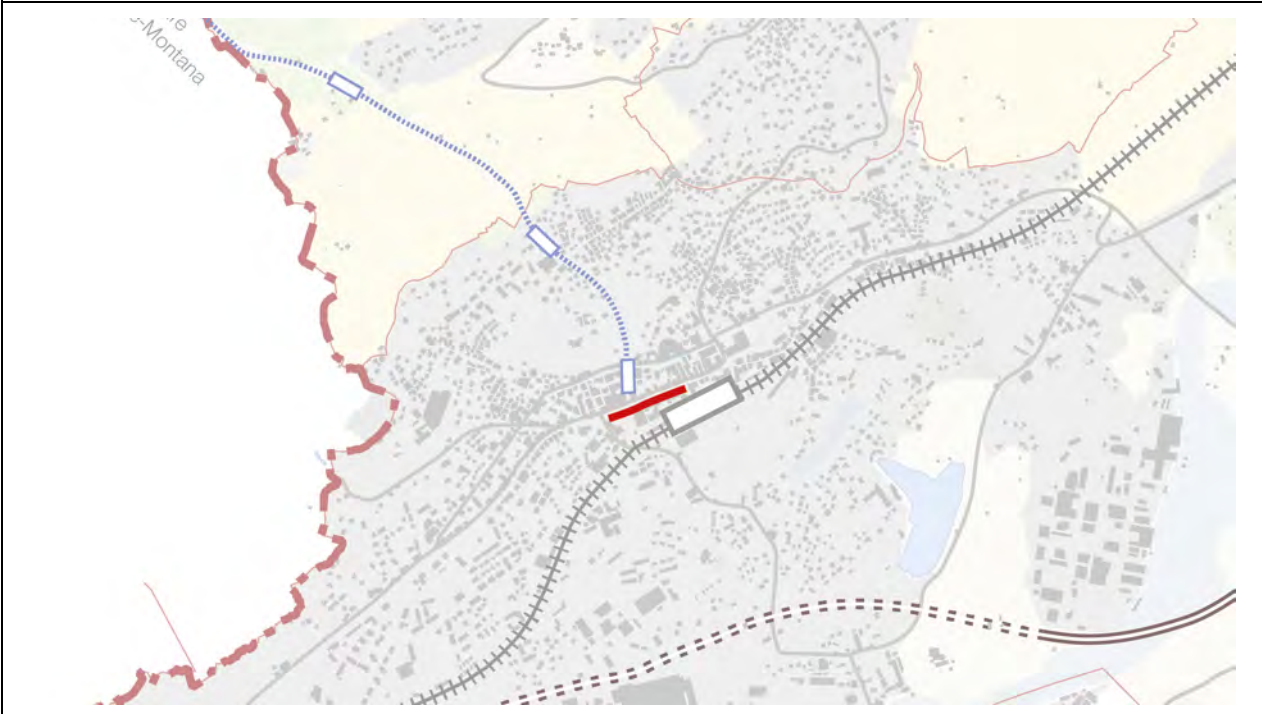
### Coûts

Coûts estimés : CHF 4 340 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables



| MESURE M8.2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | SIERRE / MODERATION DES VITESSES SUR L'AVENUE DU GENERAL GUISAN |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                 | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                 |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation : -</b><br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M1.1 - Sierre / Requalification de l'Avenue et de l'Esplanade de la Gare<br>M1.2 - Sierre / Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)<br>M5.2 - Sierre / Requalification de la Place de l'Hôtel de Ville pour les piétons<br><b>Autres coordinations : -</b> |                                                                 |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                 |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

En attendant la réalisation de toutes les différentes mesures des mailles adjacentes, l'avenue Général-Guisan a bénéficié de plusieurs améliorations au cours de ces derniers mois, telles que la pose d'un revêtement phono-absorbant, le marquage pour les personnes malvoyantes, etc. Il n'existe cependant pas encore d'aménagements pour les mobilités douces.

### Données quantitatives

TJM - avenue Général Guisan (axe VS T9) : 11'200 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La réalisation des mesures de connexion Ouest, d'Avenue Sud-Ouest et de la maille Nord permettra une diminution conséquente du trafic sur l'Avenue du Général Guisan.

Après déclassement, l'Avenue devient alors sur sa partie ouest, une zone piétonne, et sur la majorité du tronçon jusqu'à la rue Centrale Sud, une zone de rencontre (20 km/h et priorité aux piétons).

## EVALUATION

### Opportunité

La connexion Ouest, le pont Beaulieu et sa rampe, le Complexe Sud avec son parking et la nouvelle gare routière ainsi que la maille Nord sont autant d'éléments qui permettront une diminution conséquente de la charge de circulation sur cet axe. L'objectif final est de créer sur l'avenue Général-Guisan des zones 20 et piétonnes, à mettre en place lorsque les différents projets cités ci-dessus seront réalisés.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- réduction des vitesses, création d'une zone 20
- revitalisation de l'espace routier

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

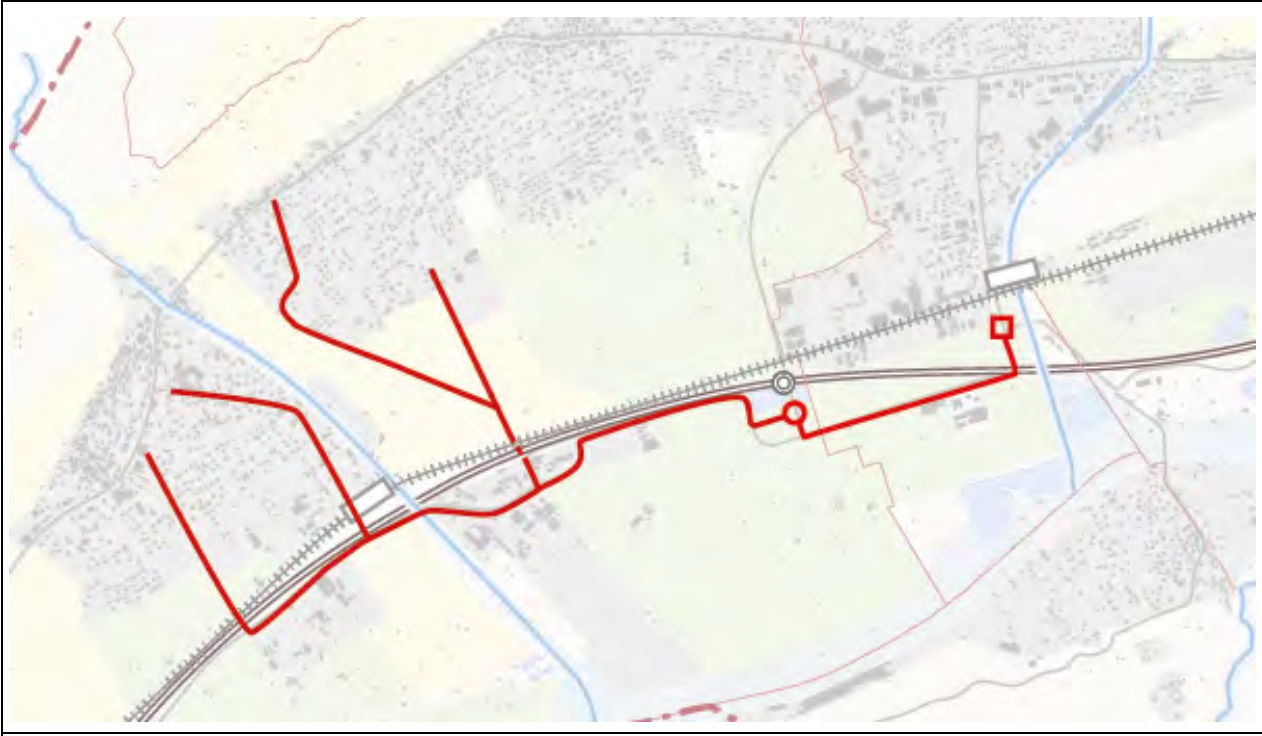
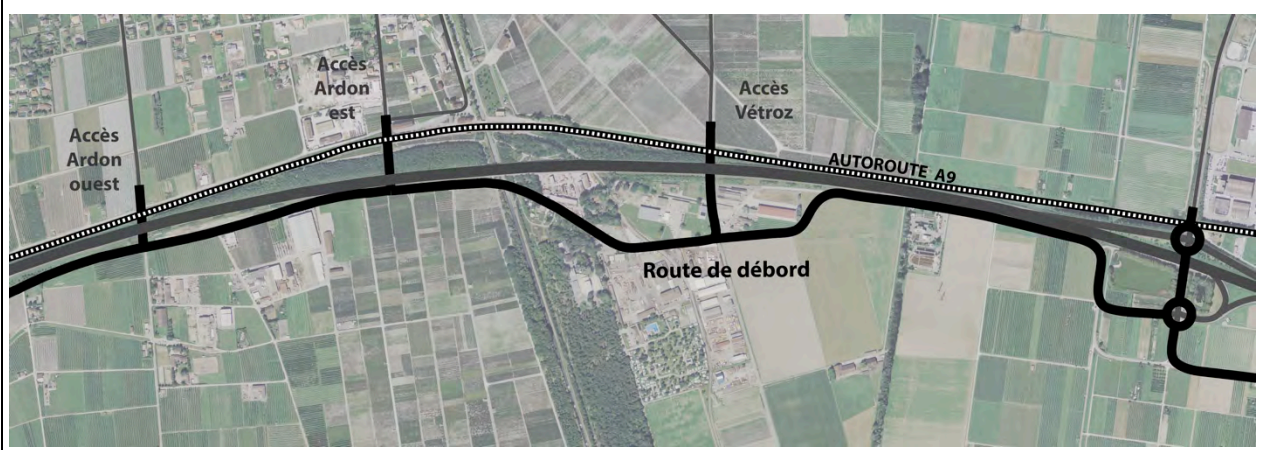
### Degré de maturité : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Projet "Sierre se transforme" et son instrument de planification le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (document évolutif).

| REALISATION                                                                                                                                         |                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                           | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 210 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |





| MESURE M8.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | ARDON, VÉTROZ, CONTHEY / ACCESSIBILITE SUD |                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité                                                                                                                                                                                                                            |                                            | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Ardon, Vétroz, Conthey<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Ardon, Vétroz, Conthey - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                                                     |                                            |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.014) R14 - Ardon, Vétroz, nouveau réseau d'accès sud<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M8.1 - Vétroz / Création d'une liaison directe entre le sud de Vétroz et l'autoroute<br><b>Autres coordinations :</b> Sup.10 - Conthey / Réaménagement de la jonction autoroutière |                                            |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                           |                                            |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                          |                                            |                     |
| Source : Etude "Restructuration des réseaux routiers cantonal et communaux", Etat du Valais (SRTCE), communes d'Ardon et de Vétroz, team+, septembre 2016                                                                                                                                                                    |                                            |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Les villages d'Ardon et de Vétroz génèrent environ 19'000 mouvements de véhicules par jour en direction de l'est. Il ressort que 70% du trafic entre les villages et l'est se fait par la T9, et 30% environ par la route de débord, mettant en évidence une utilisation de la route de débord déjà importante actuellement par les automobilistes en relation avec les villages d'Ardon et de Vétroz.

Actuellement, les gabarits ne sont pas uniformes sur la route de débord, et elle ne bénéficie pas partout d'une priorité aux intersections. Les routes communales assurant actuellement la liaison avec la route de débord n'ont pas des conditions d'accès permettant une augmentation importante de leur attractivité.

### Données quantitatives

TJM - route de débord-Sud (côté Vétroz) : 6'200 véh./jour en 2015 (source : étude)

TJM - route de débord-Sud (côté Ardon) : 3'300 véh./jour en 2015 (source : étude)

TJM - VS T9 (Vétroz) : 14'000 véh./jr en 2015 (source : étude)

TJM - VS T9 (Magnot) : 9'500 véh./jr en 2015 (source : étude)

TJM - VS T9 (Ardon) : 8'000 véh./jr en 2015 (source : étude)

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains.

Objectifs particuliers :

- Renforcer l'attractivité de l'autoroute (respecter la hiérarchie routière)
- Mettre en œuvre le concept de circulation.

### Description de la mesure

La route de débord ou "route industrielle" devient la route d'accès sud. Elle est réaménagée pour offrir une liaison adaptée entre la jonction autoroutière de Conthey et les villages d'Ardon et Vétroz à l'ouest, et les zones de loisirs, zones industrielles et le village d'Aproz à l'est. La nouvelle infrastructure proposée renforce l'attractivité de la route de débord depuis la jonction autoroutière de Conthey, qui devrait être elle aussi réaménagée (mesure sup. 10).

Pour cela, le gabarit et la géométrie de la route d'accès sud sont adaptés de manière à assurer une unité sur l'entier du tronçon et garantir une sécurité optimale.

Le carrefour d'accès depuis Vétroz est aménagé de manière à prioriser la route d'accès sud.

Les carrefours de la route d'accès sud avec la rue du Pont de la Roua et l'avenue Neuve commune d'Ardon) sont sécurisés.

Dans le secteur de la Morge, à l'intersection avec la route du Petit Pont et la route des Ecussons, la route d'accès sud est prioritaire.

Enfin, les liaisons nord-sud entre les villages d'Ardon et de Vétroz, et la route d'accès sont réaménagées. Sur Ardon cela concerne l'avenue Neuve, l'avenue du Pont de la Roua, et la rue des Echettes/ du Bletsard/ du Borion. Sur Vétroz, ce sont les routes de l'Industrie et des Ateliers. Cette dernière étant remaniée pour sécuriser les cheminements de mobilités douces.

## EVALUATION

### Opportunité

Mesure B du PA2, déclassée en priorité C (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité était insuffisant. Dans le PA3, la mesure a évolué. L'aménagement de l'accès à la route de débord depuis la jonction autoroutière de Conthey permet d'augmenter son attractivité et de décharger la route cantonale T9, où se concentrent des lieux de vie des communes, d'environ 2'400 véhicules par jour à Ardon et Vétroz (respectivement -30% et -25% du TJM) et d'environ 1'500 véhicules à Conthey (-8% du TJM).

L'amélioration de l'attractivité de la jonction autoroutière de Conthey ainsi que le renforcement de l'utilisation de la route de débord constituent des enjeux centraux pour le bon fonctionnement de la hiérarchie du réseau du secteur : l'autoroute et la route de débord doivent être privilégiées par rapport à la route cantonale T9. Pour encourager l'accès à la partie est de la zone de débord par l'autoroute, il est également opportun d'aménager son accès depuis la jonction autoroutière de Conthey.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- En renforçant l'attractivité de l'autoroute, cette mesure assure le bon fonctionnement de la hiérarchie du réseau dans ce secteur, et permet de réduire le transit sur la T9 à travers les villages de Conthey, Vétroz et Ardon.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- En réduisant le trafic sur la T9 qui traverse les villages de Conthey, Vétroz et Ardon, cette mesure améliore la qualité de vie dans les centres de villages.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- En incitant à l'usage de l'autoroute et de la route de débord, cette mesure favorise la circulation sur des axes dédiés, en dehors des centralités et des lieux de vie, concentrant des piétons. En aménageant des axes sécuritaires, en corrélation avec leurs usages, cette mesure améliore l'organisation du trafic et favorise la sécurité sur le réseau.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- En diminuant le trafic automobile sur la T9 et donc dans les villages et lieux de vie, cette mesure reporte le trafic sur des axes adaptés et permet de valoriser les espaces publics le long de cet axe.

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Etude "Restructuration des réseaux routiers cantonal et communaux", Etat du Valais (SRTCE), communes d'Ardon et de Vétroz, team+, septembre 2016

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2024

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

### Coûts

Coûts estimés : CHF 7 500 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables





**MESURE M8.4**

**SIERRE, VEYRAS / SECURISATION DE LA ROUTE DE RIONDAZ-GUILLAMO**

**Thématique(s)**

M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité

**Priorité : A**

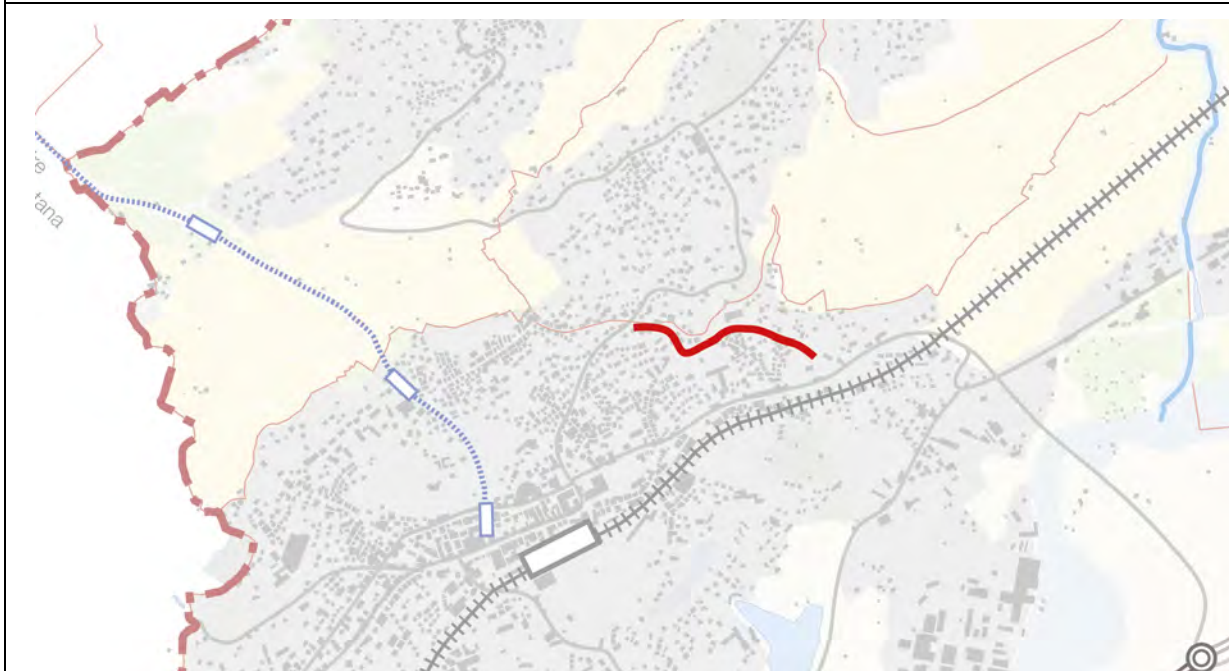
**Territoire concerné :** Sierre, Veyras

**Maitre d'ouvrage :** Sierre

**Mesure du PA2 en relation :** -

**Mesure du PA3 corrélée / liée :** M1.4 - Sierre / Requalification de la route du Rawyl et de la route du Simplon

**Autres coordinations :** -



Source : Plan directeur d'aménagement du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier, Novembre 2015, Ville de Sierre

## INTENTION

### Etat actuel

La route communale de Riondaz-Guillamo est fortement utilisée notamment par les pendulaires de Miège et de Veyras pour rejoindre naturellement la jonction autoroutière Sierre-Est.

Cependant la route présente des carrefours et traversées dangereux ainsi qu'un gabarit routier non adapté aux charges de trafic et aux vitesses.

### Données quantitatives

TJM - route de Riondaz-Guillamo (section supérieure) : 3'900 véh./jr en 2012 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

Ce segment concerne la route de Riondaz-Guillamo, dont le statut passerait après les travaux, de route communale à route cantonale, permettant par là même d'en sécuriser le tronçon supérieur et de desservir les communes de Miège et Veyras.

La gestion des nuisances sonores fait partie de cette mesure.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure permet de canaliser le trafic de transit, et de sécuriser des itinéraires critiques. Elle apporte un support au système des 3-Avenues du projet Sierre se transforme.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du réseau routier
- amélioration de l'accessibilité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) : -*

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- En incitant à l'usage de l'autoroute, cette mesure favorise la circulation sur des axes dédiés, en dehors des centralités et des lieux de vie. En aménageant des axes sécuritaires, en corrélation avec leurs usages, cette mesure améliore l'organisation du trafic et favorise la sécurité sur le réseau.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- En diminuant le trafic automobile au centre ville de Sierre, cette mesure reporte le trafic sur des axes adaptés et a donc un impact positif sur la diminution des nuisances environnementales au centre-ville

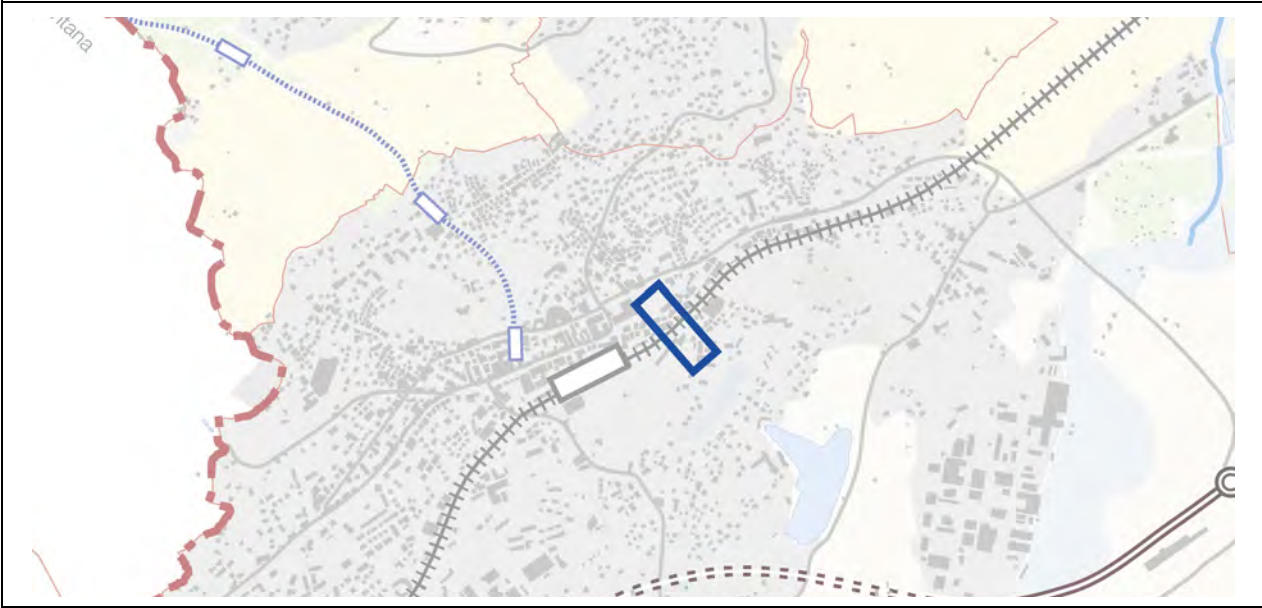
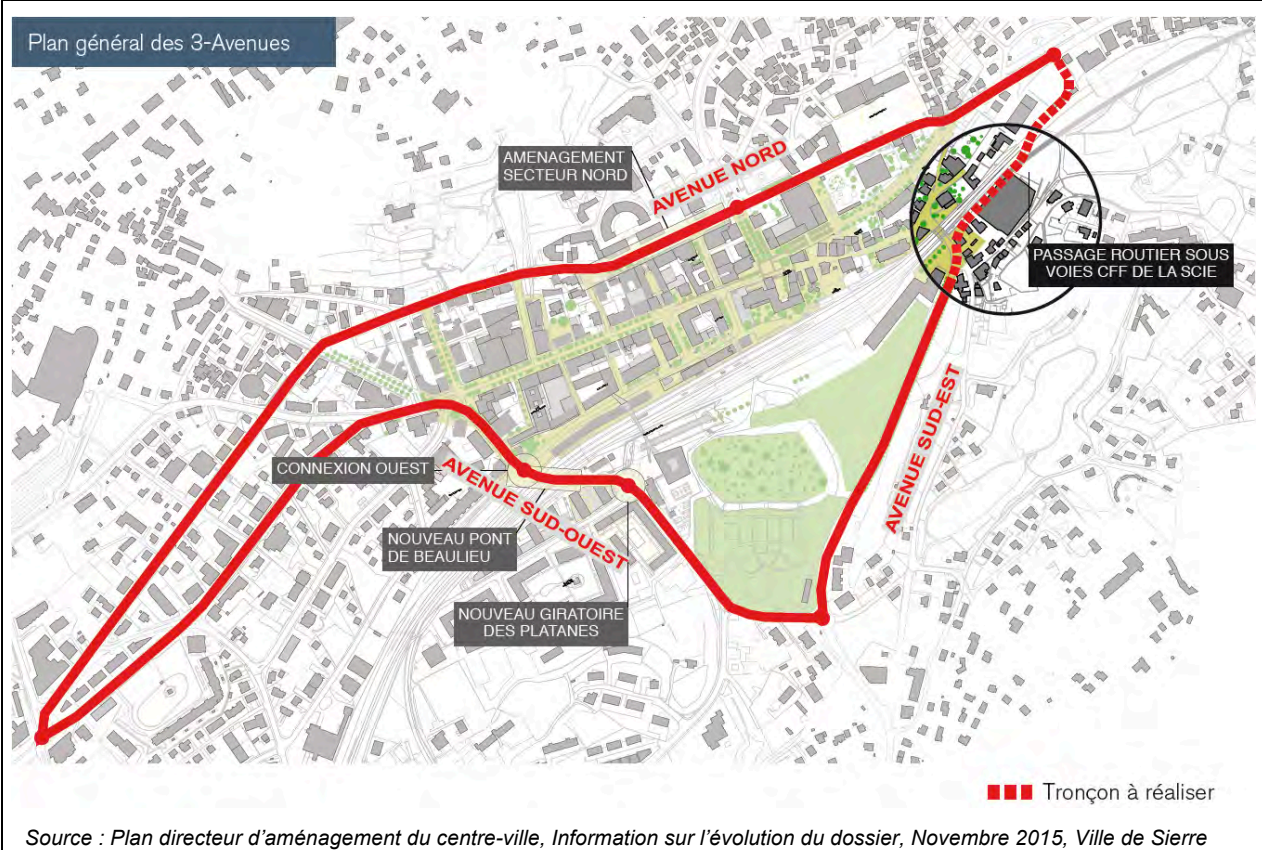
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Projet "Sierre se transforme" et son instrument de planification le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (document évolutif).

| REALISATION                                                                                                                                           |                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2021<br>Date prévue de la mise en service : 2024                             | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2010 : avant-projet détaillé |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 6 000 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                                               |





| MESURE M8.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | SIERRE / CREATION D'UN PASSAGE SOUS-VOIES CFF DE LA SCIE |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                          | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sierre<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sierre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                          |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Maille Est du projet "Sierre se transforme"<br>Revitalisation du Vieux-Bourg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                          |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                          |                     |
| <div> <div>Plan général des 3-Avenues</div>  <div> <div>AMENAGEMENT SECTEUR NORD</div> <div>AVENUE NORD</div> <div>CONNECTION OUEST</div> <div>AVENUE SUD-OUEST</div> <div>NOUVEAU PONT DE BEAULIEU</div> <div>NOUVEAU GIRATOIRE DES PLATANES</div> <div>AVENUE SUD-EST</div> <div>PASSAGE ROUTIER SOUS VOIES CFF DE LA SCIE</div> <div>Tronçon à réaliser</div> </div> </div> <p>Source : Plan directeur d'aménagement du centre-ville, Information sur l'évolution du dossier, Novembre 2015, Ville de Sierre</p> |                                                          |                     |



## INTENTION

### Etat actuel

La route de la Plaine passe sous les voies CFF et rejoint la rue du Bourg. Or ce quartier est en phase de revitalisation et d'urbanisation (rue du Bourg, Avenue Max Huber). Il devient alors nécessaire de dévier le trafic plus vers l'Est afin de rejoindre l'Avenue Nord (Avenue des Ecoles).

Sur la route de la Plaine (Avenue Sud-Est), la structure porteuse du passage routier inférieur a été réalisée par la Ville en 2014 dans le cadre du chantier du nouveau tunnel CFF de Gobet.

### Données quantitatives

TJM - route de la Plaine (axe VS 44) : 2'000 véh./jr en 2014 (source : SRTCE)

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie

Objectifs particuliers : cette mesure permet de finaliser le système des 3-Avenues, réseau de distribution du trafic ayant la forme d'un triangle routier prenant en charge le trafic de transit.

### Description de la mesure

Le passage routier sous voies CFF permet de clore le système dit des 3-Avenues, en assurant la continuité de l'Avenue Sud-Est (route de la Plaine) et en offrant une alternative de liaison des quartiers Nord-Est de la ville, voire même de la Noble Contrée vers le réseau supérieur en évitant le centre ville.

Comme abordé dans le chapitre "état actuel", le nouveau passage routier sous-voies pourra être mis en service moyennant la construction des rampes qui le relieront au réseau routier.

Ce projet nécessite la démolition de la patinoire du Graben puis sa relocalisation. Il n'y a pas encore de projet pour les surfaces restantes.

## EVALUATION

### Opportunité

Conformément à l'objectif du Plan directeur, le quartier du Bourg s'est transformé en mini-campus de plus de 80 logements. L'aménagement de l'espace public va pouvoir commencer.

La maille Est (avenues des Ecoles et Max-Huber - rue du Bourg) est en bonne partie réalisée, mais des éléments infrastructurels de finalisation du système des 3-Avenues restent à faire. C'est l'objet de cette mesure.

Le chantier du nouveau tunnel CFF de Gobet constitue également une opportunité de créer ce passage routier inférieur. On notera que les travaux ferroviaires préparatoires (2012-2015) ont déjà engagés 2.8 millions de francs.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du réseau routier
- amélioration de l'accessibilité

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système général de transports
- amélioration de la qualité des espaces publics en guidant le trafic de transit

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- définition d'une hiérarchie du réseau routier
- sécurisation du quartier du Vieux Bourg

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- impact sur les émissions de polluants atmosphériques et de CO<sub>2</sub>
- impact sur les immissions sonores

Degré de maturité : 1

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** Projet "Sierre se transforme" et son instrument de planification le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (document évolutif).

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2025

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2007 : étude de faisabilité  
2020-2022 : projet d'exécution

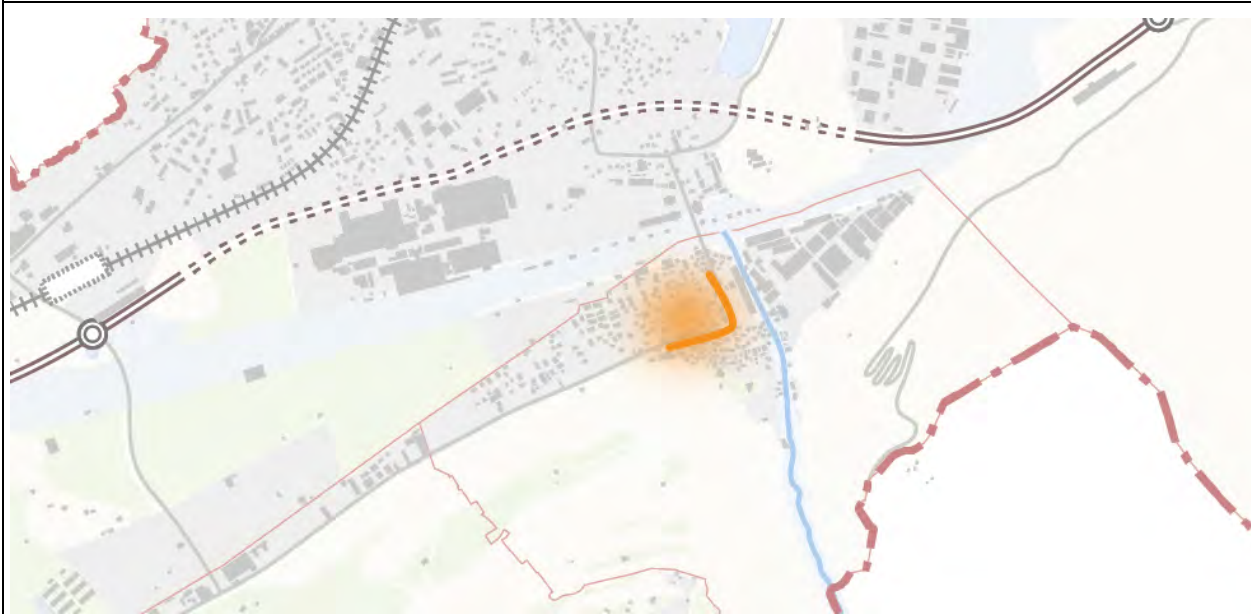
### Coûts

Coûts estimés : CHF 4 800 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération  
Solde : Commune



| MESURE M9.1                                                                                                                                                                                                      | CHIPPIS / VALORISATION DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques | <b>Priorité : B</b>                               |  |
| <b>Territoire concerné :</b> Chippis<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chippis - Canton / SRTCE                                                                                                                       |                                                   |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> -                                                                                              |                                                   |  |
|                                                                                                                               |                                                   |  |

## INTENTION

### Etat actuel

A Chippis, tout le village est à 30 km/h sauf la route cantonale de la Grande Avenue qui est à 50 km/h. De plus une interdiction pour les poids-lourds de traverser le village a été mise en place en 2015. Un projet de développement d'un Eco quartier sur la friche industrielle de l'ancienne usine d'aluminium valaisanne est en cours, sorte de vitrine et d'exemple en entrée de Chippis.

### Données quantitatives

TJM - Grande Avenue (axe VS 44) : 6'800 véh./jour en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La Grande Avenue est réaménagée afin de viser une vitesse de projet de 30 km/h, sans toutefois la légaliser. La fonctionnalité de l'axe est maintenue, d'autant que le réseau accueille plusieurs lignes de transport public. Cette vitesse de projet correspond à l'urbanisation qui est mise en place, à savoir l'Eco quartier.

## EVALUATION

### Opportunité

Les zones 30 mises en place dans la commune fonctionnent bien et il y a une volonté de généraliser ces modérations.

La réalisation d'un éco quartier de l'autre côté du Rhône est propice à cette mesure de gestion du trafic.

Enfin, il s'agit notamment dans cette mesure d'intégrer les aménagements urbains prévus dans le cadre de la mesure prioritaire Sierre / Chippis (projet Rhône 3).

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

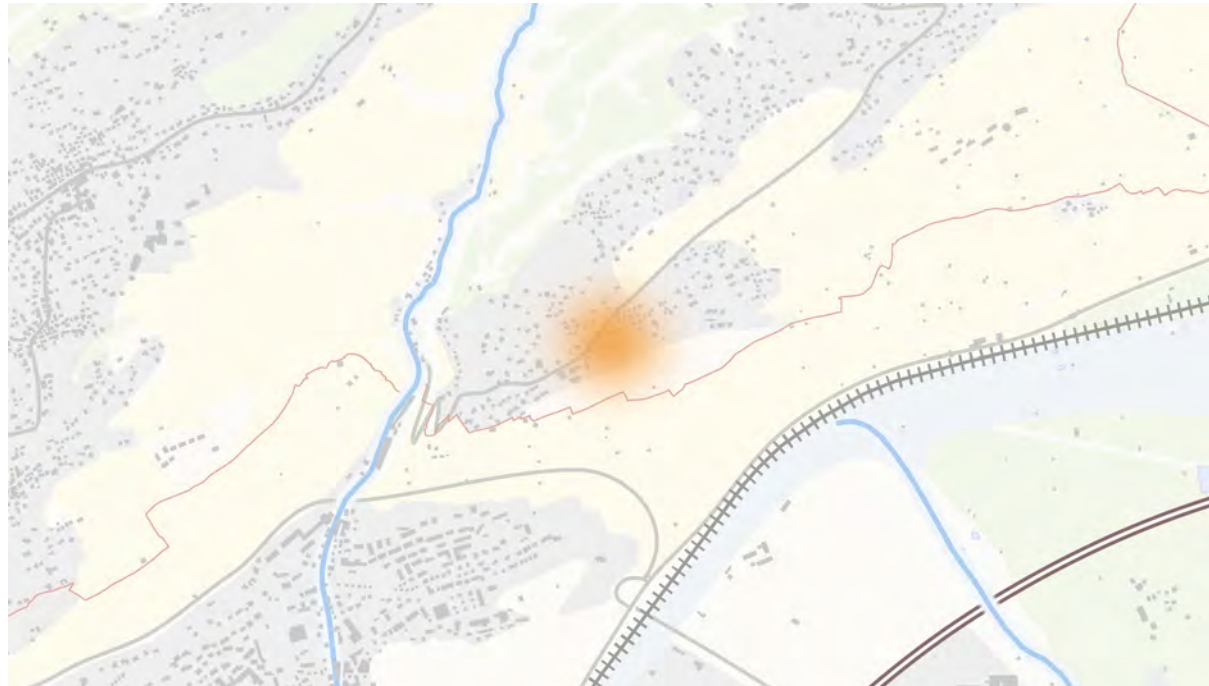
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**



| REALISATION                                                                                                                                                                                    |                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2024<br>Date prévue de la mise en service : 2026                                                                      | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2022 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 830 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |



| MESURE M9.2                                                                                                                                                                                                      | GRIMISUAT / REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE DE CHAMPLAN |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques | <b>Priorité : B</b>                                              |  |
| <b>Territoire concerné :</b> Grimisuat<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Grimisuat - Canton / SRTCE                                                                                                                   |                                                                  |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.020) R20 - Champlan, réaménagement de la traversée du village<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> -                          |                                                                  |  |
|                                                                                                                               |                                                                  |  |

## INTENTION

### Etat actuel

L'aménagement n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. La qualité urbaine du village est dégradée par l'importance spatiale prise par la route cantonale. L'effet de coupure spatiale et fonctionnelle est important.

### Données quantitatives

TJM - route de Sion (axe VS 58) : 10'400 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

Le centre du village de Champlan est réaménagé, renforçant le caractère urbain du site, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé mais il tiendra compte du passage des lignes de transports publics d'agglomération.

## EVALUATION

### Opportunité

Mesure B du PA2, déclassée en priorité C (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité était insuffisant. De plus, le futur réseau de transports publics d'agglomération desservira la commune via une ligne Grimsuat - Sion. Le réaménagement tiendra compte de cette desserte.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

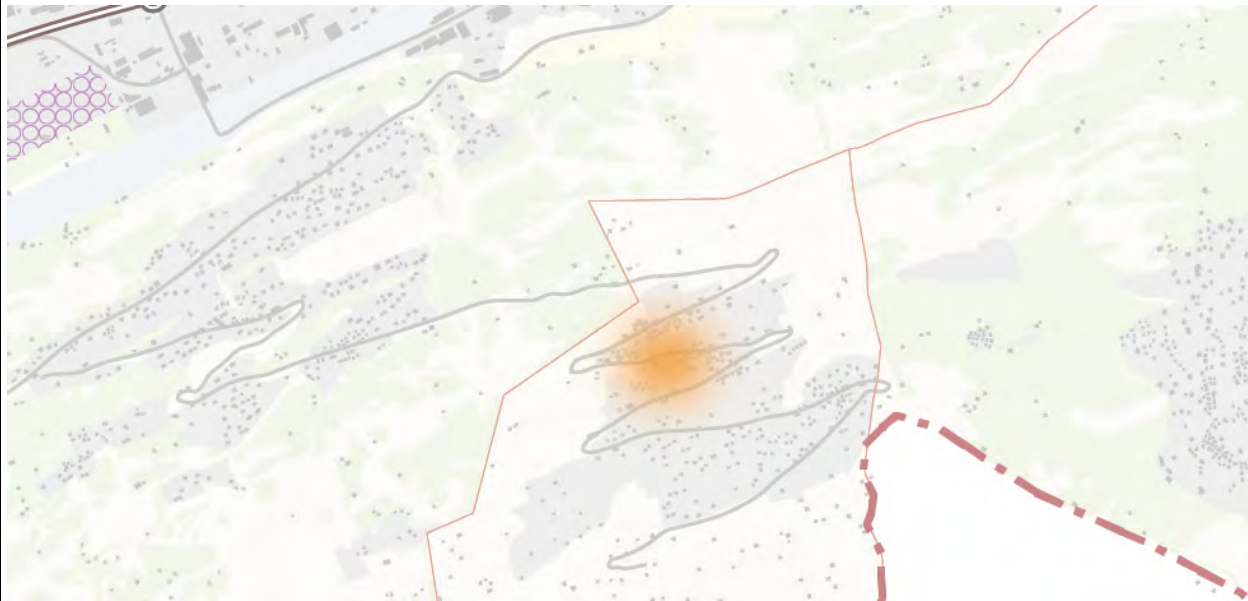
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2024<br>Date prévue de la mise en service : 2026                                                                        | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2022 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 1 260 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |





| MESURE M9.3                                                                                                                                                                                                      | LES AGETTES / REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE DE LA VERNAZ |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques | <b>Priorité : B</b>                                                 |  |
| <b>Territoire concerné :</b> Les Agettes                                                                                                                                                                         |                                                                     |  |
| <b>Maitre d'ouvrage :</b> Les Agettes (fusion avec Sion en 2017) - Canton / SRTCE                                                                                                                                |                                                                     |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.026) R26 - La Vernaz, réaménagement de la traversée du village                                                                                                        |                                                                     |  |
| <b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -                                                                                                                                                                         |                                                                     |  |
| <b>Autres coordinations :</b> -                                                                                                                                                                                  |                                                                     |  |
|                                                                                                                               |                                                                     |  |

## INTENTION

### Etat actuel

La traversée du village de La Vernaz par la route cantonale secondaire de montagne VS 65 a un trafic journalier moyen très faible. Cependant, l'aménagement actuel n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées.

### Données quantitatives

TJM - route de la Crête à l'Œil (axe VS 65) : 800 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La traversée de La Vernaz est réaménagée et requalifiée, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit être retravaillé. Il s'agira en parallèle de maintenir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

## EVALUATION

### Opportunité

Mesure B du PA2, déclassée en priorité C (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité était insuffisant.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                                                                    |                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2024<br>Date prévue de la mise en service : 2026                                                                      | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2022 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 560 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |



| MESURE M9.4                                                                                                                                                                                                                                               | NENDAZ / REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DES VILLAGES DE BAAR ET APROZ |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques                                          | <b>Priorité : B</b>                                                  |  |
| <b>Territoire concerné :</b> Nendaz<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Nendaz, Sion - Canton / SRTCE                                                                                                                                                            |                                                                      |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.016) R16 - Aproz, réaménagement de la traversée du village<br>(6266.2.028) R28 - Baar, réaménagement de la traversée du village<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                      |  |
|                                                                                                                                                                        |                                                                      |  |



## INTENTION

### Etat actuel

La route cantonale VS 62 en traversée de Baar est classée comme route principale de montagne. Assurant notamment l'accès à Nendaz et Veysonnaz, elle incite aujourd'hui à des vitesses peu compatibles avec la traversée d'une localité. La route cantonale VS 67 en traversée d'Aproz est une route secondaire de plaine. Elle permet de rejoindre Isérables et constitue un itinéraire alternatif vers Haute-Nendaz. Si l'on excepte un tronçon central d'une centaine de mètres situé au centre du village, elle longe sur sa plus grande partie un quartier résidentiel.

Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels.

### Données quantitatives

TJM - axe VS 67 : 1'600 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

TJM - route de Nendaz (axe VS 62) : 5'200 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie

### Description de la mesure

La traversée de Baar est réaménagée et requalifiée, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant les vitesses des véhicules et la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé.

La traversée d'Aproz est réaménagée de manière à offrir un nouveau centre au village. L'espace routier est réorganisé pour les différents usagers, les piétons et les cyclistes se déplaçant en site propre ou protégé. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Il s'agira en parallèle de maintenir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

## EVALUATION

### Opportunité

Aproz : mesure B du PA2, déclassée en priorité C (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité était insuffisant.

Baar : mesure de priorité A dans le PA2, elle a été jugée par la Confédération comme ayant un effet sur la partie OFS de l'agglomération non suffisant pour qu'elle puisse être cofinancée par le fonds d'infrastructure.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2024<br>Date prévue de la mise en service : 2026                                                                        | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2022 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 2 250 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |



| MESURE M9.5                                                                                                                                                                                                      | SION / REAMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE DE TURIN |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques | <b>Priorité : B</b>                                      |  |
| <b>Territoire concerné :</b> Sion<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sion - Canton / SRTCE                                                                                                                             |                                                          |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.027) R27 - Turin, réaménagement de la traversée du village<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> -                             |                                                          |  |
|                                                                                                                               |                                                          |  |

## INTENTION

### Etat actuel

La route cantonale VS 62 en traversée de Turin, classée comme route principale de montagne et assurant notamment l'accès à Nendaz et Veysonnaz, incite aujourd'hui à des vitesses peu compatibles avec la traversée d'une localité. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes doivent être sécurisées. Une solution doit être proposée pour assurer le passage des transports exceptionnels.

### Données quantitatives

TJM - route de Nendaz (axe VS 62) : 7'500 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La traversée de Turin est réaménagée et requalifiée, réduisant, où cela est possible, les surfaces consacrées au trafic, diminuant ainsi la coupure spatiale créée par la route cantonale. L'espace public est réaffecté pour les différents usagers. La perméabilité de l'axe est améliorée. Les traversées piétonnes sont sécurisées. Le détail de l'aménagement doit encore être précisé. Il s'agira en parallèle de maintenir la fonctionnalité actuelle de l'axe routier cantonal.

## EVALUATION

### Opportunité

Mesure A du PA2, déclassée en priorité C (2023-2026) par la Confédération dans son rapport d'évaluation car le rapport coût-utilité était insuffisant.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

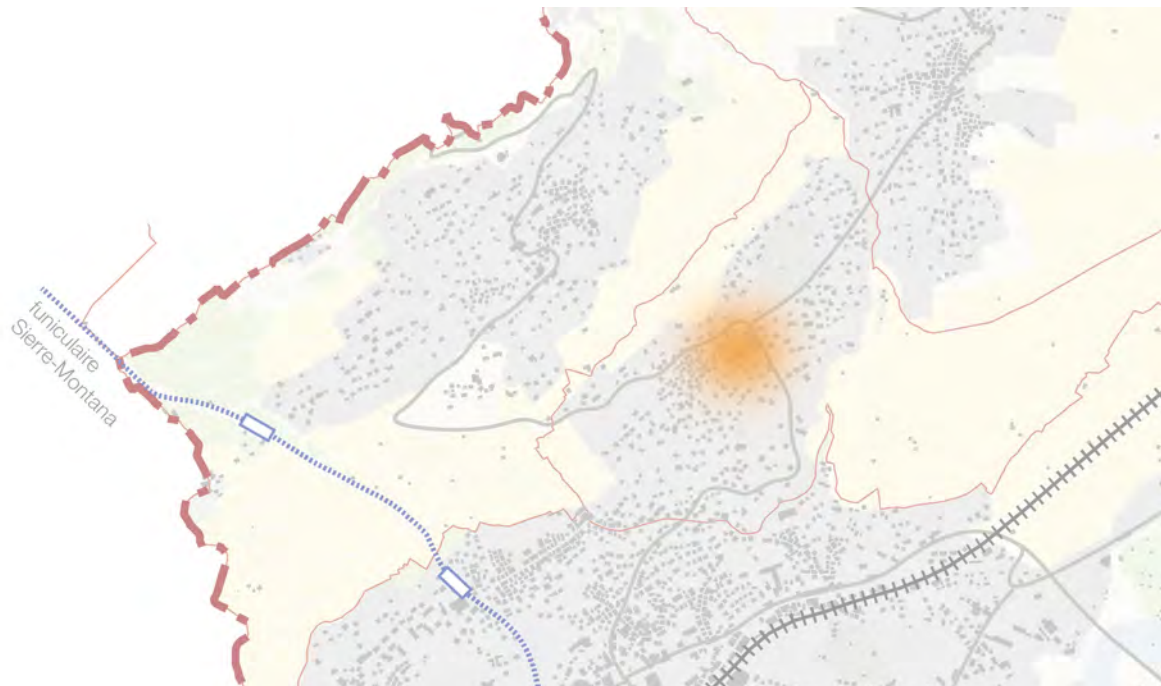
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2024<br>Date prévue de la mise en service : 2026                                                                        | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2022 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 1 800 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |





| MESURE M9.6                                                                                                                                                                                                      | VEYRAS / MODERATION DES VITESSES ET VALORISATION DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques | <b>Priorité : B</b>                                                         |  |
| <b>Territoire concerné :</b> Veyras<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Veyras - Canton / SRTCE                                                                                                                         |                                                                             |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> -                                                                                              |                                                                             |  |
|                                                                                                                               |                                                                             |  |

## INTENTION

### Etat actuel

Il est observé un important trafic de transit en traversée de Veyras sur la route de Montana. Le réseau communal est utilisé par les pendulaires pour accéder plus rapidement à la jonction autoroutière Sierre Ouest via la route de Muraz sur laquelle les constatations suivantes sont faites :

- traversées piétonnes et cheminements de mobilité douce dangereux,
- gabarit routier non adapté aux charges de trafic et aux vitesses,
- Z30, pas de trottoir, vitesses excessives malgré étroitesse, bidirectionnelle.

### Données quantitatives

TJM - rte de Montana entre Veyras et Sierre (axe VS 45) : 8'000 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

TJM - rte de Montana entre Veyras et Montana (axe VS 45) : 4'500 véh./jr en 2015 (source : SRTCE)

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains (réaménagements urbains et espaces publics)
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

Un projet de type Valtraloc sera réfléchi, avec les caractéristiques suivantes :

- Mise en place de portes d'entrée en localité,
- Gabarit restreint de la chaussée,
- Rues latérales en Z30,
- Carrefours à priorité de droite.

Un point particulier de ce réaménagement concerne une traversée piétonne de la route VS 45. L'opportunité d'implanter un feu piéton pour gérer cette traversée sera étudiée dans un contexte de modération des vitesses mis en place.

## EVALUATION

### Opportunité

La mise en œuvre de la valorisation de la traversée, constitue une opportunité d'abaisser les vitesses grâce au concept d'aménagements progressifs avec porte d'entrée de village.

Cet aménagement participe à la réduction du trafic de transit.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- revitalisation de l'espace routier
- modération du trafic par la mise en place d'un système de "porte" pour différencier les secteurs et donc les régimes de vitesse (recommandations du bpa)

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

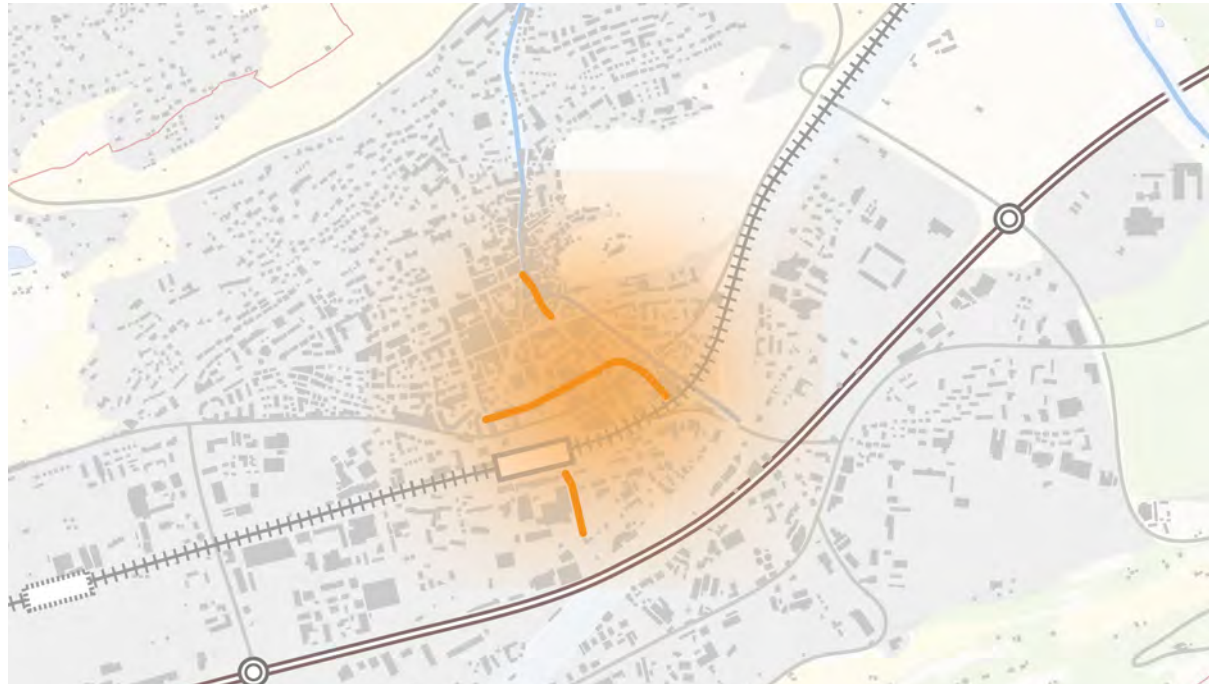
- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2024<br>Date prévue de la mise en service : 2026                                                                        | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2022 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 2 100 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |



| MESURE M9.7                                                                                                                                                                                                      | SION / REAMENAGEMENTS D'ESPACES-RUES - ETAPE 2 |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--|
| <b>Thématique(s)</b><br>M9 - Aménagements multimodaux pour la valorisation des centres de localités<br>M8 - Aménagements routiers pour la modification du schéma d'accessibilité<br>U1 - Les centres historiques | Priorité : B                                   |  |
| <b>Territoire concerné</b> : Sion<br><b>Maitre d'ouvrage</b> : Sion                                                                                                                                              |                                                |  |
| <b>Mesure du PA2 en relation</b> : -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée</b> : M7.7 - Sion / Réaménagements d'espaces-rues - étape 1<br><b>Autres coordinations</b> : -                                          |                                                |  |
|                                                                                                                               |                                                |  |



## INTENTION

### Etat actuel

La Ville de Sion est en perpétuelle évolution pour s'adapter aux besoins de sa population et mettre en oeuvre le PA2. Cette mesure correspond à l'étape 2 de la mesure liée M7.7. L'état de la situation dépend donc de la réalisation de la première étape.

Afin d'assurer le fonctionnement du réseau routier avec les développements urbanistiques d'autres rues doivent être requalifiées.

### Données quantitatives

-

### Objectifs

- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Distribuer le trafic dans l'agglomération en évitant les secteurs urbanisés
- Assurer la sécurité et la qualité de vie des riverains dans les centres
- Diminuer le trafic de transit dans les lieux de vie.

### Description de la mesure

La mesure consiste à mener les actions suivantes :

- requalification de la Place des Cèdres
- requalification de la route des Parties-Neuves (étude Ville du XXIème siècle)
- requalification de la Place du Rhône (étude Ville du XXIème siècle)
- réaménagement de la rue Ste-Marguerite - Cour de Gare.

## EVALUATION

### Opportunité

Les secteurs listés sous le chapitre "description" ci-dessus ont pour certains été identifiés dans l'étude Ville du XXIème siècle. Les réaménagements répondent aux besoins futurs liés aux développements à l'horizon 2030. Dans tous les cas il s'agit de redonner de la qualité de vie dans des secteurs urbanisés ou en devenir.

Il s'agit ici de la deuxième étape des réaménagements prévus dans le cadre de l'étude de déplacements sur Sion.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste par la sécurisation des cheminements
- amélioration du réseau routier.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure qui améliore la sécurité de tous les usagers
- revitalisation de l'espace routier

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- diminue le trafic et les vitesses, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air)

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                         |                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2024<br>Date prévue de la mise en service : 2026                           | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2022 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 715 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |



| MESURE M10.1                                                                                                        | CHALAIS / INTERFACE DE LA GARE ROUTIERE ET CBV |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M10 - Interfaces multimodales                                                               |                                                | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Chalais<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chalais                                           |                                                |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                |                     |
|                                  |                                                |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Le nombre d'usagers du téléphérique CBV a atteint les 150'000 passagers en 2014. L'installation ne répondant plus à la demande sera remplacée prochainement.

En coordination avec ces travaux une réflexion sur l'aménagement de la gare routière est menée de manière à intégrer la desserte d'agglomération et régionale avec l'accès aux pistes de ski.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Offrir des interfaces de qualité
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains

### Description de la mesure

Aménagement d'une place de rebroussement pour les bus urbains et régionaux facilitant notamment les transbordements agglo / régio / touristiques (station). En effet entre 2 et 3 lignes de bus desserviront la télécabine à moyen et long terme.

Cette interface proposera également du stationnement pour les vélos sous la forme éventuelle d'une vélostation.

## EVALUATION

### Opportunité

Cette mesure est liée à la mise en place de l'étape 1 du réseau de transports publics d'agglomération, avec notamment la ligne N°1 : Ile Falcon - Sierre - Chalais (ou Noës) et le trafic régional voyageurs.

Dans sa deuxième étape, le réseau d'agglomération desservira la gare CVB via deux lignes au minimum, l'une passant par Chippis et l'autre par Noës. Le rebroussement à Chalais est à coordonner avec le projet de rénovation du téléphérique.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du système de TP
- amélioration de l'intermodalité
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des développements urbanistiques avec la desserte TP.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) : -*

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et les mobilités douces

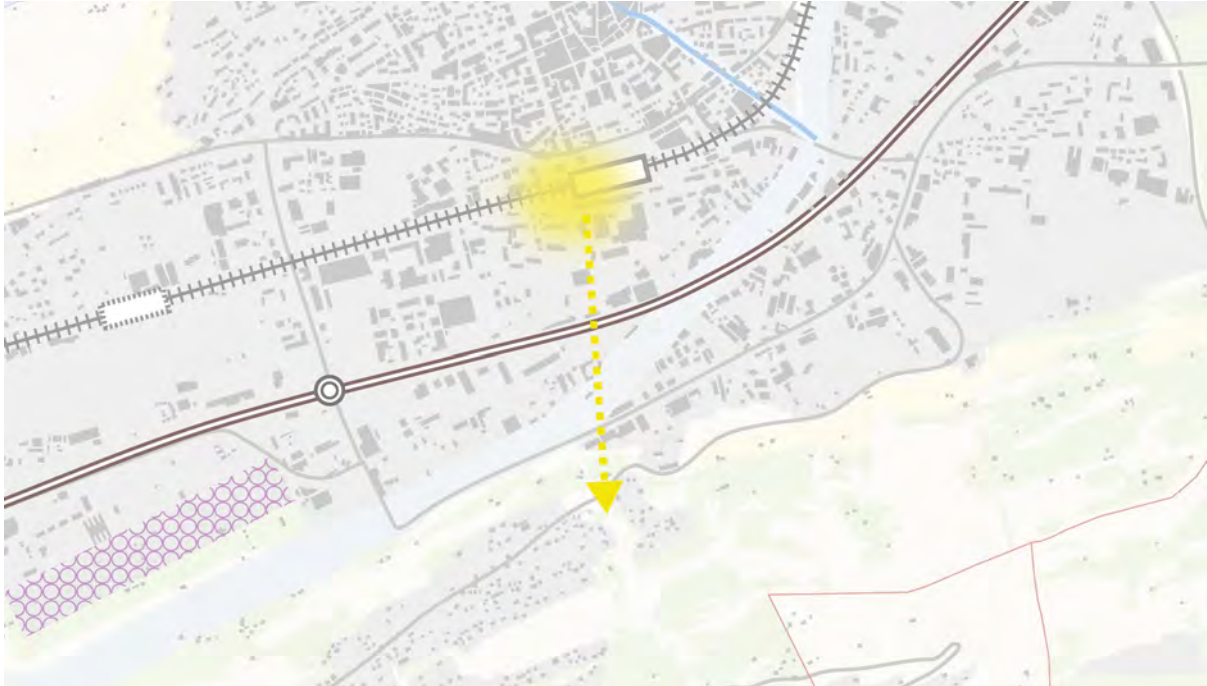
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                           |                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                             | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 1 000 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Commune |                                                       |





| MESURE M10.2                                                                                                                                                                                                                       | SION / INTERFACE DE LA GARE DE SION - ETAPE 2 |                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M10 - Interfaces multimodales                                                                                                                                                                              |                                               | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sion<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sion - Canton / SRTCE                                                                                                                                               |                                               |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.045) TP1.b - Réaménagement de la gare de Sion (2è étape)<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Sup.5 - Liaison câblée Sion - Mayens de l'Hôpital |                                               |                     |
|                                                                                                                                                 |                                               |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Le réaménagement de la gare de Sion a débuté dans le cadre de la mesure TP1 du PA2 aggroSion.

La création d'abris à vélos est à l'étude au sud de la gare et une vélostation dans le passage sous-voies nord devrait voir le jour.

Un concours pour la passerelle de traversée des voies CFF est planifié.

Enfin, une étude pour déplacer la gare routière au sud est en cours en lien avec la création d'une Place de la Gare sud, un parking P+R en silo et le départ de la télécabine.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Offrir des interfaces de qualité
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD

Objectifs particuliers :

- Optimiser le fonctionnement de la gare en rapprochant les bus des trains
- Sécuriser les espaces piétons
- Améliorer la perméabilité des voies CFF pour la mobilité douce
- Requalifier la Place de la Gare.

### Description de la mesure

La description de cette phase 2 dépend de ce qui aura été réalisé en 1ère étape (dans le cadre du PA2).

Le projet de base est le suivant :

- le passage sous-voies existant est agrandi,
- une nouvelle passerelle est construite à l'est de la gare.

Ces deux nouveaux franchissements piétons et cyclables des voies CFF permettent de rapprocher le sud et le nord des voies.

La gare marchandises du Valais central (CFF Cargo) est déplacée hors de la ville (étude cantonale en cours).

La gare routière est transférée au sud des voies CFF.

L'espace public urbain situé devant la gare est requalifié au nord et au sud.

Une station vélos est aménagée et les espaces de stationnement deux-roues existants sont développés.

Un nouveau quartier mixte (habitat, commerces, activités) est créé au nord-est de la gare.

Au sud de la gare, l'espace public est requalifié dans la perspective de mutation progressive de ce secteur.

Enfin l'accessibilité aux futures gares de transports publics (liaison câblée et gare routière) et au stationnement (futur parking en silo) est améliorée.

## EVALUATION

### Opportunité

Les lignes de bus urbains de 1 à 5 sont concernées par cette mesure, ainsi que le trafic régional voyageurs. Les développements prévus par la Ville du XXI<sup>ème</sup> siècle nécessitent des accompagnements. C'est notamment l'objet de cette mesure.

La mesure du PA2 évaluée positivement par la Confédération mais classée en priorité B est ici reprise, comme demandé par la Confédération et parcequ'elle répond toujours à une forte nécessité.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du système de TP
- amélioration de l'intermodalité
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des développements urbanistiques avec la desserte TP.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) : -*

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et les mobilités douces

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** 2015-2016 : études test avec 3 bureaux d'urbanistes et 1 étude de transport

2016-2017 : concours d'urbanisme, et concours pour l'aménagement d'un parking silo

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2024

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

### Coûts

Coûts estimés : CHF 8 200 000.- CHF

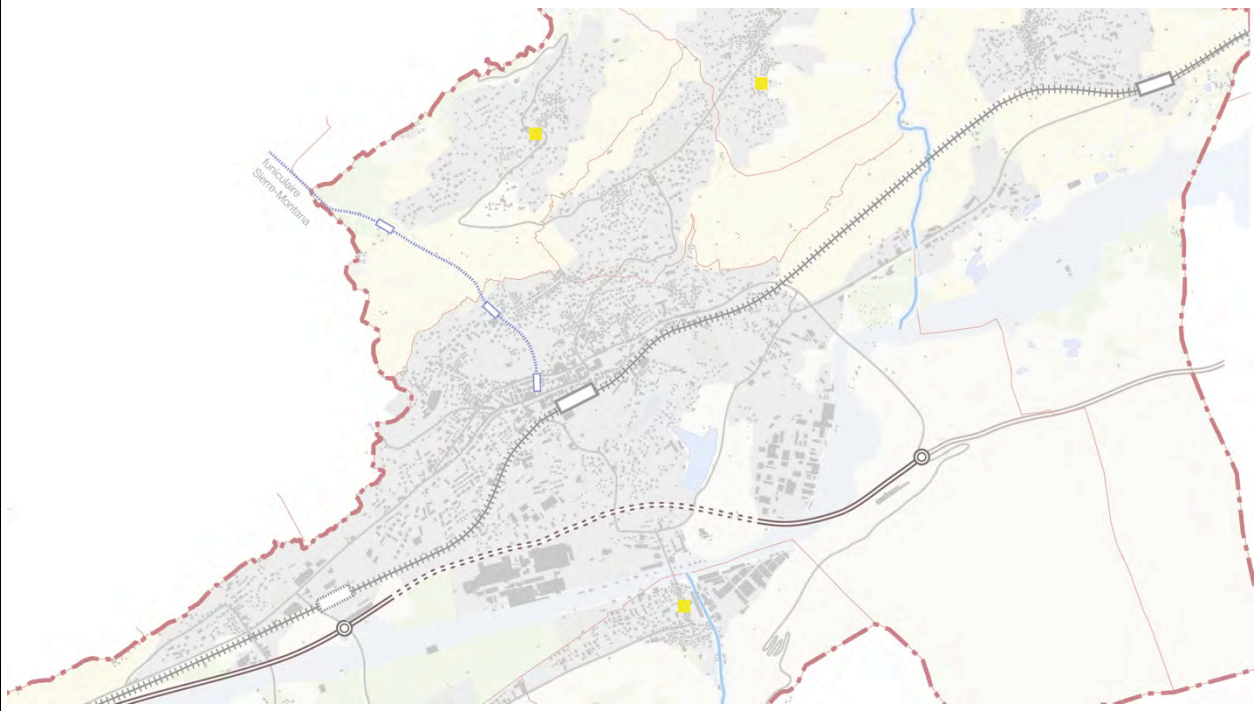
La mesure TP1.b du PA2 aggloSion avait également été évaluée à 8.2 Mio CHF.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération

Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables



|                                                                                                                              |                                                                              |                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>MESURE M10.3</b>                                                                                                          | <b>CHIPPIS, MIEGE, VENTHÔNE / INTERFACES ARRETS DE BUS ET MOBILITE DOUCE</b> |                     |
| <b>Thématique(s)</b><br>M10 - Interfaces multimodales                                                                        |                                                                              | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Chippis, Miège, Venthône<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chippis, Miège, Venthône - Canton / SRTCE |                                                                              |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> -          |                                                                              |                     |
|                                           |                                                                              |                     |



## INTENTION

### Etat actuel

Quelques difficultés ponctuelles ont été recensées sur les trois communes, au droit d'un arrêt de bus et d'une traversée piétonne par exemple. D'où la notion d'interface TP /MD.

A Chippis, le passage piéton au niveau de l'arrêt de bus "poste" possède une visibilité médiocre lorsque le bus est à l'arrêt.

A Miège, suite à un problème de sécurité, les passages piétons ont été modifiés. Il s'agira d'observer si la mesure prise a été suffisante. Un souci de visibilité est apparu au niveau de la place de rebroussement des bus à l'Eglise.

A Venthône, certaines traversées piétonnes manquent de sûreté.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Offrir des interfaces de qualité
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD.

### Description de la mesure

Les mesures de sécurisation seront menées conjointement avec le Canton qui a déjà effectué un assainissement. Il s'agira surtout d'observer si la nouvelle situation convient, notamment dans le cadre de la mise en place du réseau de TP d'agglomération.

## EVALUATION

### Opportunité

Des interfaces de qualité incitent les reports modaux. De plus il est indispensable que les usagers des TP se sentent en sécurité lorsqu'ils montent / descendent du bus ou qu'ils attendent celui-ci.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier
- amélioration du système de TP
- amélioration du réseau routier
- amélioration de l'intermodalité.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- amélioration de la qualité des espaces publics.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- mesure visant à assainir des potentiels points noirs en matière d'accidents.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

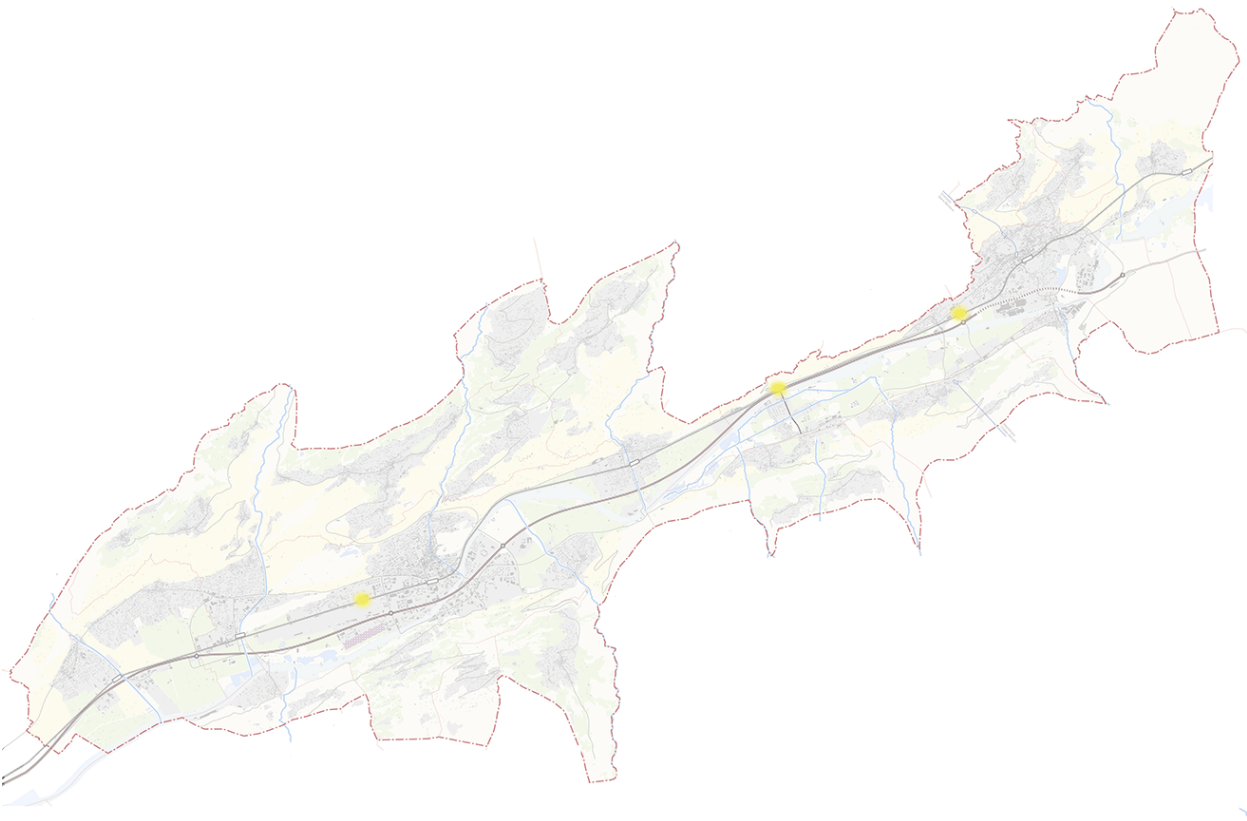
- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics et les mobilités douces

**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : 1**

| REALISATION                                                                                                                                                                                    |                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2022<br>Date prévue de la mise en service : 2024                                                                      | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2020 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 340 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |



| MESURE M10.4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | SION, SIERRE / AMENAGEMENT DES INTERFACES DES NOUVELLES HALTES FERROVIAIRES |                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M10 - Interfaces multimodales                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                             | <b>Priorité : B</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Sion, Siere<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Sion, Siere - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                             |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.047) TP2 - Nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport"<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Sup.7 - Sion / Nouvelle halte ferroviaire Sion-Ouest<br>Sup.8 - Siere / Nouvelle halte ferroviaire de Granges<br>Sup.9 - Siere / Nouvelle halte ferroviaire de Noës<br>(PRODES) |                                                                             |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                             |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

Dans le cadre de la création ou remise en service de nouvelles haltes ferroviaires, les abords de celles-ci doivent être aménagées pour accueillir les usagers et encourager les reports modaux.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Offrir des interfaces de qualité
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité et le confort des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains
- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD

### Description de la mesure

Les aménagements pour les usagers des TP tels que le stationnement vélo, les arrêts de bus, le mobilier urbain, ou la signalisation font partie de cette mesure qui concerne les 3 haltes ferroviaires en projet : Sion-Ouest (TP2 aggroSion), Granges et Noës.

## EVALUATION

### Opportunité

Des interfaces de qualité incitent les reports modaux. De plus il est indispensable que les usagers des TP se sentent en sécurité lorsqu'ils attendent sur les quais.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste
- amélioration du système de TP
- amélioration de l'intermodalité
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- coordination des secteurs bâtis avec le système de TP
- réduction de la dispersion de l'urbanisation
- amélioration de la qualité des espaces publics

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) : -*

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile via l'incitation à la multimodalité

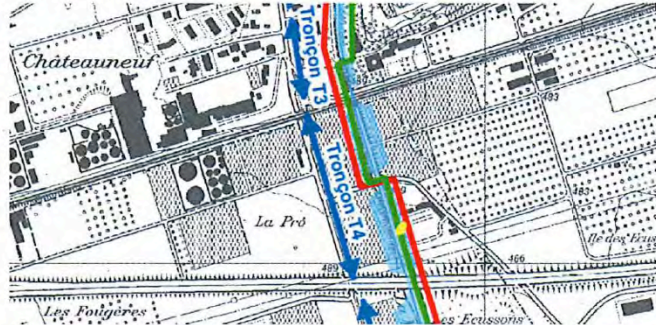
**Degré de maturité : 1**

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : -**

| REALISATION                                                                                                                                                                                      |                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2025<br>Date prévue de la mise en service : 2027                                                                        | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>2023 |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : CHF 1 000 000.- HT<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : selon décision de la Confédération<br>Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables |                                                       |





|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>MESURE M10.5</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>CONTHEY / CREATION D'UNE LIAISON MD VERS LA GARE DE CHATEAUNEUF-CONTHEY</b> |                     |
| <b>Thématique(s)</b><br>M10.a - Aménagements multimodaux MD / TP                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Conthey<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Conthey - Canton / SRTCE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> -<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> -<br><b>Autres coordinations :</b> Projet Morge<br>(6266.2.050) TP5 - Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                |                     |
| <p>Carte du danger hydrologique de la Morge, secteur Châteauneuf-Conthey, et plan d'intention de mobilité douce (PA-Morge ; vert piéton/rouge vélo)</p> <div data-bbox="194 1406 742 1729">  </div> <div data-bbox="778 1406 1437 1729">  </div> <p>Source : Canton, LCE</p> |                                                                                |                     |

## INTENTION

### Etat actuel

La carte des dangers hydrologiques indique un déficit sécuritaire de l'aménagement actuel de la Morge en cas de crue centennale, notamment au droit du passage des ponts de Châteauneuf-Conthey (route communale et voies CFF).

La liaison de mobilité douce dans le projet Morge est prévue ou maintenue le long de l'axe de la rivière, tantôt en rive gauche, tantôt en rive droite selon le type de mobilité. Cet axe en lien avec le cours d'eau, tout comme les autres liaisons de mobilité douce liées aux voies de communication du secteur (trottoirs routiers, etc.), sont interrompus par d'autres voies de communication (route, rail). Ces croisements posent potentiellement des problèmes de sécurité (passages piétons proche de carrefour, en courbe et/ou sur bosse).

Par ailleurs les liaisons existantes ne sont pas toujours les plus courtes et confortables dans les trajets quotidiens aux heures de pointe par exemple pour les étudiants cheminant du Sud de la gare de Châteauneuf à l'Ecole cantonale d'agriculture.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

Objectifs généraux :

- Offrir des interfaces de qualité
- Densifier le réseau MD au sein de chaque commune
- Assurer la sécurité des usagers sur les réseaux MD
- Offrir une grande qualité piétonne autour des pôles d'attractivité et des centres urbains

Objectifs particuliers :

- Aménagement et revitalisation de la Morge par mesure de sécurité
- Assurer la continuité des cheminements de mobilité douce entre la gare de Châteauneuf-Conthey et l'Ecole

### Description de la mesure

Un élargissement du gabarit de la Morge sous les voies de communication qui la franchissent (CFF et route communale) permettrait de faire passer un axe de mobilité douce en rive droite sous les ponts, avec connections aux quais de gare et aux trottoirs des routes existantes.

Cette solution présente moins de conflits avec les voies de communication (route, rail) en offrant une liaison sans détour pour les trajets de loisirs et pendulaires. La résolution du problème de sous-capacité hydraulique doit être analysée dans le cadre du projet Morge.

## EVALUATION

### Opportunité

Un projet d'aménagement et de revitalisation de la Morge en plaine est en cours (PA-Morge en adoption, projet d'enquête en élaboration). L'aménagement de l'interface de la gare de Châteauneuf-Conthey est prévu dans le cadre du PA2 aggroSion.

Ces deux éléments offrent l'opportunité de repenser l'accessibilité en mobilités douces dans le secteur.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

#### CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :

- amélioration du trafic piétonnier et cycliste entre le nord et le sud des voies CFF à Châteauneuf
- amélioration du système de TP via l'amélioration de l'interface gare
- amélioration du réseau routier par la suppression de conflits piétons/voiture
- amélioration de l'accessibilité à la gare et à l'école
- amélioration de l'intermodalité MD / TP
- amélioration du trafic de loisirs et pendulaires le long de la Morge et en traversée.

#### CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :

- amélioration de la qualité des espaces publics.

#### CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :

- Sécurisation des piétons par la réduction des conflits MD / TIM.

#### CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile via l'incitation à la multimodalité
- revitalisation de la Morge et de ses abords.

### Degré de maturité : 1

### Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) : Projet Morge

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022

Date prévue de la mise en service : 2024

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

### Coûts

Coûts estimés : CHF 1 000 000.- HT

### Financement

Part fédérale : selon décision de la Confédération

Solde : Canton et Commune sur la base des coûts imputables



| MESURE GM1.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | AGGLOMERATION / MESURES COMPLEMENTAIRES A LA MISE EN PLACE DU RESEAU DE TP D'AGGLOMERATION |                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>M3 - Autres mesures nécessaires à la mise en place du réseau TP d'agglomération                                                                                                                                                                                                             |                                                                                            | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Agglomération<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chaque commune concernée                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                            |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.048) TP3 - Réseau de transports publics routiers d'agglomération<br>GM8 - Communauté tarifaire<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> Toutes les mesures liées à la circulation des bus du réseau d'agglomération (de M1.1 à M2.3)<br><b>Autres coordinations :</b> - |                                                                                            |                     |
|                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                            |                     |



## INTENTION

### Etat actuel

Tout est à créer en termes de réseau d'agglomération. Aujourd'hui il existe des concessions de zones sur le territoire sédunois, concession prenant fin le 31.07.2018. La situation est similaire pour le secteur sierrois.

### Données quantitatives

Mesure non concernée.

### Objectifs

- Créer un réseau de transports publics d'agglomération
- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD

### Description de la mesure

Mise en place d'une communauté tarifaire agglo Valais-Central : création d'un réseau de bus attractif et lisible pour l'usager. Nécessité de mettre en place les ressources humaines et financières nécessaires.

Etude de faisabilité de la mise en place d'une concession de zone pour le réseau d'agglomération afin de garantir une certaine souplesse d'exploitation.

Promotion du réseau d'agglomération et de région : création d'outils de communication.

Il s'agira également d'affiner la stratégie d'exploitation et les niveaux de services visés.

## EVALUATION

### Opportunité

Mise en place du réseau de bus d'agglomération s'appuyant sur un réseau urbain et un réseau régional. Cette mesure est l'occasion d'offrir une meilleure visibilité de l'agglomération Valais Central aux touristes.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- amélioration du système de transports publics
- amélioration de l'accessibilité aux secteurs de l'agglomération par les transports publics
- amélioration de l'intermodalité grâce à l'aménagement des arrêts en lien avec des liaisons de mobilité douce
- influence sur la demande de transport
- amélioration du trafic de loisirs

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- favorise l'utilisation des transports publics en offrant une desserte attractive aux zones densément bâties de l'agglomération
- dessert les zones densément bâties et les pôles de développement non desservis par le réseau ferroviaire

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduit les nuisances environnementales (bruit, air) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics

**Degré de maturité :** mesure non concernée

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** 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

| REALISATION                                                                                                               |                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Calendrier de mise en œuvre</b><br>Date prévue du début des travaux : 2019<br>Date prévue de la mise en service : 2020 | <b>Calendrier de remise de l'avant-projet</b><br>Etude réalisée en 2016<br>Etudes complémentaires : 2018-2019 (Sierre) |
| <b>Coûts</b><br>Coûts estimés : -<br><br><b>Financement</b><br>Part fédérale : 0%<br>Solde : agglomération                |                                                                                                                        |



| MESURE GM2.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | AGGLOMERATION / GESTION COORDONNEE DU STATIONNEMENT PUBLIC |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>GM2 - Politique de stationnement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>Priorité : A</b>                                        |
| <b>Territoire concerné :</b> Agglomération<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chaque commune concernée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                            |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> (6266.2.030) S1 - Aménagement de parkings d'échange en connexion avec le réseau de transports publics d'agglomération<br>(6266.2.031) S2 - Aménagement de parkings en périphérie du centre-ville de Sion<br>GM4 - Elaboration d'un concept de stationnement d'agglomération<br>GM5 - Nouvelle réglementation coordonnée du stationnement sur domaine public<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M3.1 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1<br>M3.2 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 2<br>GM2.2 - Adaptation des règlements des constructions pour le stationnement privé<br><b>Autres coordinations :</b> -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                            |
| INTENTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                            |
| <b>Etat actuel</b><br><p>Aujourd'hui, le stationnement public, qu'il soit sur domaine public ou sur domaine privé, est géré par chaque commune individuellement sans coordination avec les autres communes de l'agglomération.</p> <p>Dans le cadre de la révision de sa politique de stationnement sur fonds publics, la Ville de Sion met en place une offre coordonnée de stationnement visant à inciter les reports modaux. Il paraît opportun d'élargir la réflexion à l'ensemble de l'agglomération pour répondre aux enjeux du projet. De plus la mise en place du réseau de bus d'agglomération constitue une opportunité pour revoir la politique de stationnement et éventuellement créer des parkings d'échange le cas échéant.</p> <p>On notera qu'à Sion, la révision de l'art. 40 du RCCZ régissant le stationnement est en cours. Idem pour la révision globale de la politique de stationnement sur fond public. La ville a également avancé sur la question des parkings d'échanges au sens large, en aménageant des abris à vélos sécurisés sur les parkings des Potences et des Echutes en 2015, ainsi qu'en réaménageant le parking des Echutes en 2016. Il est prévu pour 2017 - 2018 une augmentation de la capacité de ce parking qui fait aujourd'hui 50 places, dans l'idée de créer des synergies avec le réseau de bus d'agglomération.</p> <p>A Conthey, la révision de la politique de stationnement public est également en cours. La commune de Miège dispose du parking de la Faverge à côté d'un arrêt de transports publics, pour y faire du P+R. Idem pour la commune de Chippis et son parking à la rue Bellerive (rive gauche du Rhône).</p> <b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD</li> <li>- Inciter les reports modaux</li> <li>- Diminuer l'emprise du stationnement sur l'espace public</li> </ul> <b>Description de la mesure</b><br><p>Le nombre de places publiques de stationnement est réévalué sur la base d'une analyse spécifique dans les différents secteurs de l'agglomération.</p> <p>La localisation des places est optimisée de manière à réduire les trajets du trafic cherchant à accéder à ces places. Le trafic "tournant" à la recherche d'une place de stationnement doit être plus particulièrement examiné.</p> <p>La tarification du stationnement est adaptée en fonction des secteurs de manière à favoriser l'utilisation des places publiques par les usagers auxquels elles sont destinées (les visiteurs et les clients).</p> <p>L'attribution des vignettes de stationnement aux habitants et aux actifs est réexaminée de manière à ne pas contourner la réglementation du stationnement privé (mesure GM2.2). Le principe d'offrir une place de stationnement dans le secteur de travail ou de domicile n'est plus la règle. Les places de stationnement de remplacement sont mises à disposition en périphérie de l'agglomération.</p> <p>Les places publiques ainsi libérées au centre-ville et dans les centres secondaires sont supprimées et réaffectées à l'espace public. La localisation du stationnement en souterrain est privilégiée.</p> |                                                            |

## EVALUATION

### Opportunité

L'offre en stationnement est un élément déterminant quant à l'attractivité des transports individuels. Il est donc pertinent, dans l'agglomération, de réduire au maximum l'offre en stationnement public. Il y aura cependant lieu de s'assurer de la viabilité économique de l'agglomération.

La réduction du nombre de vignettes de stationnement offertes aux habitants et aux actifs à proximité immédiate de leur lieu d'habitat ou d'activité contribuera à encourager l'utilisation des transports publics. Elle permettra également de restituer de l'espace public à la ville.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- en réduisant l'attractivité du trafic automobile pour les déplacements quotidiens, cette mesure contribue à l'amélioration des conditions de circulations des TP et de la MD.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- en réduisant le nombre de places de stationnement sur domaine public, permet de revaloriser l'espace public urbain. De plus la diminution du trafic automobile liée à cette mesure permet une requalification des espaces publics favorisant ainsi l'habitat dans l'agglomération.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part modale TIM.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile via l'incitation à la multimodalité

**Degré de maturité :** mesure non concernée

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** mesure non concernée

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2024

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

### Coûts

Coûts estimés : -

### Financement

Part fédérale : 0%  
Solde : agglomération

| MESURE GM2.2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | AGGLOMERATION / ADAPTATION DES REGLEMENTS COMMUNAUX DES CONSTRUCTIONS POUR LE STATIONNEMENT PRIVE |                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Thématique(s)</b><br>GM2 - Politique de stationnement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                   | <b>Priorité : A</b> |
| <b>Territoire concerné :</b> Agglomération<br><b>Maitre d'ouvrage :</b> Chaque commune concernée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                   |                     |
| <b>Mesure du PA2 en relation :</b> GM1 - Elaboration de plans de mobilité pour les employés des services publics<br>GM2 - Elaboration de plans de mobilité pour les principales entreprises de l'agglomération<br>GM7 - Modification des règlements communaux de construction pour les zones d'activités et les zones d'habitation<br><b>Mesure du PA3 corrélée / liée :</b> M3.1 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1<br>M3.2 - Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 2<br><b>Autres coordinations :</b> -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                   |                     |
| INTENTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                   |                     |
| <b>Etat actuel</b><br><p>Aujourd'hui, le stationnement privé est géré par chaque commune individuellement en tenant compte à minima des normes VSS. On ne peut cependant pas parler de gestion volontariste du stationnement. Or le stationnement est un outil de gestion de la mobilité en tant que moyen d'incitation aux reports modaux.</p> <b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordonner la politique de stationnement avec les objectifs TP et MD</li> <li>- Inciter les reports modaux</li> </ul> <b>Description de la mesure</b> <p>Les règlements communaux d'urbanisme seront adaptés afin de diminuer l'offre en stationnement privé pour les nouvelles constructions et pour les projets de transformation ou d'agrandissement.</p> <p>Les normes VSS continueront à servir de référence quant à la méthode de dimensionnement et à la définition des coefficients de localisation.</p> <p>Les coefficients de réduction liés à la qualité de l'offre en transports publics et à la possibilité de se déplacer en mobilité douce seront cependant réduits par rapport aux coefficients proposés par les normes. La valeur inférieure de la fourchette sera fixée à la moitié de la valeur inférieure de la norme, la valeur supérieure de la fourchette sera fixée à la valeur moyenne de la norme.</p> <p>Un article complémentaire permettra de réduire encore ces valeurs si les circonstances le justifient.</p> <p>Les règlements de construction des communes de l'agglomération seront en outre adaptés afin d'imposer aux entreprises de plus de 30 employés publiques et privées la mise en oeuvre d'un plan de mobilité lors de projets de construction ou de transformation.</p> |                                                                                                   |                     |



## EVALUATION

### Opportunité

L'offre en stationnement est un élément déterminant quant à l'attractivité des transports individuels. Il est donc pertinent, dans l'agglomération, de réduire au maximum l'offre en stationnement privé. Il y aura cependant lieu de s'assurer de la viabilité économique de l'agglomération.

### Utilité de la mesure selon les critères d'efficacité

*CE1 (amélioration de la qualité du système de transports) :*

- en réduisant l'attractivité du trafic automobile pour les déplacements quotidiens, cette mesure contribue à l'amélioration des conditions de circulations des TP et de la MD.

*CE2 (développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti) :*

- en réduisant le nombre de places de stationnement sur domaine public, permet de revaloriser l'espace public urbain. De plus la diminution du trafic automobile liée à cette mesure permet une requalification des espaces publics favorisant ainsi l'habitat dans l'agglomération.

*CE3 (accroissement de la sécurité du trafic) :*

- améliore la sécurité de tous les usagers en diminuant la part modale TIM.

*CE4 (réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources) :*

- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 par la diminution du trafic automobile via l'incitation à la multimodalité

**Degré de maturité :** mesure non concernée

**Faisabilité (pour les mesures de grande ampleur) :** mesure non concernée

## REALISATION

### Calendrier de mise en œuvre

Date prévue du début des travaux : 2022  
Date prévue de la mise en service : 2024

### Calendrier de remise de l'avant-projet

2020

### Coûts

Coûts estimés : -

### Financement

Part fédérale : 0%  
Solde : agglomération