

Deuxième partie

Partie relative aux mesures

Agglomération Valais central
Projet d'agglomération de 5^e génération

1 _ Liste des mesures et coûts	253
PAY – Paysage	263
URB – Urbanisation	333
AGGLO - Assumées entièrement par l'agglomération	373
MS – Ordre supérieur	389
CR – Capacité des routes	399
GT – Paquet gestion du trafic	407
VSR – Valorisation et sécurisation de l'espace routier	411
IM – Interfaces multimodales	437
MD – Mobilité douce	453
TP – Transports publics	471
ME – Mobilité électrique	477
LOG – Transport lié à l'activité économique et logistique	481
2 _ Tableaux d'informations factuelles	485

1 _ Liste des mesures et coûts

Mesures sans demande de contributions fédérales

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Paysage (PAY)			
PAY.5.FRP	Mesure A	Lignes directrices pour le traitement des franges	-
PAY.5.SDA	Mesure A	Mise en œuvre de la stratégie cantonale des surfaces d'assolement	-
PAY.5.BIO	Mesure A	Les liaisons biologiques et les réseaux biodiversité	-
PAY.5.BIO.A	Mesure A	Liaisons biologiques et réseaux biodiversité (priorité A)	-
		PAY.5.BIO.A.01 Revitalisation des rives de la Lizerne entre Ardon et Vétroz	-
		PAY.5.BIO.A.02 Renaturation et revitalisation de la Morge	-
		PAY.5.BIO.A.03 Corridor biologique à Aproz	-
		PAY.5.BIO.A.04 Renaturation de la Borgne	-
		PAY.5.BIO.A.05 Biotope humide de Corbassières	-
		PAY.5.BIO.A.06 Uvrier Ouest – renaturation de milieu humide à Batassé	-
		PAY.5.BIO.A.08 Plantation de haies indigènes	-
		PAY.5.BIO.A.09 Aménagements pour la biodiversité sur des vignes vaques	-
		PAY.5.BIO.A.10 Sierre Ouest: mesures nature et paysage	-
		PAY.5.BIO.A.11 Sierre – Noës: mesures nature et paysage	-
		PAY.5.BIO.A.12 Sierre – Grange: mesures nature et paysage	-
		PAY.5.BIO.A.13 Sierre Est: mesures nature et paysage	-
		PAY.5.BIO.A.14 Crans-Montana, Lens: mesures nature et paysage	-
PAY.5.BIO.B	Mesure B	Liaisons biologiques et réseaux biodiversité (priorité B)	-
		PAY.5.BIO.B.07 Canal des potences et colline	-
PAY.5.RES	Mesure A	Résilience des villes et villages	-
PAY.5.RES.A	Mesure A	Résilience des territoires urbanisés (priorité A)	-
		PAY.5.RES.A.01 Conthey: Végétalisation de la toiture du site scolaire	-
		PAY.5.RES.A.02 Sion: Chaîne des Parcs (Ronquoz 21)	-
		PAY.5.RES.A.03 Sion: Parc de la BCVs	-
		PAY.5.RES.A.04 Sion: Rénovation de la place de la Planta	-
		PAY.5.RES.A.05 Sion: Parcs de la rue des Maraîches	-
		PAY.5.RES.A.06 Sion: Parc des Mayennets	-

		PAY.5.RES.A.07 Savièse: Perméabilisation de la cour d'école de Moréchon	-
		PAY.5.RES.A.08 Savièse: Végétalisation de la Place du Binii	-
		PAY.5.RES.A.09 Savièse: Projet Rues vivantes	-
		PAY.5.RES.A.10 Arbaz: Réaménagement de la place de l'ancienne église	-
		PAY.5.RES.A.11 Ayent: Aménagement du parvis de l'église St-Romain	-
		PAY.5.RES.A.12 Ayent: Aménagement de la place du Pré-des-Soeurs	-
		PAY.5.RES.A.13 Ayent: Micro-aménagements écologiques	-
		PAY.5.RES.A.14 Sierre: Perméabilisation de la cour d'école de Muraz	-
PAY.5.RES.B	Mesure B	Résilience des territoires urbanisés (priorité B)	-
		PAY.5.RES.B.15 Chippis: Perméabilisation de la cour d'école et arborisation des berges de la Navizence	-

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Urbanisation			
URB.5.STR	Mesure A	Secteurs stratégiques	-
URB.5.STR.A	Mesure A	Secteurs stratégiques (priorité A)	-
		URB.5.STR.A.01 Secteur stratégique « Ardon gare »	-
		URB.5.STR.A.02 Secteur stratégique « Conthey gare »	-
		URB.5.STR.A.03 Secteur stratégique « Ronquoz 21 »	-
		URB.5.STR.A.04 Secteur stratégique « Condémine »	-
		URB.5.STR.A.05 Secteur stratégique « Uvrier / Saint-Léonard »	-
		URB.5.STR.A.07 Secteur stratégique « Ardon centre »	-
		URB.5.STR.A.08 Secteur stratégique « Vétroz »	-
		URB.5.STR.A.09 Secteur stratégique « Les Rottes »	-
		URB.5.STR.A.10 Secteur stratégique « Potences (Châteauneuf) »	-
		URB.5.STR.A.12 Secteur stratégique « Colline des écureuils (Montana gare) »	-
		URB.5.STR.A.14 Secteur stratégique « Chippis »	-
		URB.5.STR.A.15 Secteur stratégique « Chalais »	-
URB.5.STR.B	Mesure B	Secteurs stratégiques (priorité B)	-
		URB.5.STR.B.06 Secteur stratégique « Salquenen »	-
		URB.5.STR.B.11 Secteur stratégique « Haute-Nendaz »	-
		URB.5.STR.B.13 Secteur stratégique « Sous-Géronde »	-
URB.5.ZAE	Mesure A	Stratégie régionale de gestion des zones d'activités économiques	-
URB.5.ZAB	Mesure A	Méthode pour l'implantation d'installations générant du trafic important (IGT) et d'installations d'intérêt public régionales	-

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Assumées entièrement par l'agglomération (AGGLO)			
AGGLO.5.A.01	Mesure A	Gestion coordonnée du stationnement à l'échelle de l'agglomération	100 000
AGGLO.5.A.02	Mesure A	Action de promotion de la mobilité douce	50 000
AGGLO.5.A.03	Mesure A	Gouvernance des transports publics	40 000
AGGLO.5.A.04	Mesure A	Incitation à la multimodalité dans les zones à forte densité d'emplois	20 000
AGGLO.5.A.05	Mesure A	Stratégie de monitoring de la part modale	20 000
AGGLO.5.A.06	Mesure A	Établissement d'une charte d'aménagement des espaces routiers	60 000
AGGLO.5.B.01	Mesure B	Élaboration d'une stratégie logistique d'agglomération	60 000

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Ordre supérieur (MS)			
MS.5.A.01	Mesure A	Liaison câblée Bramois – Nax	10 000 000
MS.5.A.02	Mesure A	Liaison câblée Sion – Mayens de l'Hôpital	30 000 000
MS.5.A.03	Mesure A	Liaison câblée Conthey – Haute-Nendaz	50 000 000
MS.5.C.01	Mesure C	Nouvelle halte ferroviaire de Granges et liaison câblée Granges – Lens	10 000 000

Mesures avec demande de contributions fédérales

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Capacité des routes (CR)			
CR.5.A.01	Mesure A	Catégorie Gestion du trafic, Horizon A	15 320 000
CR.5.B.01	Mesure B	Sierre: PI de la Scie	4 800 000

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Gestion du trafic (GT)			
P.GT.5.A	Paquet forfaitaire A	Catégorie Gestion du trafic, Horizon A	1 000 000
		P.GT.5.A.01 Sierre: Adaptation des carrefours à feux	500 000
		P.GT.5.A.02 Sion: Gestion des carrefours pour progression des bus	500 000

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Interfaces multimodales (IM)			
IM.5.A.01	Mesure A	Sion: Interface Bramois en lien avec la liaison Bramois – Nax	1 200 000
IM.5.A.02	Mesure A	Mont-Noble: Interface Nax en lien avec la liaison Bramois – Nax	300 000
IM.5.A.03	Mesure A	Sion: Interface sud de la gare de Sion	5 000 000
IM.5.A.04	Mesure A	Chalais: Interface téléphérique CBV, gare de Chalais	1 000 000
IM.5.A.05	Mesure A	Sierre: Liaison gares routière-ferroviaire-funiculaire	1 480 000

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Valorisation et sécurisation de l'espace routier (VSR)			
VSR.5.A.01	Mesure A	Sion: Requalification T9 Sion Ouest	12 260 000
VSR.5.A.02	Mesure A	Savièse: Requalification de la traversée de localité St-Germain et Roumaz (RC60 et RC61)	6 730 000
VSR.5.A.03	Mesure A	Ayent: Requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (RC58)	7 430 000
PVSR.5.A	Paquet forfaitaire A	Catégorie Valorisation et sécurisation de l'espace routier, Horizon A	31 315 000
		PVSR.5.A.01 Ayent: Aménagement de la place du musée des Bisses	100 000
		PVSR.5.A.02 Ayent: Amélioration de la sécurité sur la rue de l'Eglise	70 000
		PVSR.5.A.03 Chalais: Sécurisation du trajet vers l'école de Chalais et de ses abords	700 000
		PVSR.5.A.04 Conthey: Modération de la Rue des Grands-Prés	815 000
		PVSR.5.A.05 Conthey: Modération de la Rue du Collège	700 000
		PVSR.5.A.06 Conthey: Requalification de la Route des Rottes	655 000
		PVSR.5.A.07 Conthey: Modération de la Route d'Antzère	610 000

		P.VSR.5.A.08 Grône: Réaménagement du centre du village entre la place du Nézet et l'église	1 735 000
		P.VSR.5.A.09 Grône: Réorganisation des mobilités sur la place des Ecoles	300 000
		P.VSR.5.A.10 Nendaz: Aménagement d'une zone piétonne à Haute-Nendaz	1 350 000
		P.VSR.5.A.11 Nendaz: Requalification de la Rue des jardins, de la rue des Iles et de la rue du Canal	750 000
		P.VSR.5.A.12 Salgesch: Requalification de la Place du Village (Dorfplatz)	1 410 000
		P.VSR.5.A.13 Sierre: Requalification de la Route de Sion (secteur Est: Atlantic-Beaulieu)	3 300 000
		P.VSR.5.A.14 Sierre: Requalification de la jonction Route Plaine, Route Simplon et Rue Bourg	2 900 000
		P.VSR.5.A.15 Sierre: Requalification de l'Avenue Général Guisan	2 025 000
		P.VSR.5.A.16 Sierre: Requalification de la rue de Mura	1 800 000
		P.VSR.5.A.17 Sion: Requalification de la rue du Rawil (entrée nord)	2 200 000
		P.VSR.5.A.18 Sion: Réaménagement de l'Avenue des Mayennets	2 500 000
		P.VSR.5.A.19 Vétroz: Réaménagement de l'Avenue des Vergers nord	3 025 000
		P.VSR.5.A.20 Vétroz: Réaménagement de la Route du Rhône	1 500 000
		P.VSR.5.A.21 Veysonnaz: Requalification de la rue du Centre Village	1 370 000
		P.VSR.5.A.22 Arbaz: Requalification de la Route du village depuis la place du Marais	1 500 000
VSR.5.B.01	Mesure B	Sion: Requalification RCR07 av. de la Gare à Sion	6 670 000
P.VSR.5.B	Paquet forfaitaire B	Catégorie Valorisation et sécurisation de l'espace routier, Horizon B	19 235 000
		P.VSR.5.B.01 Noble-Contrée: Requalification de la route des Bondes	300 000
		P.VSR.5.B.02 Chalais: Réaménagement de la rue Centrale à la suite du déclassement en route communale	1 800 000
		P.VSR.5.B.03 Chalais: Réaménagement de la route d'Anniviers à Vercorin à la suite du déclassement en route communale	1 200 000
		P.VSR.5.B.04 Conthey: Sécurisation de l'avenue de la Gare, partie Nord	770 000
		P.VSR.5.B.05 Conthey: Réaménagement de la rue Près du Torrent	735 000
		P.VSR.5.B.06 Conthey: Réaménagement de la Rue de Vétroz	675 000
		P.VSR.5.B.07 Conthey: Réaménagement de la Rue des Fougères	595 000
		P.VSR.5.B.08 Conthey: Réaménagement du chemin de la Chapelle	560 000
		P.VSR.5.B.09 Sierre: Requalification de la route du Rawyl et de l'avenue de l'Ecole	4 500 000
		P.VSR.5.B.10 Sierre: Requalification de l'espace public Cloux Roussier nord	2 160 000
		P.VSR.5.B.11 Sierre: Requalification de la rue Lamberson	2 025 000
		P.VSR.5.B.12 Sierre: Requalification de la rue de l'Industrie	2 025 000
		P.VSR.5.B.13 Sierre: Requalification de la route de l'Ancien Sierre	1 890 000

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Mobilité douce (MD)			
MD.5.A.01	Mesure A	Sion: Ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)	6 560 000
MD.5.A.02	Mesure A	Sion: Passage inférieur mobilité douce Cour de Gare	18 500 000
P.MD.5.A	Paquet forfaitaire A	Catégorie Mobilité douce, Horizon A	28 305 500
		P.MD.5.A.01 Ardon: Aménagements MD de la meunière Genevrens - Halte Ardon	500 000
		P.MD.5.A.02 Ardon: Rabattement MD à la zone d'activités d'Ardon	500 000
		P.MD.5.A.03 Ardon: Aménagements MD de diverses meunières à travers le village	400 000
		P.MD.5.A.04 Ardon et Vétroz: Aménagements MD des rives de la Lizerne	2 500 000
		P.MD.5.A.05 Ardon et Vétroz: Prolongement sud du passage inférieur de la halte d'Ardon et passerelle sur la Lizerne	1 500 000
		P.MD.5.A.06 Chalais: Passerelle mobilité douce pour rejoindre le téléphérique de Vercorin	300 000
		P.MD.5.A.07 Conthey: Passage inférieur sous les voies CFF	4 480 000
		P.MD.5.A.08 Sion: Liaison Passerelle de Vissigen - Gare	3 500 000
		P.MD.5.A.09 Sion: Liaison gare de Sion - les Iles	985 000
		P.MD.5.A.10 Vétroz: Aménagement d'un itinéraire MD à travers la zone d'activités de Vétroz	750 000
		P.MD.5.A.11 Arbaz: Liaison cycliste Ayent-Arbaz sur réseau communal	200 000
		P.MD.5.A.12 Chalais: Cheminement de mobilité douce entre le parking des Crêtes et Daval	600 000
		P.MD.5.A.13 Chalais: Cheminement de mobilité douce entre le parking des Crêtes et le secteur des Grandpraz	450 000
		P.MD.5.A.14 Noble-Contrée: Création de liaisons cyclables entre les localités de Veyras-Miège-Venthône sur réseau communal	800 000
		P.MD.5.A.15 Savièse: Liaison Sion-Savièse sur réseau communal	90 000
		P.MD.5.A.16 Sion: Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet ouest	700 000
		P.MD.5.A.17 Sion: Liaison pendulaire piétonne côteau sud sur réseau communal	250 000
		P.MD.5.A.18 Sierre: Aménagement cyclable et réaménagement de la rue de Plantassage à Noës - Secteur Ouest entre les rues Ehala/Pont-Chalais	2 200 000
		P.MD.5.A.19 Sierre: Aménagement d'un cheminement MD rue de Plantassage à Noës - Secteur Est entre les rues Potence/Ehala	1 900 000
		P.MD.5.A.20 Sierre: Aménagement d'un cheminement MD entre Edeha et la gare de Sierre	1 280 000
		P.MD.5.A.21 Sierre: Aménagement d'un cheminement MD rue de Pont Chalais Ecosia / Chalais	1 230 000

		P.MD.5.A.22 Sierre: Aménagement du chemin de Chantegrive pour la mobilité douce	500 000
		P.MD.5.A.23 Sierre: Aménagement d'un cheminement MD rue des Lacustres / Rossefeld	420 000
		P.MD.5.A.24 Arbaz: Aménagement de cheminements piétons sur réseau communal	215 000
		P.MD.5.A.25 Ayent: Aménagements de cheminements piétons en rabattement aux arrêts de bus et à l'école sur réseau communal	70 000
		P.MD.5.A.26 Chippis: Réaménagement et sécurisation de la route des Clives	360 000
		P.MD.5.A.27 Veyonnaz: Liaison mobilité douce entre le centre du village et l'interface de la future liaison câblée	380 000
		P.MD.5.A.28 Stationnement vélo - Mesure générale	1 245 500
MD.5.B.01	Mesure B	Haut-Plateau: Liaison verticale mécanisée entre le hub bus de Crans et Cry d'Er	7 860 000
P.MD.5.B	Paquet forfaitaire B	Catégorie Mobilité douce, Horizon B	6 268 000
		P.MD.5.B.01 Sierre: Jonction Passegiata au sein du quartier des Condémines	2 898 000
		P.MD.5.B.02 Savièse: Création et sécurisation des cheminements intercommunaux sur le réseau communal	300 000
		P.MD.5.B.03 Nendaz: Liaison entre Place de la télécabine et Plaine des Écluses	2 500 000
		P.MD.5.B.04 Veyonnaz: Liaison mobilité douce entre la station touristique et le centre du village	570 000

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Transports publics (TP)			
P.TP.5.A	Paquet forfaitaire A	Catégorie Transports publics, Horizon A	4 050 000
		P.TP.5.A.01 Arbaz: Équipement des arrêts de bus	300 000
		P.TP.5.A.02 Ayent: Équipement des arrêts de bus	410 000
		P.TP.5.A.03 Crans-Montana: Place de rebroussement du Genevois	260 000
		P.TP.5.A.04 Lens: Place de rebroussement du Régent	200 000
		P.TP.5.A.05 Nendaz: Place de rebroussement à Fey	300 000
		P.TP.5.A.06 Noble-Contrée: Place de rebroussement à Venthône	280 000
		P.TP.5.A.07 Noble-Contrée: Place de rebroussement à Miège	250 000
		P.TP.5.A.08 Sion: Équipement des arrêts de bus	1 750 000
		P.TP.5.A.09 Vex: place de rebroussement pour les bus	300 000
TP.5.C	Mesures C	Mesure à long terme catégorie Transports publics	-
		TP.5.C.01 Électrification du réseau TP (Sierre)	-

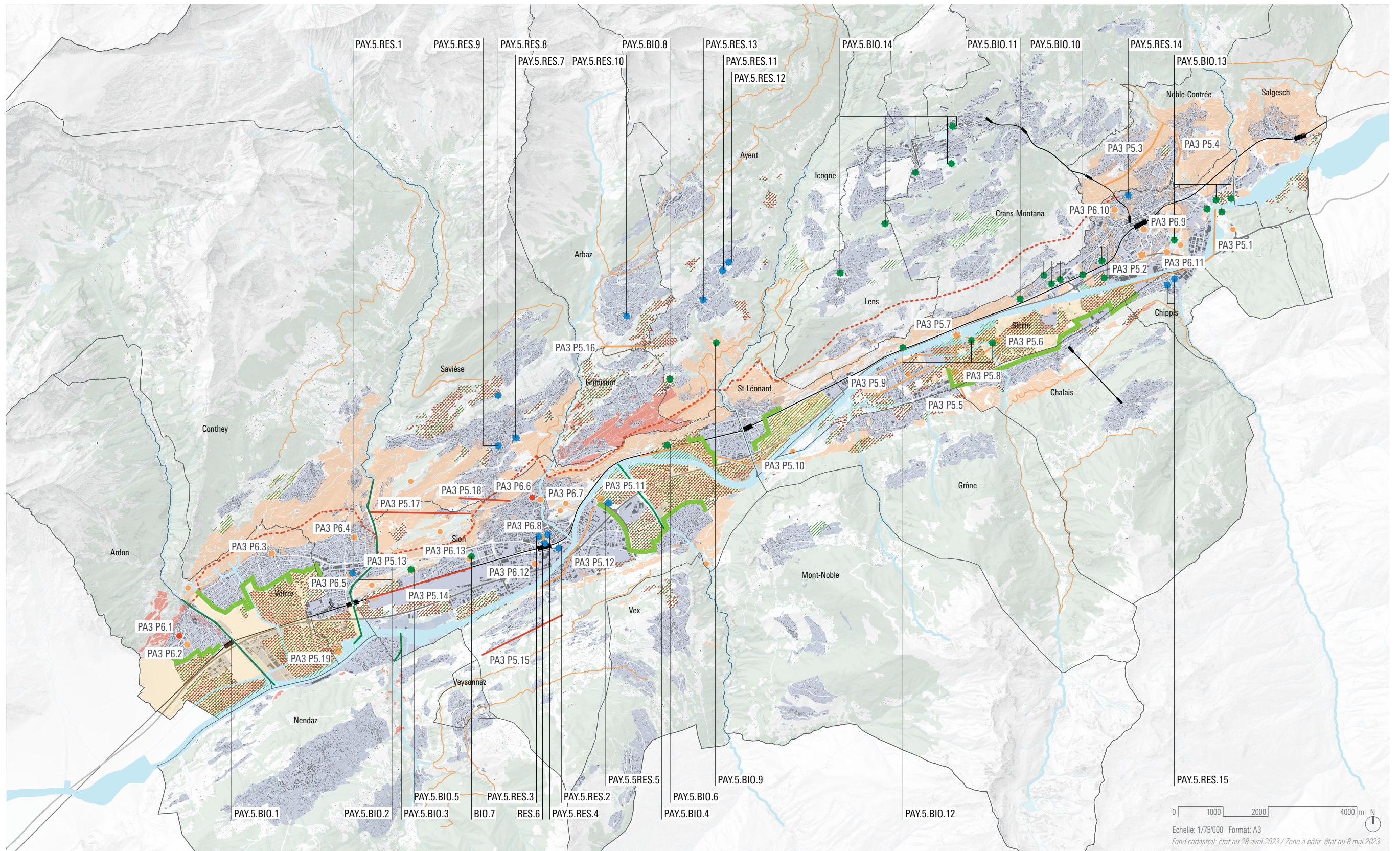
N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Mobilité électrique (ME)			
ME.5.A.01	Mesure A	Agglomération : mise en place de bornes de recharges de stationnement électriques	839 000

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Transport lié à l'activité économique et logistique (LOG)			
LOG.5.C	Mesures C	Mesure à long terme Catégorie Transport lié à l'activité économique et logistique	-
		LOG.5.C.01 Nendaz : Accès logistique SEBA	-
		LOG.5.C.02 Sierre : Zone extérieure de transbordement pour poids lourds	-

Total des coûts des mesures

Horizon	Coût HT [CHF]
Total horizon A (2028-2032)	141 289 500
Total horizon B (2032-2036)	44 833 000
Total Horizon A+B	186 122 500

Localisation des mesures paysage



0 1000 2000 4000 m N
 Echelle: 1/75'000 Format: A3
 Fond cadastral: état au 28 avril 2023 / Zone à bâtir: état au 8 mai 2023

Légende Fond de plan Périomètre PA5 Zone à bâtir 15 LAT Bâtiment Cours d'eau / plan d'eau Surface boisée Autoroute Voies ferrées - Ligne / Gare Liaison station - Ligne / Gare	Mesures paysage PA5 Franges paysagères PAY.5.FRP Surfaces d'assolement PAY.5.SDA Liaisons biologiques et réseaux biodiversité Résilience des villes et des territoires	Mesure paysage PA3 (réalisée - en cours - à l'étude / Non réalisée - sans infos) SDA PA3 P2 Coeurs agricoles PA3 P2 Coteaux viticoles PA3 P3 Nature en ville Sites d'intérêt paysager PA3 P7 Mesures localisées du REC	Liaisons biologiques Bisses PA3 P4 Rhône et affluents PA3 P1 Sentier d'agglomération PA3 P4


VALAIS CENTRAL
PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5^e GÉNÉRATION
Mesures paysage
 [19.02.2025]

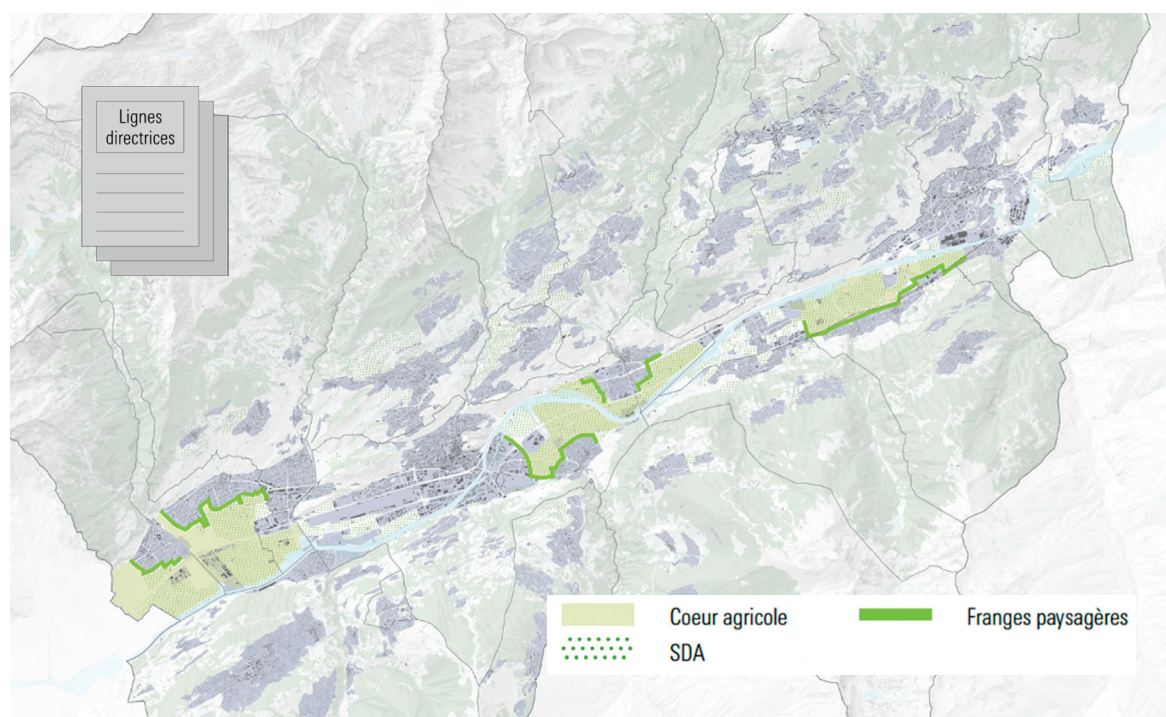
team+
 territoire et mobilité

Mesures paysage

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Paysage (PAY)			
PAY.5.FRP	Mesure A	Lignes directrices pour le traitement des franges	-
PAY.5.SDA	Mesure A	Mise en œuvre de la stratégie cantonale des surfaces d'assolement	-
PAY.5.BIO	Mesure A	Les liaisons biologiques et les réseaux biodiversité	-
PAY.5.BIO.A	Mesure A	Liaisons biologiques et réseaux biodiversité (priorité A)	-
		PAY.5.BIO.A.01 Revitalisation des rives de la Lizerne entre Ardon et Vétroz	-
		PAY.5.BIO.A.02 Renaturation et revitalisation de la Morge	-
		PAY.5.BIO.A.03 Corridor biologique à Aproz	-
		PAY.5.BIO.A.04 Renaturation de la Borgne	-
		PAY.5.BIO.A.05 Biotope humide de Corbassières	-
		PAY.5.BIO.A.06 Uvrier Ouest – renaturation de milieux humide à Batassé	-
		PAY.5.BIO.A.08 Plantation de haies indigènes	-
		PAY.5.BIO.A.09 Aménagements pour la biodiversité sur des vignes vaques	-
		PAY.5.BIO.A.10 Sierre Ouest: mesures nature et paysage	-
		PAY.5.BIO.A.11 Sierre – Noës: mesures nature et paysage	-
		PAY.5.BIO.A.12 Sierre – Grange: mesures nature et paysage	-
		PAY.5.BIO.A.13 Sierre Est: mesures nature et paysage	-
		PAY.5.BIO.A.14 Crans-Montana, Lens: mesures nature et paysage	-
PAY.5.BIO.B	Mesure B	Liaisons biologiques et réseaux biodiversité (priorité B)	-
		PAY.5.BIO.B.07 Canal des potences et colline	-
PAY.5.RES	Mesure A	Résilience des villes et villages	-
PAY.5.RES.A	Mesure A	Résilience des territoires urbanisés (priorité A)	-
		PAY.5.RES.A.01 Conthey: Végétalisation de la toiture du site scolaire	-
		PAY.5.RES.A.02 Sion: Chaîne des Parcs (Ronquoz 21)	-
		PAY.5.RES.A.03 Sion: Parc de la BCVs	-
		PAY.5.RES.A.04 Sion: Rénovation de la place de la Planta	-
		PAY.5.RES.A.05 Sion: Parcs de la rue des Maraîches	-
		PAY.5.RES.A.06 Sion: Parc des Mayennets	-
		PAY.5.RES.A.07 Savièse: Perméabilisation de la cour d'école de Moréchon	-

		PAY.5.RES.A.08 Savièse: Végétalisation de la Place du Binii	-
		PAY.5.RES.A.09 Savièse: Projet Rues vivantes	-
		PAY.5.RES.A.10 Arbaz: Réaménagement de la place de l'ancienne église	-
		PAY.5.RES.A.11 Ayent: Aménagement du parvis de l'église St-Romain	-
		PAY.5.RES.A.12 Ayent: Aménagement de la place du Pré-des-Sœurs	-
		PAY.5.RES.A.13 Ayent: Micro-aménagements écologiques	-
		PAY.5.RES.A.14 Sierre: Perméabilisation de la cour d'école de Muraz	-
PAY.5.RES.B	Mesure B	Résilience des territoires urbanisés (priorité B)	-
		PAY.5.RES.B.15 Chippis: Perméabilisation de la cour d'école et arborisation des berges de la Navizence	-

<p>Numéro PAY.5.FRP</p>	<p>Lignes directrices pour le traitement des franges</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique PA2: - PA3: P2 Code ARE: 6266.3.255</p>	<p>Coût à la charge de l'agglomération: 60'000 CHF (HT)</p>
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Agglo Valais central Territoire(s) concerné(s): Toutes les communes</p>	
<p>Description</p>		



La mesure PA3 P2 est réalisée. Les franges agricoles étaient considérées, mais à l'intérieur de mesures visant plutôt à valoriser les cœurs agricoles et les surfaces d'assolement. Un projet de développement régional a mené à une prise en compte des franges à Nendaz, Conthey, Vétroz et Ardon. Mais leur intégration n'est pas systématique à chaque commune de l'agglomération. L'identification des franges a également été affinée dans le cadre du PDi Valais Central et ce travail servira de base aux réflexions pour l'élaboration des lignes directrices des franges agricoles. Les franges agricoles sont définies par la limite avec les cœurs agricole et les surfaces d'assolement (SDA).

Cette mesure a pour objectif de mieux définir comment qualifier les franges urbaines (transition paysagère entre espaces bâtis et non bâtis) en élaborant des lignes directrices à l'intention des communes. Cette mesure vise à donner des outils adaptés aux communes pour mettre en œuvre et qualifier les franges.

Les espaces situés en limite d'urbanisation revêtent une importance particulière (paysagère, écologique, sociale), mais il est difficile de savoir comment les aménager (conflits d'usages, conflits d'intérêt entre urbain et rural, superposition à la zone à bâtir). Le réaménagement des franges permet de renforcer la structure paysagère et ainsi de favoriser la résilience de l'agglomération face aux changements climatiques. Aménagées et valorisées, les franges peuvent également offrir de nouveaux espaces publics pour la population. Cette mesure vise à promouvoir la réalisation d'espaces tampons entre les terres productrices et les espaces construits, ainsi qu'à l'instauration de meilleures synergies entre ville et campagne.

Les lignes directrices doivent porter sur :

- Les principes de planification possibles en zone à bâtir (affectation, maîtrise foncière);
- Les principes règlementaires possibles en zone à bâtir (articles types du RCCZ);
- Les principes de planification possibles en zone agricole (zone agricole spéciale, autres zones);
- Les principes d'aménagement en zone à bâtir dans les espaces publics et les espaces privés (jardins) et les appuis financiers liés;
- Les principes d'aménagement en zone agricole et les appuis financiers liés;
- Examen des principes de financement et des possibilités de fond de compensation;
- Des exemples et bonnes pratiques;
- Conception des franges identifiées (aménagement conceptuel et mesures, type masterplan paysager).

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en lien :

Mise en œuvre de la stratégie cantonale des surfaces d'assolement (PAY.5.SDA);

Les liaisons biologiques et réseaux de biodiversité (PAY.5.BIO);

Méthode pour l'implantation d'IGT (URB.5.ZAB).

Opportunité et utilité

- BA1: étendre et renforcer la structure paysagère et les liaisons biologiques
- BA2: réduire la pression de l'urbanisation et du tourisme sur les ressources naturelles
- BA4: améliorer la résilience des villes, localités et villages

Étapes de mise en œuvre

2027: établissement du cahier des charges et appel d'offres par l'agglomération

2028: lancement de l'étude, phase 1 (principes)

2029: phase 2 (conception des franges)

2030: lancement des études communales et/ou intercommunales détaillées

Tâches du canton

- Accompagner l'agglomération et offrir un appui technique par les services concernés.

Tâches de l'agglomération


- Élaborer les lignes directrices.
- Réflexion pour la constitution d'un fond de compensation pour les parcelles agricoles en lien avec les projets d'importance régionale.

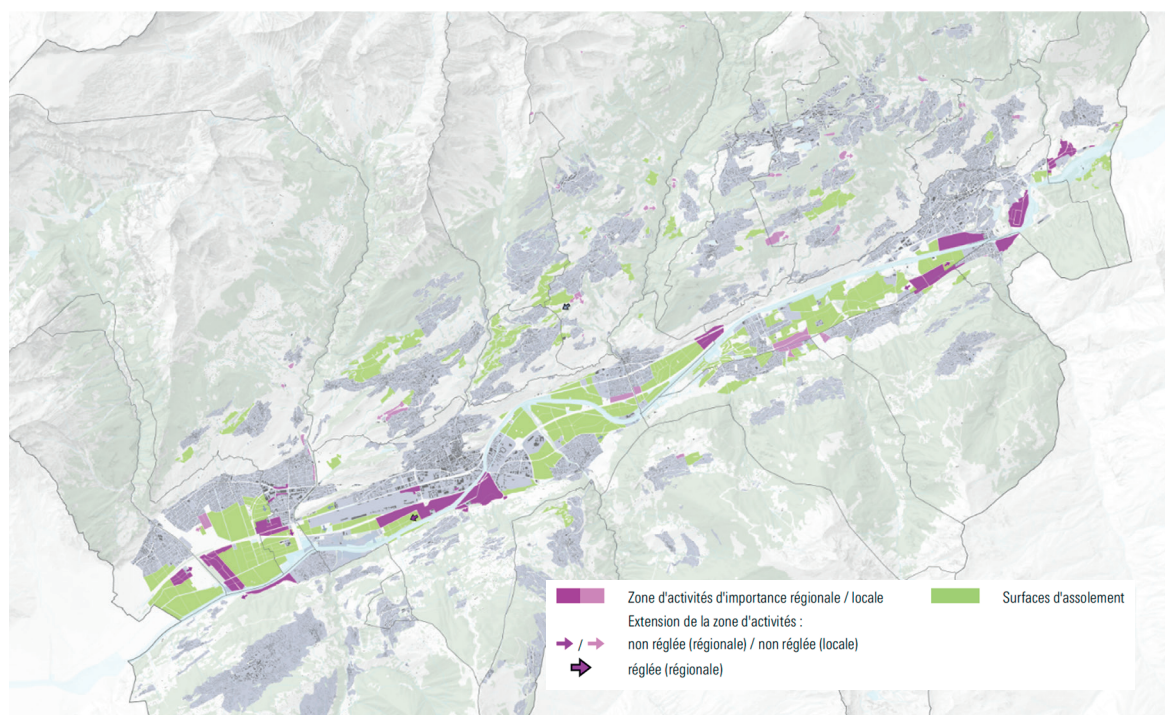
Tâches des communes

- Intégrer les principes de la phase 1 dans les PAZ/RCCZ.
- Lancer les études locales suites à la phase 2.

Documentation

- Traitement des franges, en particulier avec le bâti, dans le cadre du projet du remaniement parcellaire du vignoble de la commune de Savièse.
 - Mesures de traitement des franges entre le paysage bâti et le paysage des coteaux viticoles, SDT-SNFP-SCA Canton du Valais, HEPIA et AZUR, 2024.
-

<p>Numéro PAY.5.SDA</p>	<p>Mise en œuvre de la stratégie cantonale des surfaces d'assolement</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION TÂCHE PERMANENTE</p>	<p>Historique PA2: - PA3: P2 Code ARE: 6266.3.255</p>	<p>Coût à la charge de l'agglomération: 50'000 CHF (HT)</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Agglo Valais central Territoire(s) concerné(s): Toutes les communes</p>	
<p>Description</p>			



La Confédération fixe les contingents minimaux que les cantons doivent respecter, à savoir 7'350 ha en Valais. Le canton doit garantir ce contingent. Le canton est en train d'élaborer sa stratégie sur les SDA pour fixer les règles de ce contingent notamment, celle-ci devrait être terminée en 2025-2026.

Selon les marges de manœuvre disponibles, l'agglomération assure la coordination des projets intercommunaux qui ont des emprises sur les SDA, elle accompagne les communes dans l'analyse de la pesée des intérêts et des études de variantes et s'assure que la consommation des SDA est minimisée et des compensations qui répondent aux exigences de qualité du Plan sectoriel des surfaces d'assolement dans le cadre d'une étude pédologique seront proposées.

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : lignes directrices pour le traitement des franges (PAY.5.FRP)

Opportunité et utilité

- BA1: Étendre et renforcer la structure paysagère et les liaisons biologiques
 - BA2: Réduire la pression de l'urbanisation et du tourisme sur les ressources naturelles
 - BA4: Améliorer la résilience des villes, localités et villages
-

Étapes de mise en œuvre

2024: publication de la stratégie cantonale

2025: coordination agglomération-canton, clarification des tâches et marges de manœuvre

2025: études complémentaires nécessaire à la gestion des SDA à l'échelle intercommunale

2026-2032: accompagnement des communes dans les projets nécessitant des SDA

Tâches du canton

- Finaliser la stratégie cantonale en matière de surfaces d'assolement (SDA).

Tâches de l'agglomération


- Accompagner les communes dans leur démarche pour justifier les besoins à l'échelle intercommunale.
- Selon les informations disponibles dans la stratégie cantonale, mener les études complémentaires nécessaires à la bonne gestion des SDA.
- Créer une plateforme de gestion régionale en matière de SDA à l'échelle de l'agglomération pour faciliter les compensations et éviter le mitage des surfaces agricoles de plaine.
- Se coordonner avec les services cantonaux qui s'assurent de la gestion des contingents.

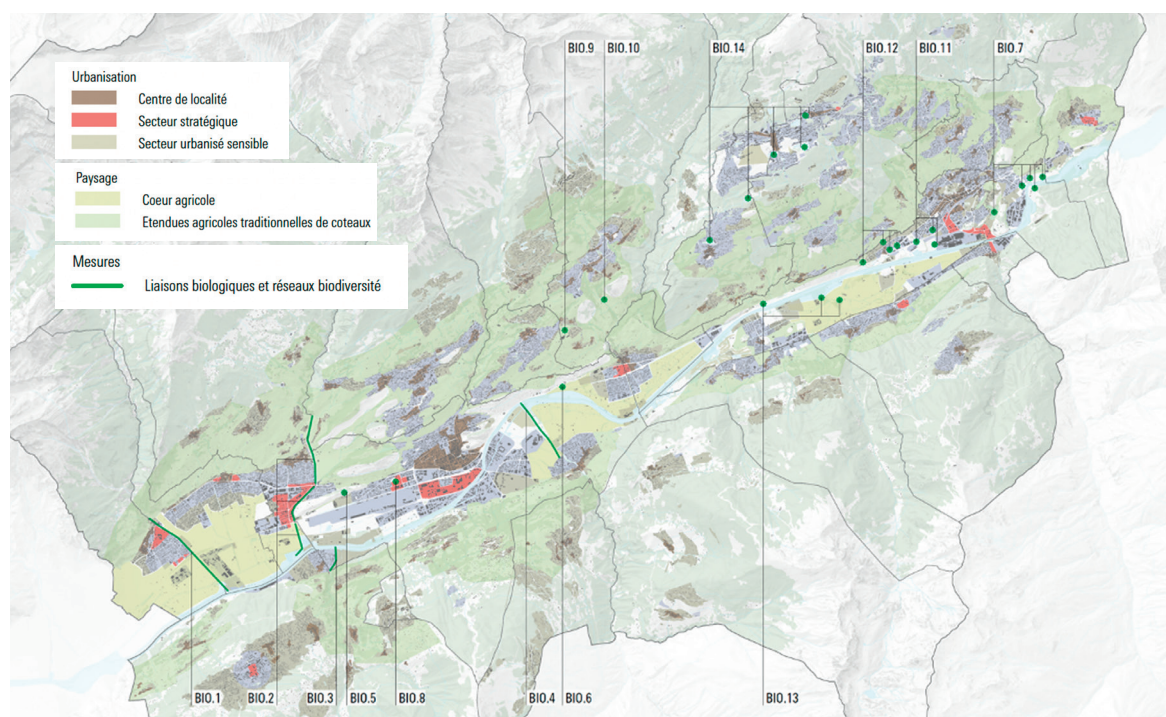
Tâches des communes

- Assurer une utilisation mesurée du sol et limiter les projets ayant des impacts sur les surfaces agricoles et les SDA.
 - Être partie prenante des coordinations à l'échelle intercommunale.
-

Coordination avec les planifications supérieurs (PDc)

Fiches A.2 Surfaces d'assolement

<p>Numéro PAY.5.BIO</p>	<p>Les liaisons biologiques et les réseaux biodiversité</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique PA2 : P3 PA3 : P5 Code ARE : 6266.3.256</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Communes Territoire(s) concerné(s): Voir détail par fiches</p>	
<p>Description</p>			



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 conservation des biotopes et de la faune au sens de la LcChP et de la LcSP.

Un travail de diagnostic et d'identification des enjeux et objectifs concernant les liaisons biologiques et les réseaux de biodiversité a été réalisé dans le cadre du PDi (en attente rapport de mise en œuvre).

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : Mise en œuvre de la stratégie cantonale des surfaces d'assolement (PAY.5.SDA)

Opportunité et utilité

- BA1: étendre et renforcer la structure paysagère et les liaisons biologiques
 - BA2: réduire la pression de l'urbanisation et du tourisme sur les ressources naturelles
 - BA4: améliorer la résilience des villes, localités et villages
 - BA5: améliorer la qualité de l'urbanisation dans les processus de densification
-

Tâches du canton

- Soutenir, en collaboration avec les communes, les projets de réseau écologiques;
- Élaborer, en collaboration avec les communes concernées, les concepts régionaux de protection de la nature permettant de garantir des liaisons et équilibre écologique;
- Le SCA accompagne les réseaux agro-écologiques et les surfaces de promotion de la biodiversité, Le SFNP les mesures en lien avec le REC, prochainement l'infrastructure écologique, le SCPF les mesures en lien avec la faune.

Tâches de l'agglomération

- Soutenir les communes en cas de besoin (conseil, bonnes pratiques, mise en réseau).

Tâches des communes

- Intégrer les divers réseaux écologiques et les corridors à faune dans l'instrument de planification communal approprié.
- Prendre en compte les aspects liés à la mobilité de la faune dans le cadre de leurs tâches de planification ou d'entretien.
- Réaliser les projets.

Tâches des propriétaires fonciers (si concernés)

- Donner leur accord.
-

Mesures qui relèvent du plan directeur, et législation sur la protection de l'environnement


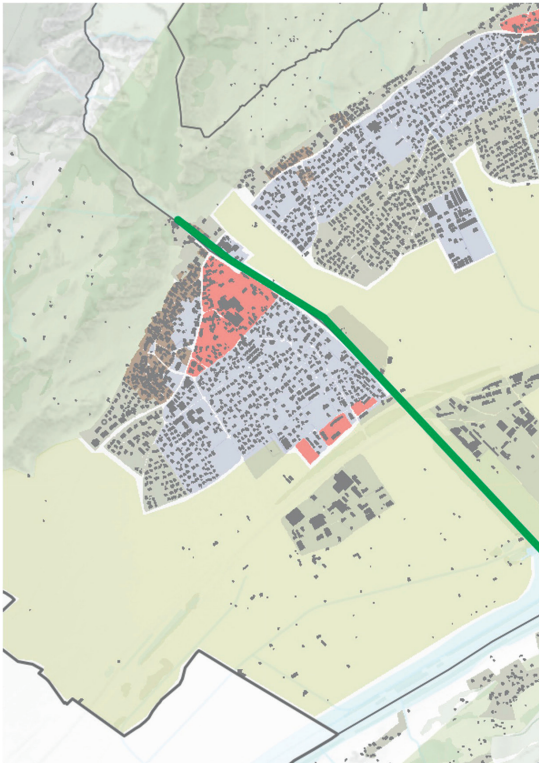
Mesure PA5	Mesures qui relèvent de la planification stratégique cantonale de la revitalisation des cours d'eaux
PAY.5.BIO.1	Revitalisation des cours d'eau: N° de mesure: R-R2-7
PAY.5.BIO.2	Revitalisation des cours d'eau: N° de mesure: R-M2-013
PAY.5.BIO.4	Revitalisation des cours d'eau: N° de mesure: R-M4-001


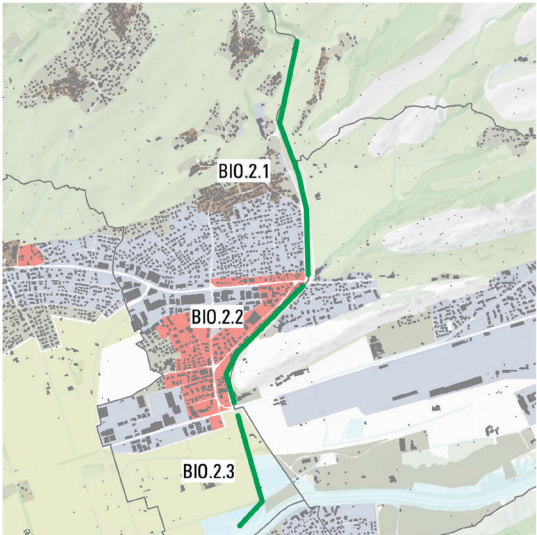
Coordination avec les planifications supérieures (PDc)


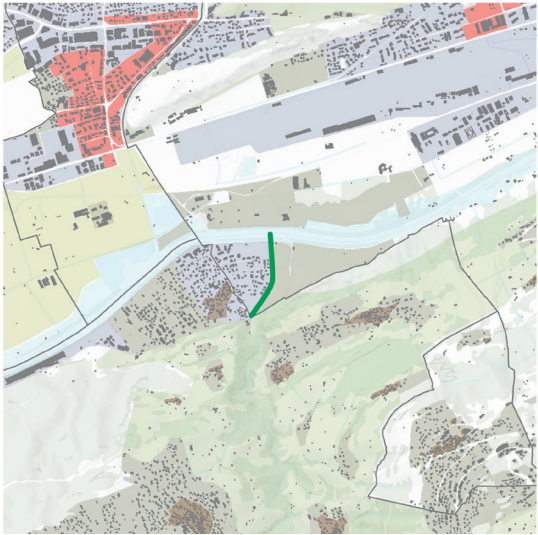

Fiche A.3 Vignes



Fiche A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune


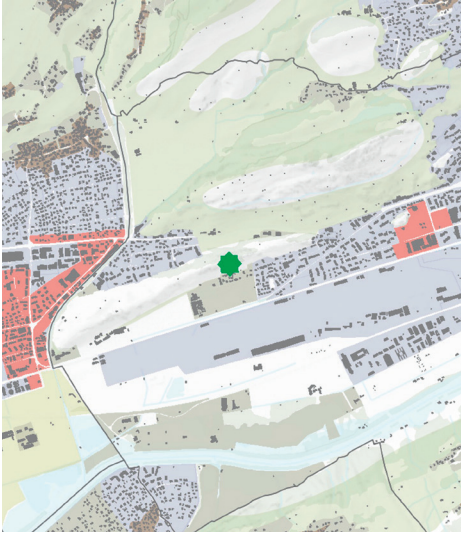
Fiche A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau


<p>Numéro PAY.5.BIO.1</p>	<p>Revitalisation des rives de la Lizerne entre Ardon et Vétroz</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Communes Territoire(s) concerné(s): Ardon, Vétroz</p>	
<p>Description</p>			
		<p>La mesure vise à revitaliser les rives de la Lizerne entre Ardon et Vétroz.</p> <p>L'objectif est de renforcer le rôle de la liaison biologique entre la plaine du Rhône et le coteau, de rétablir la libre migration piscicole, de favoriser une dynamique naturelle alluviale et de développer des milieux riverains diversifiés à la hauteur du village d'Ardon.</p> <p>Ce projet est étroitement lié à l'initiative PA-R3 concernant l'embouchure avec le Rhône, garantissant une approche cohérente et intégrée pour la gestion et la valorisation de cette zone.</p>	
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) du PA5 en relation : Aménagements MD des rives de la Lizerne (P.MD.5.A.04); Prolongement sud du passage inférieur de la halte d'Ardon et passerelle sur la Lizerne (P.MD.5.A.05).</p>			
<p>Étapes de mise en œuvre Avant-projet: 2026 Projet: 2027 Réalisation: 2028</p>		<p>Tâches des communes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage. <p>Tâches du canton</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordonner le projet avec le Projet R3. 	

<p>Numéro PAY.5.BIO.2</p>	<p>Renaturation et revitalisation de la Morge</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Communes Territoire(s) concerné(s): Conthey, Sion, Savièse</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Opportunité et utilité</p> <p>La frontière naturelle entre Conthey et les communes de Savièse et de Sion est en cours de réaménagement. Les travaux ont pour objectifs de sécuriser la plaine des crues, de favoriser la biodiversité, assurer une meilleure liaison biologique entre la plaine du Rhône et le coteau et de créer des espaces de détente ainsi que des liaisons mobilité douce aux abords du cours d'eau.</p> <p>Description de la mesure:</p> <p>Les travaux s'étendent dans toute la plaine, de la gravière à l'embouchure du Rhône (non incluse dans le projet, car coordonnée avec la troisième correction du fleuve), soit sur plus de trois kilomètres répartis en trois secteurs.</p> <p>PAY.BIO.2.1 Le premier secteur, entre la gravière et le pont de la Morge, a déjà vu son lit mineur élargi en 2022 sur une longueur d'un kilomètre. Des espaces de détente arborisés ont également été aménagés pour offrir des zones de prélassement à la population.</p> <p>PAY.BIO.2.2 Dans le deuxième secteur, situé en milieu urbain du pont de la Morge jusqu'à la gare régionale, les travaux se dérouleront de 2023 à 2025. Le mur de la rive gauche sera démoli et remplacé par un talus et un sentier, augmentant ainsi la capacité de la rivière pour éliminer les risques de crues centennales dans une zone densément bâtie.</p>	
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation :</p> <p>Secteur stratégique des Rottes (URB.5.STR.9) Secteur stratégique de Conthey gare (URB.5.STR.2) Requalification T9 Sion Ouest (VSR.5.A.01) Requalification de la Route des Rottes (P.VSR.5.A.06)</p>			
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Début des études: 2015 Procédures de mise en œuvre: 2015-2017 Travaux: 2017-2027 Réalisation: fin 2027</p>		<p>Tâches de la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> La Commune de Conthey pilote les travaux devisés à 12 millions de francs, dont le 80 % sera assumé par le canton et la Confédération. 	

<p>Numéro PAY.5.BIO.3</p>	<p>Corridor biologique à Aproz</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: 90'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Le projet prévoit des mesures d'aménagement de protection de la nature et de zone de détente à l'Est du village d'Aproz sur la commune de Sion. Les deux parcelles concernées, larges de 6 et 4 mètres, longent une bande de forêt allant de Plan-Baar au Rhône. Cette bande de forêt est parcourue par un ruisseau aménagé et servant à l'alevinage.</p> <p>Le projet a pour objectif d'améliorer les aspects nature et détente de la zone, conformément au règlement de la zone.</p> <p>Mesures pour améliorer la biodiversité:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Établir une lisière étagée afin d'améliorer la liaison forestière entre le Rhône et Plan-Baar; • Aménager une prairie fleurie avec des semences indigènes; • Installer des tas de bois, des tas de pierre, des nichoirs, des hôtels à insectes pour améliorer les structures; • Dévier le ruisseau en un bras secondaire pour permettre l'installation d'une végétation humide et créer une succession de biotopes humides. 	
 <p>Source: Ville de Sion</p>		<p>Mesures pour améliorer les espaces de détente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager un sentier pédestre pour rendre les biotopes accessibles aux riverains; • Installer des panneaux didactiques expliquant les différents milieux afin de sensibiliser les promeneurs aux enjeux environnementaux. 	
<p>Étapes de mise en œuvre Avant-projet par un bureau d'ingénieur en environnement: 2023 Établissement d'un devis: 2023 Projet: 2027 Réalisation: 2028</p>		<p>Tâches de la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage. • Entretien selon les principes favorables à la biodiversité. 	

<p>Numéro PAY.5.BIO.4</p>	<p>Renaturation de la Borgne</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
		<p>La mesure vise à renaturer la rive droite de la Borgne dans les secteurs aval, hors de la zone à bâtir. Les objectifs sont de sécuriser la plaine, favoriser l'environnement et créer des espaces de détente et de mobilité douce aux abords du cours d'eau.</p> <p>En rive droite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargir l'espace cours d'eau jusqu'en limite des terrains agricoles, y compris à l'emplacement de la gravière actuelle et sous l'autoroute; • Enlever les stabilisations en berge et laisser l'érosion se faire. Utiliser l'activité de gravière pour remodeler des bras si la dynamique d'érosion n'est pas suffisante; • Créer des biotopes (mares, étangs) annexes. Revitalisation de l'étang existant. <p>En rive gauche, à étudier si réalisable:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déplacement de la route en bordure externe du bois de la Borgne en limite du golf; • Éliminer le revêtement goudronné, les blocs de stabilisation de berge et laisser l'érosion se faire en RG; • Mesure en conflit avec la digue submersible prévue par le projet R3 en RG et RD de la Borgne au niveau de la confluence: il faudrait donc déplacer la digue en limite externe du boisement, entre la nouvelle route à créer et ce dernier; • Redéfinir la localisation et les buts de la gravière actuelle; • Recréer un cheminement pour les piétons sur une des rives et laisser l'autre rive hors d'arrangement; • Établir un plan de gestion / entretien pour la zone revitalisée • Assainissement des 4 seuils (seuil embouchure assaini dans cadre R3). <p>Cette mesure représente une opportunité pour l'amélioration du rabattement MD du village de Bramois sur le site du Pôle santé.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre Avant-projet: 2024 Projet: 2027 Réalisation: 2028</p>		<p>Tâches de la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage. • Entretien selon les principes favorables à la biodiversité. <p>Tâches du canton</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordonner le projet avec le Projet R3. 	

<p>Numéro PAY.5.BIO.5</p>	<p>Biotope humide de Corbassières</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: 3'370'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Ce site exceptionnel présente un potentiel biologique très élevé au vu des valeurs naturelles actuelles et anciennes, notamment en ce qui concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les milieux humides (en particulier pour la flore) ; • les prairies de fauche (en particulier les prairies à litière ; les dernières prairies à litière sédunoise se trouvaient dans le quartier de Vissigen et toutes ont disparu actuellement) et les cultures extensives (notamment les vignes enherbées) ; • les structures liées à une exploitation agricole extensive ; • le rôle de site relais entre Montorge (le coteau) et le Rhône (avec les Iles), via la Morge. <p>Le potentiel d'amélioration de ce site est très important, notamment en ce qui concerne les liaisons biologiques avec Montorge et la Morge. L'objectif du présent projet est la reconstitution d'un biotope de taille comparable à l'état initial et de définir une zone tampon suffisante pour assurer la pérennité de cet aménagement. Le futur projet prévoit notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmenter les surfaces de milieux humides et étangs, en essayant de retrouver la couche de matériel tourbeux qui a été enfouie sous des matériaux de remblais ; • Reconstituer des cultures extensives sur les surfaces remaniées (cultures ouvertes et jardin potager) et sur les prairies actuelles par un semis naturel avec de la fleur de foin en provenance du site de Montorge ; ces surfaces joueront un rôle de zone tampon avec la zone à bâtir ; • Aménager des structures comme des haies, des bosquets, des arbres fruitiers, des tas de branches, de troncs et de souches, des pierriers à des endroits bien ensoleillés (partiellement immergés si situés à proximité des plans d'eau futurs) ; • Remettre en lumière les murs en pierres sèches existants et les anciennes prairies extensives au sud et à l'ouest du site ; • Mettre en place des panneaux d'information sur les valeurs naturelles et le comportement à adopter sur le site ; • Aménager une aire de pique-nique ; • Lutter contre les néophytes envahissantes avant le démarrage des travaux, pendant les travaux et après les travaux. <p>Cette mesure répond au besoin d'action de lutter contre la pression des milieux bâtis alentours.</p>	
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) du PA5 en relation : requalification T9 Sion Ouest (VSR.5.4.01)</p>			
<p>Étapes de mise en œuvre Modification de zone : 2015 Études : 2024-2027 Réalisation : 2028</p>			
<p>Tâches de la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage. • Entretien selon les principes favorables à la biodiversité. 			

<p>Numéro PAY.5.BIO.6</p>	<p>Uvrier Ouest – renaturation de milieux humide à Batassé</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: 76'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
		<p>L'extension des zones urbanisée, le développement des voies de transports, l'intensification de l'agriculture dans la plaine du Rhône et la correction du Rhône ont eu pour conséquence une perte majeure d'habitats aquatiques, la disparition de population d'amphibiens, dont le sonner à ventre dans le Valais Central. Cette espèce est en danger d'extinction (EN) et est une espèce prioritaire pour le Canton du Valais. Elle a des affinités pour les petits plans d'eau tempérés et peu profonds. Entre Sion et Sierre, seuls trois sites abritent encore des individus isolés (Batassé 1 et 2 et Tsararogne) Un concept de maintien et renforcement des populations de sonneurs à ventre jaune et de crapauds communs dans le Valais Central est en cours (SFCEP).</p> <p>Le projet consiste à aménager des mares bétonnées peu profondes, facile d'entretien et durables sur le long terme, ainsi que des aménagements de structures refuges (ex. souches, pierriers)</p> <p>Objectifs du projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les populations existantes de petites taille, susceptibles de s'effondrer; • Création d'habitats aquatiques et de nouveaux sites de pontes favorables au sonner et à d'autres espèces menacées; • Amélioration de la connectivité entre biotopes. 	
<p>Étapes de mise en œuvre Projet d'aménagement : 2021 Réalisation : 2025-2026</p>		<p>Tâches de la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage. • Coordonne les travaux avec un bureau d'ingénieur en collaboration avec la section nature et paysage du SFNP. • Assurer le maintien de l'intégrité des aménagements pour une période de 20 ans. <p>Tâches du canton (SFNP)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien le projet à hauteur de 80 % des dépenses effectives au maximum 60'800 CHF. 	

<p>Numéro PAY.5.BIO.7</p>	<p>Canal des Potences et colline</p>		
<p>Priorité B HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
  <p>Source: Ville de Sion</p>		<p>D'un point de vue paysager, le quartier des Potences possède divers éléments à relever tels que: cultures, haie, murs en pierres sèches, canal et biotope humide, bosquet forestier et colline avec prairies thermophiles. Ces éléments sont peu nombreux et ne sont plus entretenus de manière traditionnelle.</p> <p>Le secteur présente un potentiel biologique très élevé au vu de sa qualité paysagère (colline naturelle urbaine) et des valeurs naturelles actuelles et anciennes, notamment en ce qui concerne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les milieux secs (pelouses steppiques de la colline des Potences, prairies de fauche en pied de colline qu'il s'agit d'extensifier); • Les milieux boisés (colline des Potences) et semi-boisés (haies, arbres isolés); • Les milieux humides (canal et mares), avec un potentiel de valorisation important (revitalisation du canal, berges-prairies humides, mares temporaires); • Le rôle de site relais identifié dans le réseau écologique cantonal entre Montorge (le coteau), la Crête des Maladaires, les canaux de la Blancherie et de Sion-Riddes, ainsi que la ville de Sion, qu'il s'agit de renforcer et de reconnecter aux liaisons biologiques existantes; • Le rôle de poumon vert urbain et d'espace nature-détente (nature en ville) avec un réseau de mobilité douce attractif pour les habitants de Châteauneuf-Sion, dans ce secteur de la plaine où les déficits naturels sont importants. 	
<p>Étapes de mise en œuvre Avant-projet: 2028 Projet: 2030 Réalisation: 2032-2038</p>		<p>Tâches de la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage. • Entretien des sites. 	

<p>Numéro PAY.5.BIO.8</p>	<p>Plantation de haies indigènes</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Ayent</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Cette mesure communale vise à la plantation de haies indigènes sur des parcelles communales, afin de densifier le maillage écologique et d'apporter abri et source de nourriture à la faune. Il s'agit de préserver, renforcer et/ou recréer des liaisons biologiques en s'appuyant sur des habitats relais. La commune applique des modes de gestion écologiques. Cette mesure aura aussi une portée didactique, afin de sensibiliser les citoyen-nes à l'utilité des haies vives/indigènes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plantation de différentes strates arbustives et d'un tiers d'épineux afin de maximiser l'effet positif sur la biodiversité; • Valorisation d'essences visant à favoriser l'implantation d'espèces rares (azuré du baguenaudier, chenilles du Flambé, gazé); • Ensemencement des pieds de haies par un mélange spécifique indigène et un mélange de trèfle indigène, offrant un couvert végétal et permettant d'éviter l'implantation de plantes envahissantes non indigènes; • Aucune taille durant les deux premières années, puis taille adaptée à l'essence réalisée en automne-hiver; • Suivi des néophytes envahissants et prise de mesures; • Arrosage raisonné durant les deux premières années suivant la plantation; • Fauchage des bandes herbeuses adjacentes et adaptation de l'entretien au fil du temps (deux fois par année mi-juin et une coupe de nettoyage à l'automne). 	

Mesures localisées

Étang d'Argnou (parcelles 12101 à 12109)

La plantation d'une haie vive à proximité d'une zone agricole a pour objectif de permettre aux espèces de se réfugier dans l'ourlet herbeux, en particulier lors de la fauche des prairies. La présence de ces haies proches de l'étang peut permettre de faire un ombrage et éviter une prolifération d'algues due au réchauffement estival. Longueur: 70 m.

Chemin du Pétoly (parcelle 16373)

Plantation le long d'un chemin emprunté par les enfants pour se rendre à l'école et par les promeneurs. Cette haie permettrait de leur apporter un ombrage et apporterait une plus-value paysagère. Il permettrait en plus de renforcer le milieu écologique que représente la colline du Pétoly. Longueur: 80 m.

Chemin des Lauriers (parcelle 15340)

Plantation d'arbre le long d'un chemin piéton utilisé par les usagers pour rejoindre l'arrêt de bus. Longueur: 42 m.

Roa du Dômo (parcelle 16391)

Plantation d'une haie indigène au sud du parking, le long de la route. Longueur: 7 m.

Étapes de mise en œuvre

Début des études: 2025


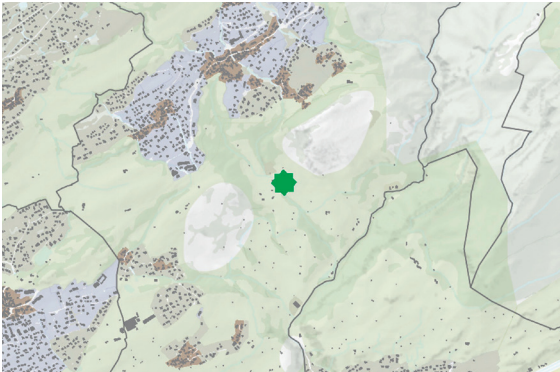

Fin des études: 2025


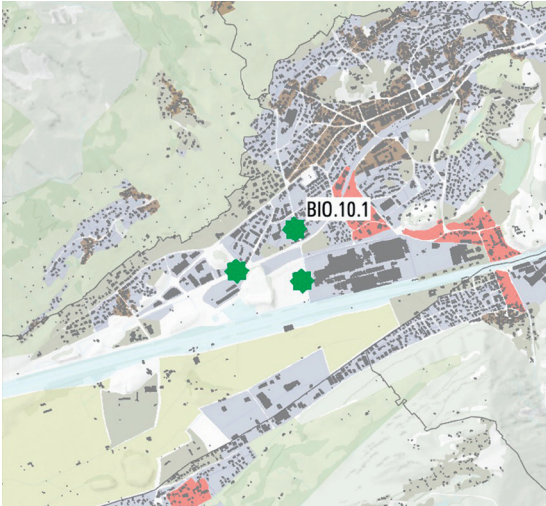
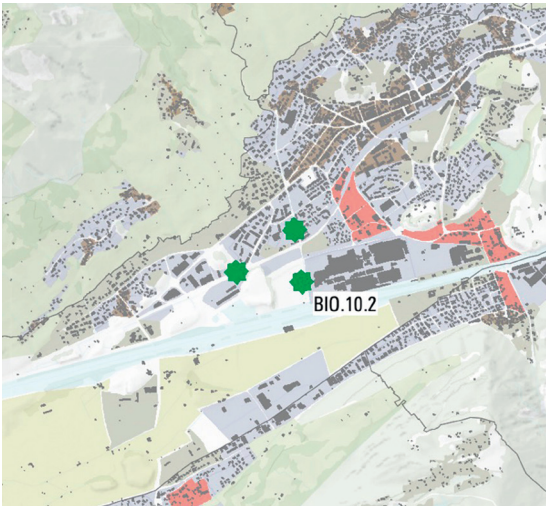
Début des travaux: 2026

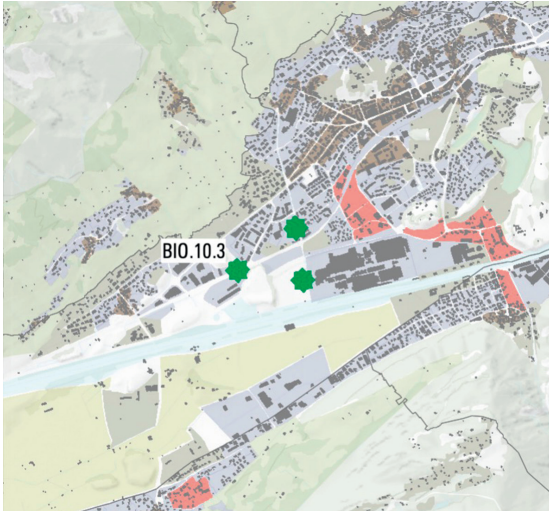
Fin des travaux: 2026

Tâches de la commune

- Réaliser l'étude et élaborer les plans.
 - Mandater une entreprise pour la plantation et assurer l'entretien des plantations sur 5 ans.
-

<p>Numéro PAY.5.BIO.9</p>	<p>Aménagements pour la biodiversité sur des vignes vaques</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Ayent</p>	
<p>Description</p>			
  <p>Source : InfoFauna</p>		<p>Les conditions économiques difficiles auxquelles fait face la viticulture valaisanne ou l'accès difficile à certaines parcelles peuvent inciter certains vigneron à cesser l'entretien de parcelles, comme c'est le cas de plusieurs parcelles communales. La commune prévoit de réaliser des aménagements paysagers en faveur de la biodiversité pour répondre aux problèmes liés à l'abandon de l'entretien des parcelles viticoles et au risque de prolifération des plantes invasives.</p> <p>L'enjeu consiste à trouver des solutions adéquates à ces parcelles en pente :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planter haies indigènes (arbres et arbustes) permettant de créer une structure paysagère, de favoriser la biodiversité en offrant une source de nourriture, un refuge et des sites de reproduction pour la faune ; • Mettre en place une prairie extensive avec exportation de la matière lors de la fauche ; • Création de micro-habitats pour la trame écologique des milieux secs ; • Intégrer des panneaux didactiques le long des chemins pédestres pour sensibiliser les promeneurs aux aménagements réalisés. <p>Les parcelles se trouvent toutes dans le secteur de la colline du Château d'Ayent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lieu-dit « Tsampon » (Parcelles 13886 et 13887) ; • Lieu-dit « Ocyre » (parcelle 14211) ; • Lieu-dit « Choloché » (14606, 14607, 14608, 12677, 14678). 	
<p>Étapes de mise en œuvre Début de l'étude: 2026 Fin de l'étude: 2026 Lancement des réalisations: 2027 Fin des travaux: 2027</p>		<p>Tâches des communes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mandater un bureau spécialisé pour étudier quel projet est adapté à quelle parcelle. • Réalisation des projets. 	

<p>Numéro PAY.5.BIO.10</p>	<p>Sierre Ouest: mesures nature et paysage</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Selon détail par projet ci-dessous</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Selon détail par projet ci-dessous Territoire(s) concerné(s): Sierre</p>	
<p>Description Détail des mesures selon plan d'action « nature et paysage » de la Ville de Sierre, janvier 2024</p>			
		<p>PAY.5.BIO.10.1 Bonne Eau, Piney d'en Haut</p> <p>Le projet prévoit la renaturation du cours d'eau la Bonne Eau sur le tronçon Piney d'en Haut. Les buts étant de favoriser la cohabitation entre la nature et l'homme, créer un lien biologique avec la Maison Rouge, alléger l'entretien en faveur de la biodiversité, lutter contre un îlot de chaleur en ville.</p> <p>Les mesures envisagées sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planter une allée d'arbres résistants à la chaleur; • Renaturer le cours d'eau avec mares (libellules, frein à la grenouille rieuse); • Définir un chemin pour piétons avec éclairage adapté. <p>Réalisation: Commune Coût estimé: 500'000.- CHF</p>	
		<p>PAY.5.BIO.10.2 Bonne Eau, Bras Noir</p> <p>L'objectif de cette mesure est d'améliorer la qualité écologique des berges tout en établissant un lien biologique aquatique entre Bonne Eau, Bras Noir, et le Rhône. Ce projet inclut également l'intégration des sites de Novellis et Constellium dans la démarche de renaturation.</p> <p>Les mesures envisagées sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planter une allée d'arbres résistants à la chaleur; • Renaturer le cours d'eau; • Définir un chemin pour piétons; • Faire varier la flore des berges, planter des buissons en rive droite. <p>Réalisation: Commune Coût estimé: 100'000.- CHF</p>	



PAY.5.BIO.10.3 Piney-CFF

Cette mesure vise à renforcer le lien biologique terrestre entre le secteur des Potences et les CFF. Elle a également pour objectif de favoriser la biodiversité en réduisant l'entretien, ce qui permettra de limiter les coûts associés. Les mesures envisagées sont les suivantes :

- Planter une allée d'arbres résistant à la chaleur (chêne vert, micocoulier) ;
- Planter des massifs de buissons, baguenaudier ;
- Réaliser une fauche différenciée sur les talus ménageant la petite faune.


Réalisation : Commune
 Coût estimé : 5'000.- CHF

Étapes de mise en œuvre

Plan d'action : 2023-2024
 Projets : 2024-2027
 Réalisation : 2028-2032

Tâches de la commune

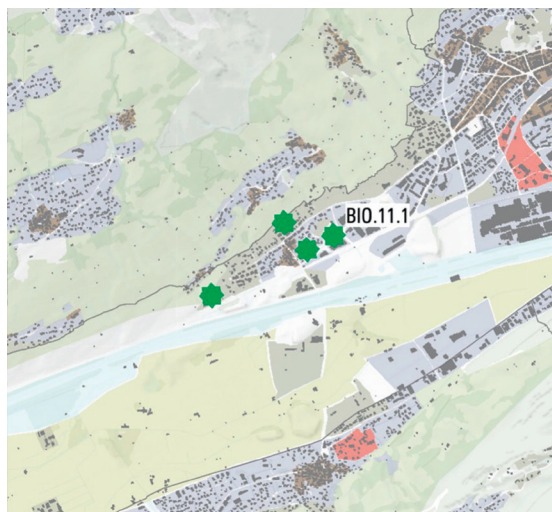
- Maîtrise d'ouvrage.
- Entretien des sites.

<p>Numéro PAY.5.BIO.11</p>	<p>Sierre – Noës : mesures nature et paysage</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût : Selon détail par projet ci-dessous</p>

Catégorie de mesures
Paysage

Maître d'ouvrage pilote de la mesure :
Selon détail par projet ci-dessous
Territoire(s) concerné(s) : Sierre

Description
Détail des mesures selon plan d'action « nature et paysage » de la Ville de Sierre, janvier 2024



PAY.5.BIO.11.1 Canal de Panera

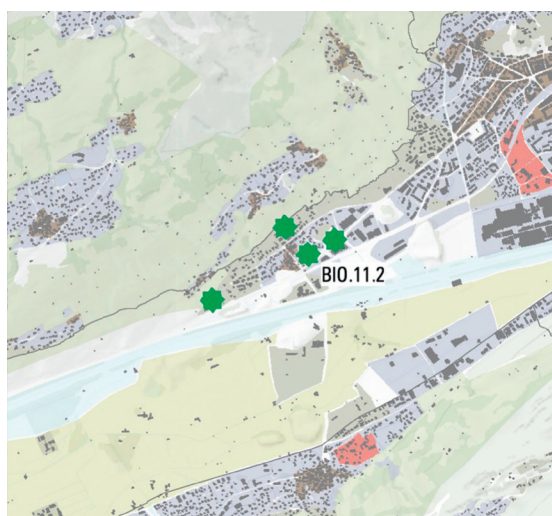
Le canal, bien qu'artificialisé, est l'objet d'une mesure visant à améliorer la qualité écologique de cette zone naturelle. L'objectif est de renforcer sa fonction en tant que corridor biologique, tant terrestre qu'aquatique, au sein d'une zone urbanisée. La gestion de la conservation de la biodiversité sera effectuée en collaboration avec les vignerons voisins.

Les mesures envisagées sont les suivantes :

- Entretien par deux fauches alternées annuelles, une berge à la fois ;
- Semer certains secteurs des talus avec des prairies humides
- Placer deux nichoirs à huppe sur les arbres ;
- Améliorer l'environnement des arrivées d'eau.

Réalisation : Commune

Coût estimé : 5'000.- CHF



PAY.5.BIO.11.2 Église de Noës

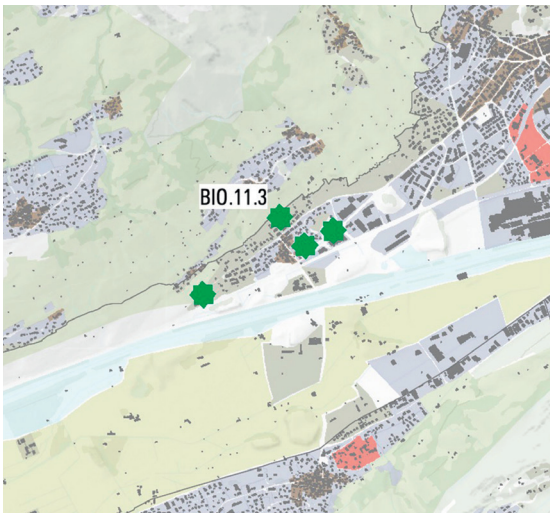
Cette mesure a pour objectif d'améliorer la qualité générale du site bâti à proximité de l'église de Noës en intégrant une zone de détente et de nature. Elle vise également à compléter le corridor biologique terrestre en lien avec le Canal de Panera et à favoriser la biodiversité dans les vignobles environnants.

Les mesures envisagées sont les suivantes :

- Planter des massifs de buissons et bagenaudiers ;
- Planter des arbres résistant à la sécheresse ;
- Placer deux nichoirs à huppe sur les arbres.

Réalisation : Commune

Coût estimé : 80'000.- CHF



PAY.5.BIO.11.3 Poterelle

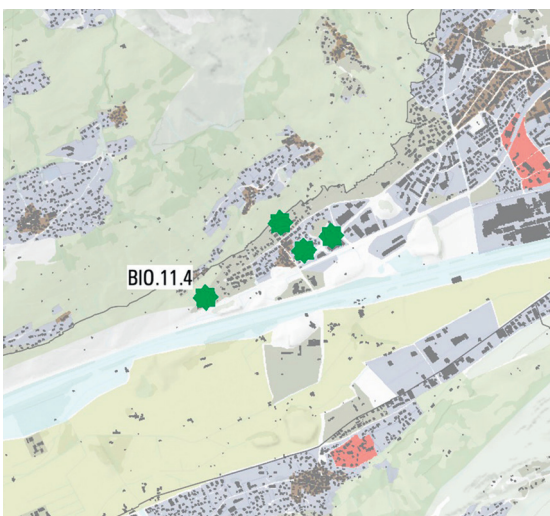
Cette mesure vise à créer un espace naturel et de détente près de l'école, en aménageant une zone de nature adjacente à une zone agricole. Elle contribue également à lutter contre les îlots de chaleur.

Les mesures envisagées sont les suivantes :

- Semer une prairie fleurie pour milieu sec ;
- Planter des arbres résistants à la chaleur (sécheresse) ;
- Planter une haie indigène ;
- Installer des bancs, tas de pierre et troncs ;
- Combiner ces mesures avec un programme sur l'environnement de l'école.

Réalisation : Commune

Coût estimé : 50'000.- CHF



PAY.5.BIO.11.4 Champsabé

L'objectif de cette mesure est de réduire la pollution lumineuse et de favoriser un espace naturel en bordure de la zone agricole. Elle vise également à renforcer le corridor biologique reliant la plaine au coteau.

La mesure envisagée est de supprimer l'éclairage nocturne et/ou d'installer des détecteurs avec LED orangé.

Réalisation : Canton

Coût estimé : 10'000.- CHF

Étapes de mise en œuvre


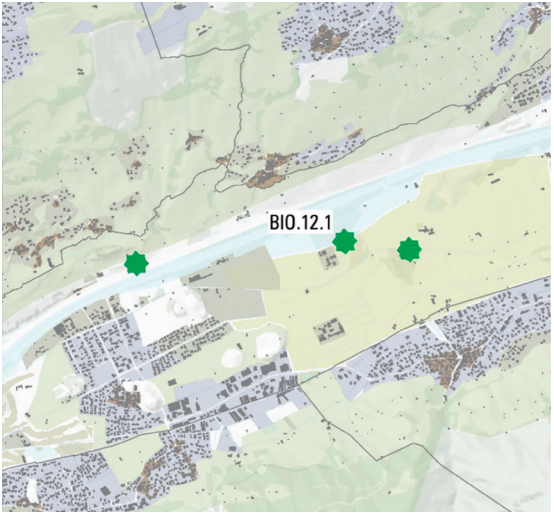
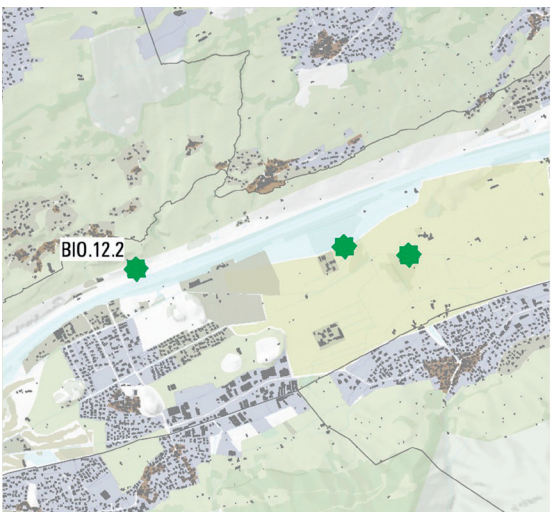
Plan d'action : 2023-2024

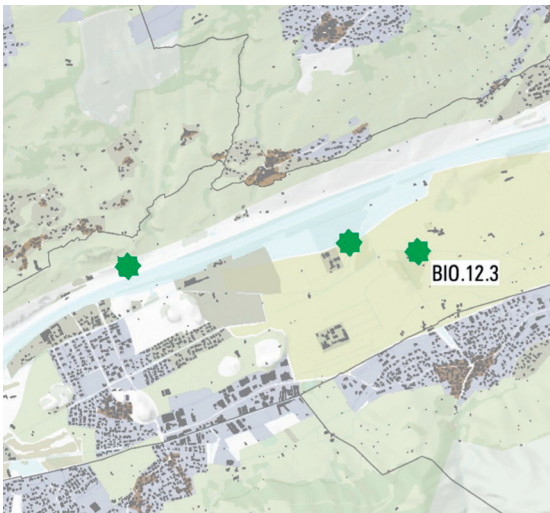
Projets : 2024-2027

Réalisation : 2028-2032

Tâches de la commune

- Maîtrise d'ouvrage.
- Entretien des sites.

<p>Numéro PAY.5.BIO.12</p>	<p>Sierre – Grange : mesures nature et paysage</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Selon détail par projet ci-dessous</p>
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Selon détail par projet ci-dessous Territoire(s) concerné(s): Sierre</p>	
<p>Description Détail des mesures selon plan d'action « nature et paysage » de la Ville de Sierre, janvier 2024</p>		
	<p>PAY.5.BIO.12.1 Pramont</p> <p>Cette mesure a pour objectif d'améliorer un corridor biologique essentiel reliant les berges du Rhône à une forêt de plaine. Elle vise également à favoriser le développement de fleurs afin de soutenir les populations de pollinisateurs. Les mesures envisagées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creuser une mare en variant les profondeurs ainsi qu'en gardant l'aspect ombragé pour limiter les grenouilles rieuses ; • Convertir une parcelle en seigle d'hiver pour la flore messicole et comme abri pour le lièvre et les oiseaux ; • Favoriser les prairies fleuries pour les butineurs ; • Fauche échelonnée et tas de compost en lisière. <p>Réalisation: Canton et commune Coût estimé: 80'000.- CHF</p>	
	<p>PAY.5.BIO.12.2 Vignes Gare de Granges</p> <p>Cette mesure vise à créer un relais terrestre en améliorant la qualité biologique des vignes non enherbées le long de la route cantonale. Elle cherche également à établir une connexion avec la zone de protection du paysage cantonale adjacente, tout en réduisant l'entretien pour favoriser la biodiversité et limiter les coûts.</p> <p>Les mesures envisagées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planter des arbres résistants à la sécheresse et des haies indigènes ; • Favoriser les prairies fleuries pour les butineurs ; • Créer des nichoirs à oiseaux et des tas de pierre. <p>Réalisation: Commune (État du Valais propriétaire) Coût estimé: 70'000.- CHF</p>	



PAY.5.BIO.12.3 Canaux et arbres

Cette mesure a pour objectif de maintenir la qualité du corridor terrestre et aquatique constitué par les haies de vieux bouleaux sur les berges. Elle vise également à favoriser un biotope relais crucial au sein de la zone bâtie. Les mesures envisagées sont les suivantes :

- Planter des massifs de buissons tolérant l'humidité et éventuellement quelques petits arbres ;
- Conserver les vieux saules ;
- Planter des buissons en massifs pour faciliter l'entretien ;
- Créer un hôtel à insectes à côté de certains massifs.

Réalisation : Commune

Coût estimé : 20'000.- CHF

Étapes de mise en œuvre


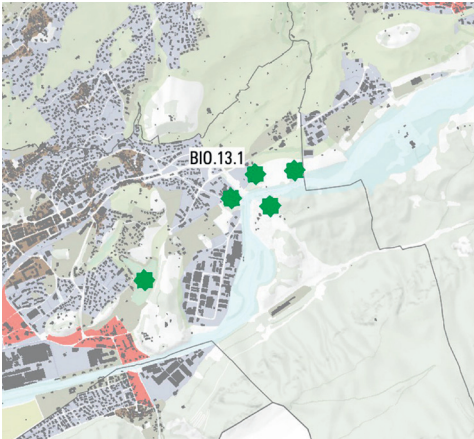
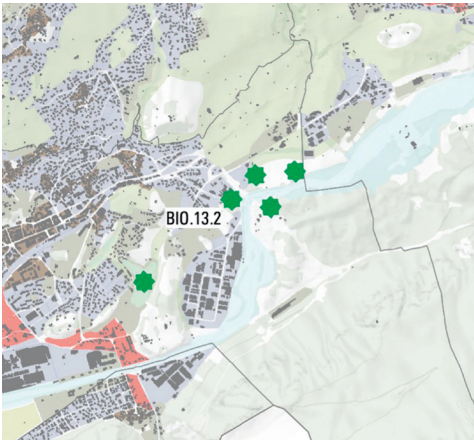
Plan d'action : 2023-2024

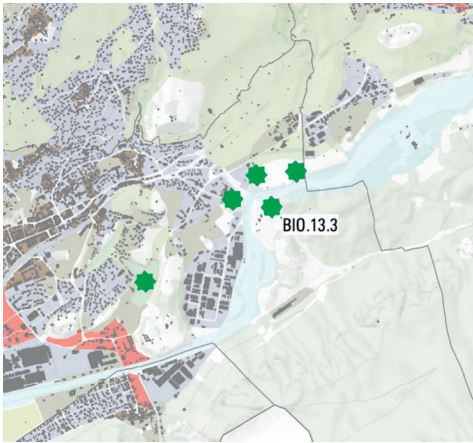
Projets : 2024-2027

Réalisation : 2028-2032

Tâches de la commune

- Maîtrise d'ouvrage.
- Entretien des sites.

<p>Numéro PAY.5.BIO.13</p>	<p>Sierre Est : mesures nature et paysage</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Selon détail par projet ci-dessous</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Selon détail par projet ci-dessous Territoire(s) concerné(s) : Sierre</p>	
<p>Description Détail des mesures selon plan d'action « nature et paysage » de la Ville de Sierre, janvier 2024</p>			
		<p>PAY.5.BIO.13.1 Ancienne Raspille</p> <p>Le projet prévoit la remise à ciel ouvert d'un cours d'eau actuellement partiellement sous tuyaux. Le but étant de créer un corridor biologique entre le nord et le sud de Finges, d'améliorer la qualité de la liaison aquatique et créer un relais terrestre dans un paysage cultivé intensément.</p> <p>Les mesures envisagées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Supprimer le tronçon sous tuyau ; • Faire serpenter la rivière dans la forêt sous l'ancien cours ; • Mares forestières pour sonneurs et grenouilles rouges ; • Supprimer les robiniers. <p>Réalisation : Commune (État du Valais propriétaire) Coût estimé : 50'000.- CHF</p>	
		<p>PAY.5.BIO.13.2 Confluence Sinièse</p> <p>Actuellement, la Sinièse est un cours d'eau rectiligne et représente un seuil infranchissable pour les poissons. Le but est d'améliorer la qualité de la liaison aquatique et de permettre la nidification des bergeronnettes des ruisseaux, des cincles plongeurs, des libellules et autres insectes aquatiques.</p> <p>Les mesures envisagées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limiter la pollution lumineuse (LED orange éteint la nuit) ; • Planter des saules marsault au pied de la digue ; • Planter des baguenaudiers et des prunelliers en haut du talus ; • Installer nichoir à cincle sous le pont de route ou prévoir un rebord ; • Placer des grosses pierres comme perchoirs à cincle plongeur et libellules. <p>Réalisation : Commune (État du Valais propriétaire) Coût estimé : 20'000.- CHF</p>	



PAY.5.BIO.13.3 Kalkofen

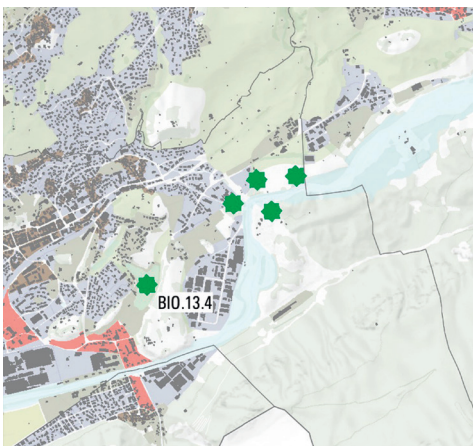
Friches d'anciens jardins avec vieux arbres fruitiers à hautes tiges appartenant à la zone alluviale d'importance nationale de Finges. Les buts étant de revitaliser la zone alluviale, améliorer la qualité de la liaison biologique nord-sud, favoriser un relais terrestre et aquatique dans un paysage anthropisé.

Les mesures envisagées sont les suivantes :

- Aménager le bras latéral avec des aménagements spécifiques pour des espèces identifiées (Chevalier guignette, criquets) ;
- Conserver des vieux arbres, planter de nouvelles espèces adaptées ;
- Lutter contre les plantes envahissantes.

Réalisation : Commune et Oiken

Coût estimé : 660'000.- CHF



PAY.5.BIO.13.4 Géronde

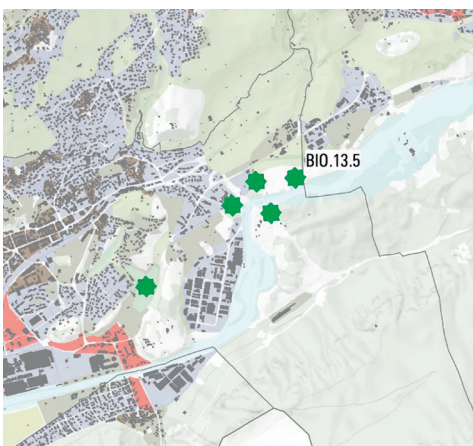
Le lac de Géronde est un site à vocation touristique et possède un potentiel nature élevée. Les actions prévues incluent l'amélioration de la qualité des rives semi-forestières et la qualité de l'habitat. Ces initiatives seront menées en cohérence avec les zones de protection du paysage définies à l'échelle cantonale et communale. De plus, le lac servira de relais aquatique au sein d'un paysage largement anthropisé, renforçant ainsi la biodiversité locale tout en répondant aux besoins récréatifs et touristiques.

Les mesures envisagées sont les suivantes :

- Diminuer l'éclairage public en faveur du rossignol et des chauves-souris ;
- Réaliser un radeau pour les oiseaux migrateurs et canards en hiver et une plage et roselière pour la petite faune ;
- Éliminer les poissons invasifs.

Réalisation : Commune

Coût estimé : 70'000.- CHF



PAY.5.BIO.13.5 Colline Raspille

La colline de Raspille, caractérisée par son écosystème steppe et la présence d'espèces rares, fait l'objet d'une mesure de conservation prioritaire. L'objectif est de préserver la steppe et les pins isolés qui composent ce milieu unique. Des actions seront mises en œuvre pour améliorer la qualité de l'habitat naturel et lutter contre les espèces indésirables, notamment :

- Couper, dessoucher anneler les robiniers ;
- Éventuellement traiter chimiquement ;
- Envisager une pâture par mouton / chèvres au pied de la colline.

Réalisation : Confédération et commune

Coût estimé : 10'000.- CHF

Étapes de mise en œuvre


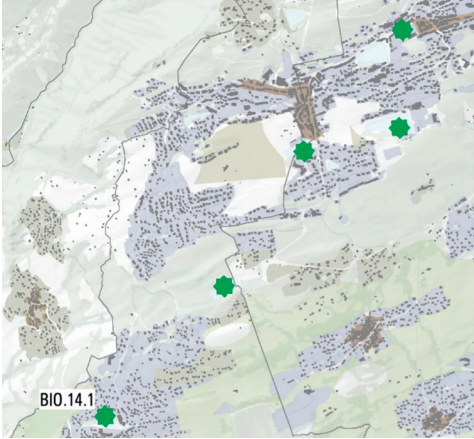
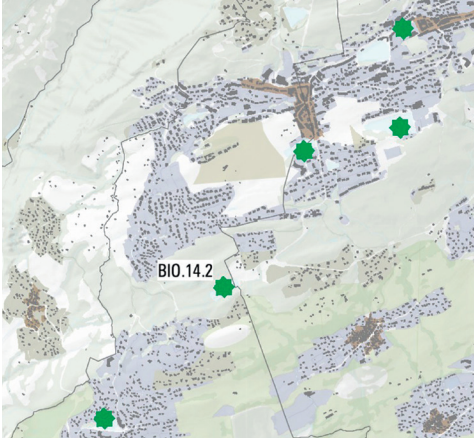
Plan d'action : 2023-2024

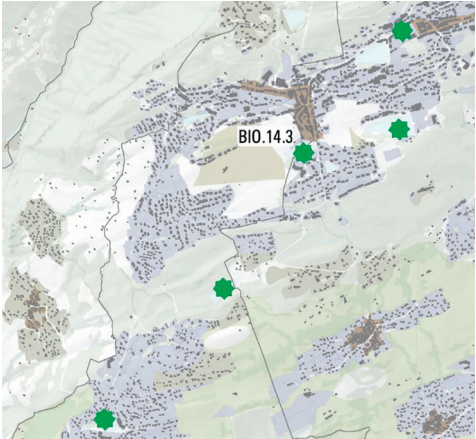
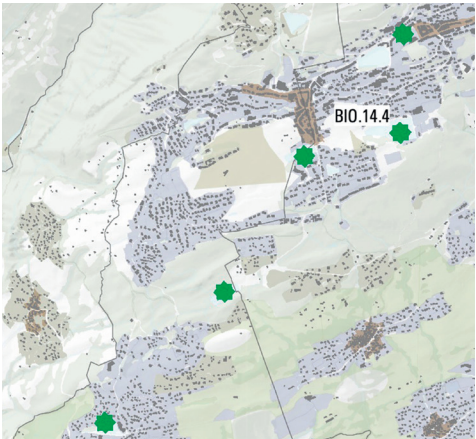
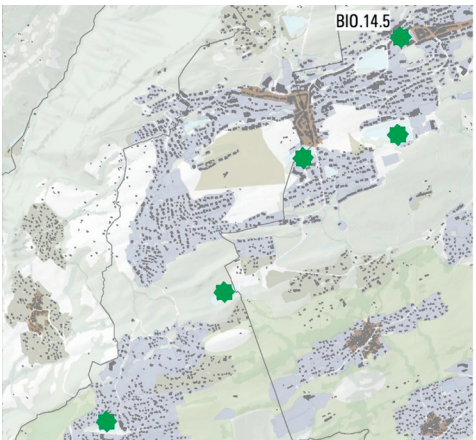
Projets : 2024-2027


Réalisation : 2028-2032

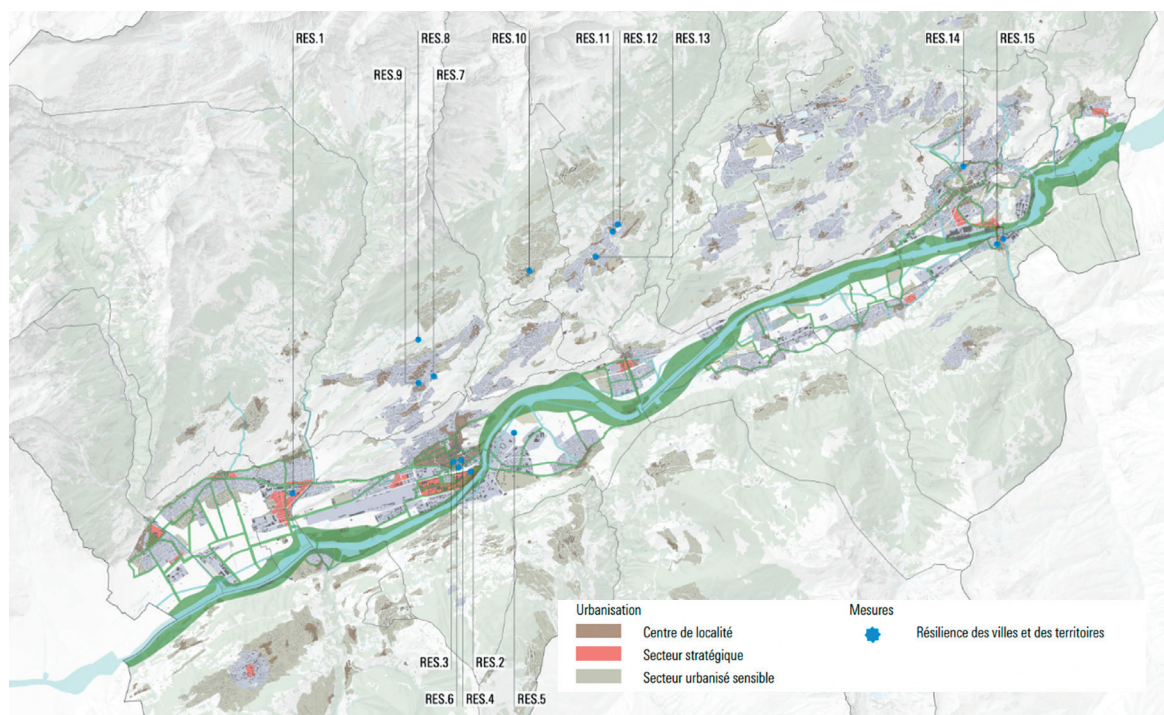
Tâches de la commune

- Maîtrise d'ouvrage.
- Entretien des sites.

<p>Numéro PAY.5.BIO.14</p>	<p>Nouvelle halte ferroviaire de Granges et liaison câblée Granges – Lens</p>		
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Selon détail par projet ci-dessous</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Selon détail par projet ci-dessous Territoire(s) concerné(s): Lens, Crans-Montana</p>	
<p>Description</p>			
		<p>PAY.BIO.14.1 (ES5) Lac du Louché (Lens) Étang d'accumulation destiné à l'arrosage du vignoble dont les rives ont été revitalisées: aménagements de mares latérales, d'un chenal avec méandre, de milieux refuges, débroussaillage des milieux humides, plantation d'arbres, de buissons et de plantes hygrophiles, mise en place de prairie maigre, création d'un ponton et d'un chemin de promenade, etc. Friche et roselière à l'Ouest de l'étang.</p> <p>Mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Panneaux didactiques; • Débroussaillage de la zone humide à l'Ouest, garantir l'apport d'eau; • Entretien extensif à moyen et long terme. 	
		<p>PAY.BIO.14.2 (ES7) Étangs des Miriougues (Lens) Étang naturel sur lequel des mesures nature ont déjà été mises en œuvre: mares latérales, roselière et milieux humides, chemin de promenade, remblais etc. Prairie extensive fauchée au Nord-Est et zone récréative au Sud-Est avec barbecues, tables et bancs.</p> <p>Mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'empoisonnement; • Entretien des mares (curage); • Nettoyage des déchets, ajouter des poubelles; • Panneaux didactiques. 	

	<p>PAY.BIO.14.3 Étang Long (ES 13) (Crans-Montana)</p> <p>Grand étang avec chemin et parking au Sud. Petite forêt d'épicéas au Sud-Ouest, roselière à l'Ouest séparant l'étang du golf. L'étang est bordé de gros blocs au Sud, de touffes de laiches riveraines et de quelques plages au Nord et de rives de béton à l'Est et l'Ouest.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'empoisonnement; • Limiter les atteintes liées au golf; • Nettoyage des déchets; • Aménagement de mares à l'Est et de milieux refuges pour la faune; • Amélioration de la rive Est, avec des buissons, mise en place d'une prairie maigre; • Panneaux didactiques.
	<p>PAY.BIO.14.4 (ES14) Étang de la Moubra (Crans-Montana)</p> <p>Grand étang possédant des aménagements nature à son pourtour et surtout dans sa partie Ouest: mare latérale, gros blocs, plages, touffes de laiches riveraines, roselière, etc. Forêt d'épicéas et accrobranche au Sud, pédalos, golf à l'Ouest, hôtels et résidences à proximité. Panneau didactique.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nettoyage des déchets; • Limiter l'empoisonnement; • Agrandir les aménagements nature sur le pourtour, curages des mares; • Améliorer, rajouter des panneaux didactiques.
	<p>PAY.BIO.14.5 (ES15) Étang d'Ycoor (Crans-Montana)</p> <p>Étang naturel, entouré de quelques arbres et d'une zone récréative: le jardin d'Ycoor. Garderie et minigolf adjacents. Chantier et immeubles à proximité. La végétation riveraine est fauchée une fois par an. L'étang est également faucardé. Il n'a jamais été curé. Fond vaseux, meuble.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'empoisonnement; • Création de mares latérales, de milieux humides, de milieux refuges; • Panneaux didactiques; • Nettoyage des déchets, restriction du passage à un chemin.
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Plan d'action: 2023-2024 Projets: 2024-2027 Réalisation: 2028-2032</p>	<p>Tâches de la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage. • Entretien des sites.

<p>Numéro PAY.5.RES</p>	<p>Résilience des villes et villages</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique PA2: P6 PA3: P6 Code ARE: 6266.3.257</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Communes Territoire(s) concerné(s): Voir détail par fiches</p>	
<p>Description</p>			



Cette fiche de mesure générale, déclinée en sous-mesures (PAY.5.RES.1-12), vise à améliorer la résilience des territoires urbanisés face aux changements climatiques (ex. îlots de chaleur urbains, sécheresses estivales, événements extrêmes). Il s'agit de réduire la vulnérabilité des villes, localités et villages par des actions de perméabilisation et d'arborisation. La réalisation d'aménagements urbains qui donnent la priorité à la gestion de l'eau et à la végétalisation doit être favorisée, afin de diminuer les fortes chaleurs estivales, favoriser la biodiversité, limiter les risques d'inondation, conserver l'eau dans le système et apporter de la fraîcheur. L'intégration de ces éléments permet en outre de qualifier les projets de densification, de favoriser un cadre de vie agréable, ainsi qu'à valoriser la biodiversité en milieu urbain.

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : PAY.5.RES.1-12

Depuis les générations de PA précédentes, de nouveaux sites ont été identifiés. Un accent est porté sur les cours d'école et certains places publiques particulièrement imperméabilisées. La mesure PA3 P6 - 6266.3.257 visait surtout à augmenter la qualité urbaine en végétalisant les espaces publics. La mesure va plus loin, en poussant les communes à élaborer des solutions pour améliorer leur résilience, via une prise en compte du macro-environnement et des solutions techniques amenant à une meilleure gestion de l'eau.

Opportunité et utilité

- BA1: étendre et renforcer la structure paysagère et les liaisons biologiques
 - BA2: réduire la pression de l'urbanisation et du tourisme sur les ressources naturelles
 - BA4: améliorer la résilience des villes, localités et villages
 - BA5: améliorer la qualité de l'urbanisation dans les processus de densification
-

Tâches de l'agglomération

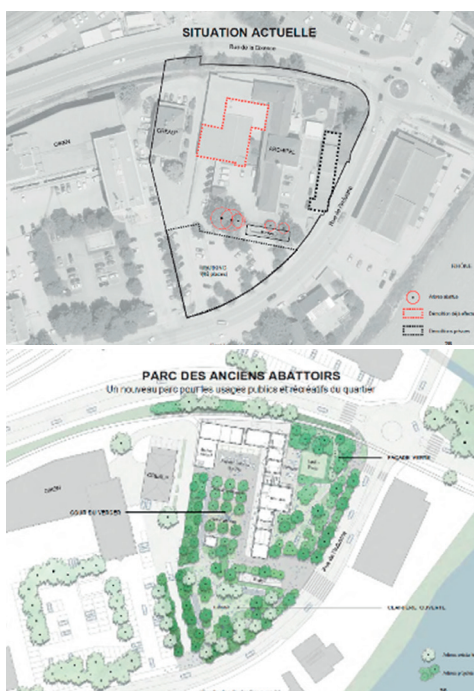
- Accompagner les communes dans l'élaboration des projets.
- Accompagner les communes dans le cadre d'actions de promotion pour la nature en ville.

Tâches des communes

- Élaborer des prescriptions (ex. charte, règlement spécifique) pour favoriser la nature en ville.
 - Définir et réaliser de projets paysagers durables (ex. matériaux, espèces végétales, revêtements) 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, élaboration de visions directrices des espaces verts, coordination avec les services cantonaux concernés dans la lutte contre les plantes exotiques envahissantes).
 - Définir des lignes directrices pour l'entretien et l'aménagement des espaces publics, principalement dans l'intention d'optimiser la perméabilité des sols urbains.
 - Inciter et contraindre (RCCZ) les propriétaires privés à aménager des infrastructures favorisant l'adaptation au changement climatique (ex. arborisation / surface de pleine terre hors construction).
-

<p>Numéro PAY.5.RES.1</p>	<p>Conthey : végétalisation de la toiture du site scolaire</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT : 50'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Conthey</p>	
<p>Description</p>			
  <p>Source : Commune de Conthey</p>		<p>Contexte</p> <p>Description : la végétalisation de la toiture de la nouvelle nurserie-crèche de Châteauneuf-Conthey consiste à conserver un revêtement gravier sous les panneaux photovoltaïques et é végétaliser la périphérie de la toiture. La commune souhaite introduire cette recommandation de végétalisation des toits des bâtiments de la commune dans le prochain Règlement communal des constructions et des zones (RCCZ). Cela permettra de présenter à la population les avantages environnementaux de la végétalisation des toitures et de montrer l'exemple.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Appel d'offres et adjudication : 2023 Avant-projet : 2024 Projet : 2025 Réalisation : 2025-2026</p>			

<p>Numéro PAY.5.RES.2</p>	<p>Sion: Chaîne des Parcs (Ronquoz 21)</p>		
<p>Priorité A/B</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT: 30'000'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
  <p><small>La Chaîne des parcs divisée selon les secteurs, vision PGdV</small> Cordon boisé Chaîne des parcs Bassins Limites secteurs</p>		<p>Contexte</p> <p>Description du projet: la Chaîne des Parcs est l'armature paysagère autour de laquelle se développe le quartier Ronquoz 21. La mise en œuvre de la Chaîne des parcs suivra les développements des plans de quartier de chaque secteur, au gré des mutations du foncier. La réalisation échelonnée et le caractère naturaliste des aménagements garantiront la cohérence du projet et la maîtrise de ses ajustements formels aux aléas fonciers, économiques et/ou techniques pour constituer avec le temps un espace d'un seul tenant.</p> <p>Des planifications spéciales prévoient le report des droits à bâtir des parcelles se situant dans l'emprise du parc dans les aires constructibles adjacentes. Les parcelles du parc seront ensuite propriétés de la Ville de Sion. Les espaces paysagers sont le support de mobilités douces et d'usages multiples. Ils constituent également une transition douce entre les espaces publics et privés tout en assumant une fonction de support de biodiversité.</p> <p>L'emprise totale est de 112'000 m², où s'y trouveront quelque 1'800 arbres (dont 230 existants) et trois plans d'eau. Éloignés des voiries, situés dans des prairies, les bassins sont connectés à d'autres milieux humides du quartier (noues et prairies humides). Ils constituent ainsi de véritables corridors écologiques et permettent de créer une trame bleue au sein du quartier de Ronquoz.</p>	
<p><i>Plan Guide de la Chaîne des Parcs</i></p>  <p>Source: Ville de Sion</p>		<p>Objectifs de durabilité:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 45 % de surfaces en pleine terre; • 70 % de surfaces agissant sur la rétention des eaux; • 20 % de surfaces dévolues à la biodiversité. <p>Sa réalisation s'effectuera par étape.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div data-bbox="826 1912 944 2033"> <p>Le Parc des Anciens Abattoirs</p>  </div> <div data-bbox="970 1912 1129 2033"> <p>Le cordon boisé</p>  </div> </div>	



PAY.5.RES.2.1 Parc ancien abattoirs: (A)

Il s'agit de la première réalisation de la chaîne des parcs. Ce site situé à l'extrême Est du quartier de Ronquoz 21 est un site post-industriel très minéral qui présente peu de qualités spatiales et environnementales. L'objectif est d'en faire un lieu flexible, adapté aux besoins du quartier.

L'aménagement de ce secteur est conçu au travers d'une entité paysagère spécifique afin de mettre en scène l'entrée de la Chaîne des Parcs et en faire un support d'usages publics et récréatifs du quartier. Il intègre également les besoins et les activités liés au bâtiment de l'Archipel. L'objectif est d'une part de répondre aux besoins immédiats en créant un nouvel espace vert dans un secteur qui en compte actuellement peu, mais aussi d'anticiper la future transformation de ce quartier notamment l'extension de la chaîne des parcs à terme.

- >Coût HT: 1'500'000
- Réalisation: 2025-2026
- Mesures liées: MD.5.A.01 Ouvrage mobilité douce Ste-Marguerite.



EXISTANT



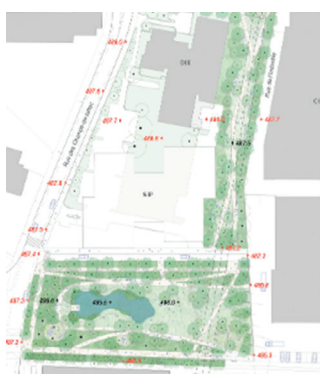
AMÉNAGEMENT À LONG TERME

Développement des aménagements en périphérique

PAY.5.RES.2.2 Cordon boisé (B)

Le Cordon boisé est un chemin planté sur les anciennes voies ferrées qui relie le quartier de Ronquoz 21 d'Ouest en Est. Il donne une identité au quartier et le fait communiquer avec la ville existante et le Grand-Paysage qui l'entoure. Il sera constitué d'environ 1200 arbres pour une longueur de 1,8 km. Le système, en lanières, permet d'accueillir différents modes de déplacements en fonction des lieux traversés: rues, pistes cyclables, chemins, parkings etc., mais aussi des fossés et des noues qui participent à la gestion des eaux pluviales.



- Réalisation: 2032-2038 (par étape)









PAY.5.RES.2.3 Parc des câbles (B)



Le parc des câbles constitue le deuxième maillon de la Chaîne des Parcs. Il permet d'assurer la continuité de la Chaîne des Parcs et du Cordon boisé qui traversera le Parc des Câbles. L'accès au parc depuis la place de la Gare est également planifié afin de connecter ce site au pôle multimodal. Le site étant en creux par rapport à ses abords, un bassin sera intégré pour participer au rafraîchissement du quartier. Les impacts sur la nappe phréatique et les sites pollués ont été pris en compte afin d'assurer sa viabilité.


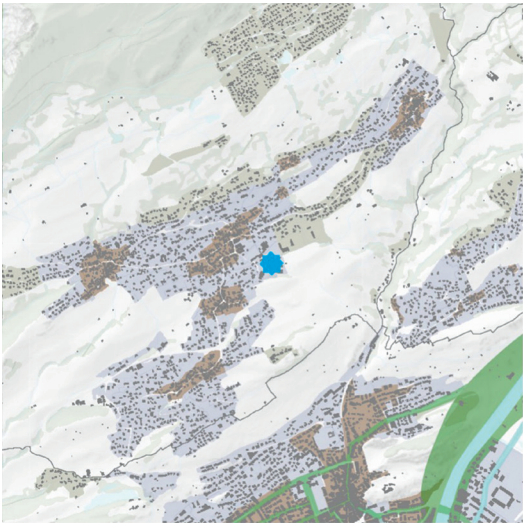

- Coût HT: 2'000'000 CHF
- Réalisation: 2032-2038
- Mesure liée: IM.5.A.03 Interface sud de la Gare de Sion.

<p>Numéro PAY.5.RES.3</p>	<p>Sion: Parc de la BCVs</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT: 2'200'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
  <p>Source: Ville de Sion</p>		<p>Contexte</p> <p>Description: un concours d'architecture/paysage a été lancé conjointement entre la Ville et la BCVs en 2022. Une des demandes du concours était de saisir l'opportunité de la construction d'un nouveau bâtiment de la BCVs afin d'intégrer des surfaces vertes et de réaménager le parc urbain. Ce nouvel espace sera conçu comme un lieu de détente et de villégiature, propice aux rencontres intergénérationnelles.</p> <p>Les stratégies développées dans le cadre du concours visent à créer un îlot de verdure et de fraîcheur au cœur du quartier, en utilisant des essences indigènes et/ou résistantes aux évolutions climatiques. Le projet inclura également des surfaces favorables à la diversité et à la mobilité des espèces animales et végétales, renforçant ainsi la biodiversité locale. Le parc bénéficiera d'une amélioration du contrôle social grâce à l'animation du rez-de-chaussée du nouveau bâtiment de la BCVs. De plus, les surfaces perméables seront augmentées par le dégrapage des zones actuellement bitumées, notamment le parking existant. Ce réaménagement intensifiera le pôle nature/paysage de ce parc, situé en plein cœur de Sion, en en faisant un espace urbain dynamique et écologique.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Concours d'architecture: 2022 Avant-projet: 2024-2025 Projet: 2025-2026 Réalisation: 2026-2027</p>			

<p>Numéro PAY.5.RES.4</p>	<p>Sion: rénovation de la place de la Planta</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT: 12'850'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
   <p>Source: Ville de Sion</p>		<p>Contexte</p> <p>Description du projet: réalisée durant les années 1980, la place de la Planta est aujourd'hui une pièce manquante des espaces publics sédunois. Une pièce pourtant essentielle puisqu'elle marque la transition entre la vieille ville et la ville moderne. Le projet s'attache à répondre à trois problématiques bien identifiées: l'intégration de la place dans la ville en repensant ses limites et en effaçant les obstacles; la mobilité, en ramenant les piétons en surface et en facilitant la connexion à l'avenue de la Gare et l'avenue de Lausanne; et enfin la gestion durable des espaces verts et de l'eau. Une fontaine au sol sera aménagée. Les trottoirs et bordures seront supprimés. De nouveaux arbres compléteront la canopée existante et revêtements seront modifiés pour des matériaux naturels et locaux. L'ensemble du projet est devisé à quelque 12,85 millions de francs. Sa réalisation s'étalera sur plusieurs années. Ce phasage permet de minimiser les désagréments pour les usagers de la place et les riverains.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Concours: 2008 Avant-projet: 2022-2023 Réalisation: 2024-2028</p>			


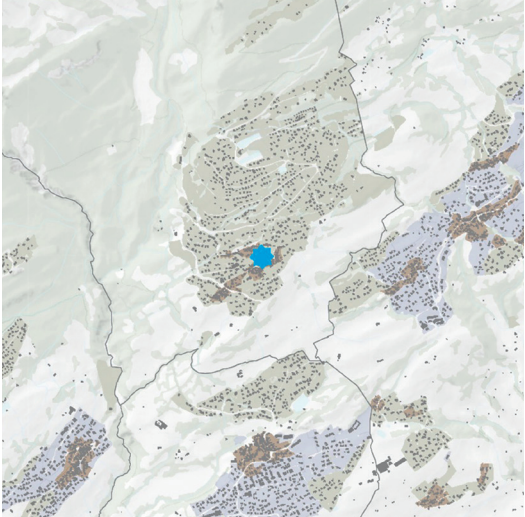
<p>Numéro PAY.5.RES.5</p>	<p>Sion: Parcs de la rue des Maraîches</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT: 485'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte</p> <p>Description du projet: ce projet prévoit la création d'aménagements paysagers avec des espaces dédiés à divers usages dans le secteur de la frange paysagère Est, connu sous le nom de césure verte Est: Clavaux-Maragnénaz.</p> <p>L'un des principaux objectifs est d'améliorer la transition paysagère entre les espaces ouverts, notamment agricoles et le golf, et les zones bâties et les infrastructures de mobilité, telles que la transversale Hérens-Platta. Ces aménagements seront conçus pour accompagner les flux de mobilité douce sur l'axe stratégique reliant le Centre-Ville au Pôle santé.</p> <p>Le projet vise également à revitaliser ces espaces actuellement en friche en améliorant leur biodiversité. Enfin, en apportant des fonctions d'usage telles qu'un parc canin, un parc de jeux, et une station de vélos, ce projet transformera la frange paysagère en un espace dynamique et multifonctionnel, répondant aux besoins de la communauté locale.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Avant-projet: 2023 Projet: 2023 Réalisation: 2025-2026</p>			



<p>Numéro PAY.5.RES.6</p>	<p>Sion: Parc des Mayennets</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT: 600'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sion</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte</p> <p>Description du projet: réaménagement du square des Mayennets (ancien parking) en parc d'agrément paysager.</p> <p>Cette mesure vise à améliorer qualitativement le lien stratégique Nord-Sud entre la vieille ville, la place du Midi, et le quartier en mutation de Ronquoz 21, incluant le campus, le passage sous voie, et la salle de spectacle de la Cour de Gare. Les objectifs incluent l'amélioration de la biodiversité par l'introduction de gazon fleuri et de couvre-sol, ainsi que l'augmentation de la perméabilité des sols en dégrappant l'ancien parking. Le square sera également équipé d'un mobilier adéquat, comprenant des assises et des tables, pour enrichir l'espace public.</p> <p>Maîtrise foncière: Ville de Sion</p>	
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation :</p> <p>Requalification RC 507 av. de la Gare à Sion (VSR.5.B.01)</p> <p>R3 Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (PA2 - 6266.2.003)</p> <p>Secteur stratégique « Ronquoz 21 » (URB.5.STR.3)</p>			
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Appel d'offres et adjudication: 2022</p> <p>Avant-projet: 2023</p> <p>Projet: 2024</p> <p>Réalisation: 2025</p>			


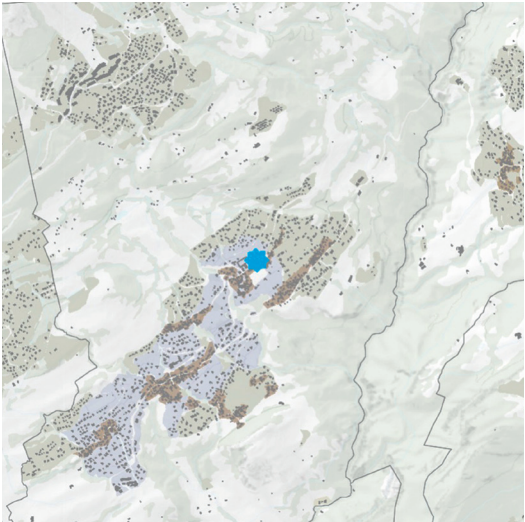
<p>Numéro PAY.5.RES.7</p>	<p>Savièse : perméabilisation de la cour d'école de Moréchon</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: 800'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Savièse</p>	
<p>Description</p>			
  <p>Source: CLR Architectes. EDMS, Pascal Heyraud</p>		<p>Contexte</p> <p>Description du projet: en lien avec la réalisation du nouveau bâtiment scolaire, prévu pour la rentrée 2028, la commune souhaite profiter de ce projet pour arboriser, perméabiliser et végétaliser les cours d'écoles de Moréchon 1 et 2. Un concours a été réalisé en avril 2024. Le projet lauréat du concours porte une attention particulière à la perméabilité des sols sur l'ensemble du site scolaire. Les cours bénéficient toutes de l'association d'une surface dure et d'un espace avec un sol perméable, y compris les cours existantes. Les espaces verts sont semés d'une prairie fleurie. Ces prairies sont plantées d'arbres de moyen et de grand développement A proximité des parcours ou lorsqu'ils sont facilement atteignables, des fruitiers complètent l'arborisation proposée.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Concours: 2024 Avant-projet: 2024 Projet: 2025 Réalisation: 2029</p>			


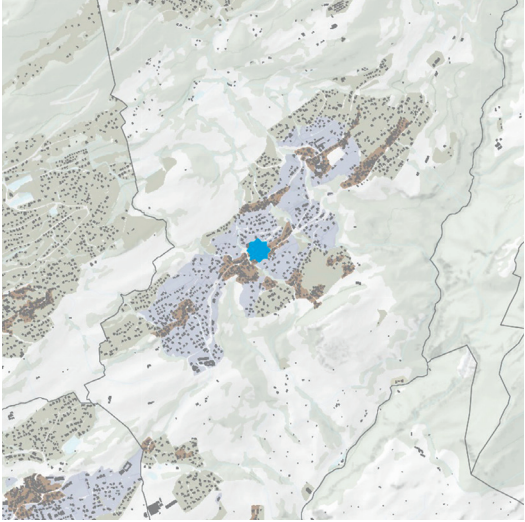
<p>Numéro PAY.5.RES.8</p>	<p>Savièse : végétalisation de la Place du Binii</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT: 1'434'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Savièse</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte</p> <p>Description du projet: cette place se situe entre deux espaces publics d'intérêt général, une place de détente et une place du Hameau de Binii avec un point d'information, sanitaire et vente de produit du terroir. Une multitude d'activités variées sont concentrées sur la place de Binii: manifestations locales, voire régionales, concentrations de véhicules, place d'atterrissage pour les hélicoptères, usage militaire durant la Patrouille des Glaciers, etc. Une réflexion globale a donc été menée dans le cadre d'une étude directrice afin de concilier toutes les activités en y intégrant les éventuelles synergies possibles et dans l'optique de créer une centralité touristique forte, en lien avec le bisse du Torrent Neuf. L'ensemble du secteur est réaménagé, les place de parkings seront délimitées et un nouvel accès est créé pour ne pas traverser les espaces publics. Des plantations accompagneront l'aménagement afin d'atténuer le caractère très minéral de la place actuelle. Une place de pique-nique avec prédominance végétale sera réalisée.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>PAD: 2025 Avant-projet: 2026 Projet: 2027 Réalisation: 2028</p>			

<p>Numéro PAY.5.RES.9</p>	<p>Savièse : projet Rues vivantes</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT : 15'000 CHF par rue aménagée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Savièse</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte</p> <p>Description du projet : la municipalité de Savièse a lancé un appel à projet intitulé « Rues vivantes » auprès de la population. Étant donné que de nombreuses routes sont bordées par les jardins de propriétés privées, il est souvent impossible d'aménager une haie en bordure de la voie publique qui est en général trop étroite. Pour arboriser une rue, il faudrait pouvoir compter sur la collaboration des bordiers qui seraient d'accord de mettre à disposition une bande étroite de leur parcelle et d'accepter un léger empiètement sur leur terrain par divers aménagements « nature » tels que des arbres et des arbustes, voire du mobilier urbain (ex. banc, bacs à fleurs, fontaine). La commune souhaite intégrer les propositions des riverains dans le projet. Afin de faciliter la mise en œuvre des projets, la commune propose aux riverains d'initier ces projets, de les accompagner dans leur mise en œuvre et de les financer. Les riverains participeront en mettant à disposition une bande étroite de leur parcelle pour arboriser ou aménager avec du mobilier urbain. Un premier appel à projets a eu lieu en mars 2024 pour une réalisation des aménagements la même année. En fonction du nombre de dossiers, les projets retenus par le Conseil communal devront probablement être répartis dans le temps et la Municipalité pourrait, le cas échéant, en réaliser une partie au courant des années 2028-2029.</p>	
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) du PA5 en relation : requalification de la traversée de localité St-Germain et Roumaz (VSR.5.A.02)</p>			
<p>Étapes de mise en œuvre Appel à projet : 2024 Premières réalisations : 2024 Suites des réalisations : 2028-2029</p>			


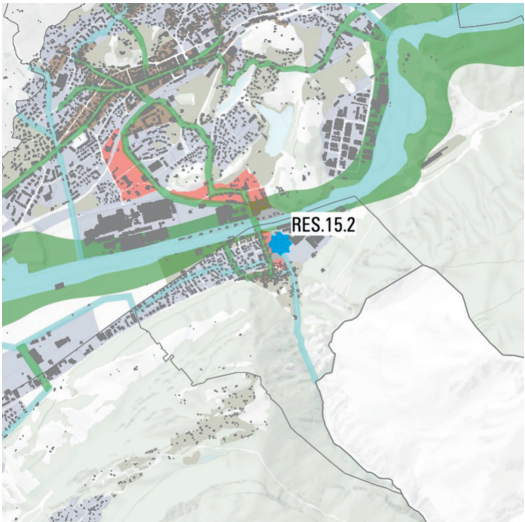
<p>Numéro PAY.5.RES.10</p>	<p>Arbaz : réaménagement de la place de l'ancienne église</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT : 350'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Commune Territoire(s) concerné(s) : Arbaz</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte</p> <p>Description du projet: actuellement, la place de l'ancienne église est utilisée comme un simple parking, dépourvu d'attrait particulier. Le projet de réaménagement de cet espace vise à transformer ce lieu en une zone offrant une meilleure qualité paysagère, en harmonie avec l'espace culturel de la commune. Ce nouvel aménagement pourrait non seulement améliorer l'esthétique du site, mais aussi renforcer son rôle en tant que lieu de rencontre et de détente pour les habitants et les visiteurs, créant ainsi un lien fort avec l'héritage culturel local.</p>	
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation : Arbaz, requalification de la route du Village depuis la place du Marais (PVSR.5.B.01)</p>			
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Appel d'offres et adjudication : 2025 Avant-projet : 2026 Projet : 2027 Réalisation : 2028</p>			

<p>Numéro PAY.5.RES.11</p>	<p>Ayent: aménagement du parvis de l'église St-Romain</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Ayent</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte</p> <p>Description du projet : le parvis de l'église St-Romain dispose d'une place enherbée au sud, où se trouve actuellement un banc en bois exposé au soleil. Cette parcelle, appartenant à la paroisse, pourrait être aménagée avec leur accord par la commune. Le projet prévoit la plantation d'arbres et d'arbustes indigènes pour créer de l'ombre et enrichir la biodiversité. De nouveaux bancs seraient également installés pour améliorer le confort des visiteurs. Étant donné que le site est un ancien cimetière, il serait envisageable d'intégrer des éléments qui rappellent cette histoire, à l'instar de ce qui a été réalisé à Sion, où les emplacements d'une ancienne église et d'un cimetière romain au pied de la colline de Tourbillon ont été aménagés pour évoquer leur passé.</p>	
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation : requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (VSR.5. A.04)</p>			
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Appel d'offres et adjudication : 2027 Avant-projet : 2028 Projet : 2029 Réalisation : 2030</p>			

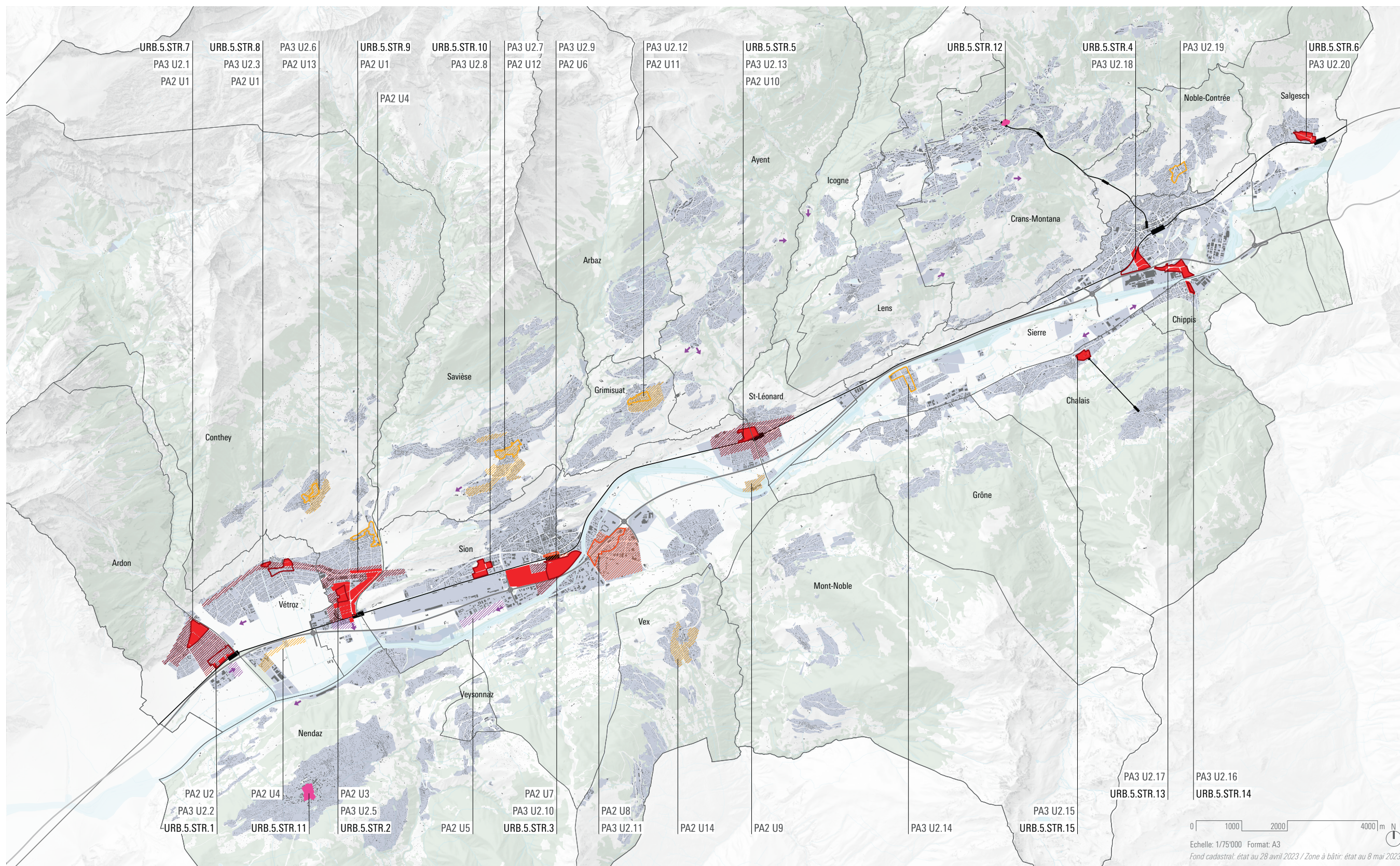
<p>Numéro PAY.5.RES.12</p>	<p>Ayent: aménagement de la place du Pré-des-Sœurs</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût HT: Env. 128'000 CHF</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Ayent</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte</p> <p>Description du projet: dans le cadre du réaménagement et de la modération de la traversée des villages et Botyre et de St-Romain, les réflexions ont été étendues pour aménager ce site afin d'y créer un espace dédié aux familles. Ce préau scolaire deviendra un espace multifonctionnel (ex. terrain de sport, place de jeu, « pumtrack », place de pique-nique). Une partie du stationnement sera toutefois conservée et la place devra offrir la possibilité d'accueillir diverses manifestations. La qualité de vie urbaine et climatique seront améliorées par l'intégration de zones végétalisées et la mise en place de revêtements perméables.</p>	
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation: requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (VSR.5. A.04)</p>			
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Appel d'offres et adjudication: 2025 Avant-projet: 2026 Projet: 2027 Réalisation: 2028</p>			

<p>Numéro PAY.5.RES.13</p>	<p>Ayent: micro-aménagements écologiques</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût à la charge des communes et des propriétaires: mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Ayent</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte Description du projet: Mise en place de microhabitats pour la petite faune le long des routes et sur les parcelles communales.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre Appel d'offres et adjudication: 2025 Avant-projet: 2026 Projet: 2027 Réalisation: 2028</p>			

<p>Numéro PAY.5.RES.14</p>	<p>Sierre : perméabilisation de la cour d'école de Muraz</p>		
<p>Priorité A</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>	
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Sierre</p>	
<p>Description</p>			
		<p>Contexte</p> <p>La cour d'école aujourd'hui complètement imperméable sera désimperméabilisée en grande partie pour un retour des eaux au terrain directement sur place. Un poussier sera mis en place pour ses capacités drainantes mais également en rappel au sol du vignoble, à la pratique de la pétanque, sa couleur claire rafraîchissante et son côté simplicité de mise en place d'entretien et de réparation.</p> <p>Des chemins de liaison sont également prévus afin de garantir les continuités entre l'école, sa nouvelle place et le sentier des vignes.</p>	
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <p>Appel d'offres et adjudication: 2025 Avant-projet: 2026 Projet: 2027 Réalisation: 2028</p>			

<p>Numéro PAY.5.RES.15</p>	<p>Chippis: perméabilisation de la cour d'école et arborisation des berges de la Navizence</p>	
<p>Priorité B</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Paysage</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Chippis</p>
<p>Description</p>		
	<p>PAY.5.RES.15.1 Chippis: Perméabilisation de la cour d'école Description: Perméabilisation de la cour d'école</p> <p>Étapes de mise en œuvre Concepts: 2030 Avant-projets: 2031 Projets: 2032 Réalizations: 2033</p>	
	<p>PAY.5.RES.15.2 Chippis: Arborisation des berges de la Navizence Description: arborisation des berges de la Navizence en lien avec le plan de quartier et avec la mesure en priorité B de requalification de la rue Centrale.</p> <p>Étapes de mise en œuvre Concepts: 2030 Avant-projets: 2031 Projets: 2032 Réalizations 2033</p>	

Localisation des mesures urbanisation



Légende

- Fond de plan
- Périmètre PA5
 - Zone à bâtir 15 LAT
 - Bâtiment
 - Cours d'eau / plan d'eau
 - Surface boisée

- ⊕ Autoroute
- Voies ferrées - Ligne / Gare
- Liaison station - Ligne / Gare

Mesures urbanisation

- Sites stratégiques PA5
- Sites stratégiques PA3
- Sites stratégiques PA2 (délimitation indicative)
- Extension potentielle zone d'activités PA5

- | | | | | |
|---------|----------|---------|-----------|------------------|
| Nouveau | Maintenu | Réalisé | Abandonné | Zone d'activités |
| ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

VALAIS CENTRAL
PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5^e GÉNÉRATION
 Mesures urbanisation : sites stratégiques
 [19.02.2025]

team+
 territoire et mobilité

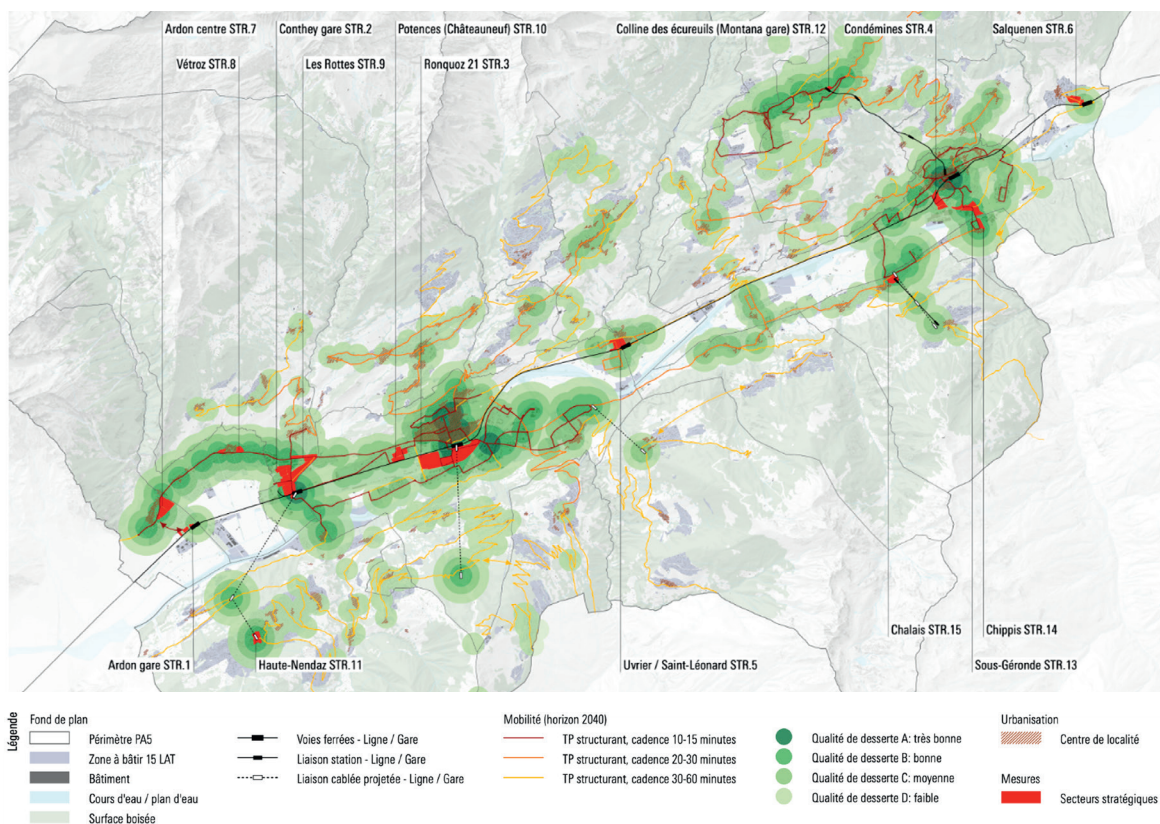
Mesures urbanisation

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Urbanisation (URB)			
URB.5.STR	Mesure A	Secteurs stratégiques	-
URB.5.STR.A	Mesure A	Secteurs stratégiques (priorité A)	-
		URB.5.STR.A.01 Secteur stratégique « Ardon gare »	-
		URB.5.STR.A.02 Secteur stratégique « Conthey gare »	-
		URB.5.STR.A.03 Secteur stratégique « Ronquoz 21 »	-
		URB.5.STR.A.04 Secteur stratégique « Condémine »	-
		URB.5.STR.A.05 Secteur stratégique « Uvrier / Saint-Léonard »	-
		URB.5.STR.A.07 Secteur stratégique « Ardon centre »	-
		URB.5.STR.A.08 Secteur stratégique « Vétroz »	-
		URB.5.STR.A.09 Secteur stratégique « Les Rottes »	-
		URB.5.STR.A.10 Secteur stratégique « Potences (Châteauneuf) »	-
		URB.5.STR.A.12 Secteur stratégique « Colline des écoreuils (Montana gare) »	-
		URB.5.STR.A.14 Secteur stratégique « Chippis »	-
		URB.5.STR.A.15 Secteur stratégique « Chalais »	-
URB.5.STR.B	Mesure B	Secteurs stratégiques (priorité B)	-
		URB.5.STR.B.06 Secteur stratégique « Salquenen »	-
		URB.5.STR.B.11 Secteur stratégique « Haute-Nendaz »	-
		URB.5.STR.B.13 Secteur stratégique « Sous-Géronde »	-
URB.5.ZAE	Mesure A	Stratégie régionale de gestion des zones d'activités économiques	-
URB.5.ZAB	Mesure A	Méthode pour l'implantation d'installations générant du trafic important (IGT) et d'installations d'intérêt public régionales	-

Numéro URB.5.STR	Secteurs stratégiques	
Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION	Historique PA2: U2 PA3: U2 Code ARE: 6266.3.261	Coût: Mesure non chiffrée

Catégorie de mesures Urbanisation	Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Communes Territoire(s) concerné(s): Voir détail par fiches
---	---

Description



La clé du développement se situe dans la mobilisation des secteurs stratégiques et dans le choix d'une densité résolumment urbaine et mixte, correspondant à des secteurs à la fois centraux et bien desservis en transport public. C'est un levier majeur permettant la valorisation des centralités et le développement urbain vers l'intérieur à court terme. La mise en œuvre des secteurs mentionnés se fait au travers des planifications communales (PAZ/RCCZ et plans d'affectation spéciaux). Il revient aux communes de déterminer les meilleurs outils à appliquer et à expliquer les démarches, pesées des intérêts et décisions relatives dans le rapport explicatif selon l'art. 47 OAT.

Dans toutes les situations, la valorisation des volumes existants prévaut et est indispensable. La densification n'est cependant pas automatique, elle doit se faire uniquement si la qualité urbanistique et architecturale est assurée et doit être évaluée selon le contexte (patrimoine bâti et naturel, dangers naturels, nuisance (ex. bruit, air)).

Les secteurs stratégiques se répartissent sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et s'inscrivent dans une vision de développement à long terme. Ces secteurs doivent être développés en priorité et dans les proportions nécessaires pour les 15 à 20 prochaines années, car il s'agit de secteurs préférentiels pour l'accueil de nouveaux habitants et emplois. Ils sont retenus pour leur bonne desserte TP, la disponibilité des infrastructures publiques, leur caractère central. Ils concordent aux principes de la vision: multipolarité et hiérarchisation urbaine, renforcement de la proximité.

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

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

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

Lien avec d'autres mesures

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

Type d'affectation

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

Coordination transports et urbanisation

La stratégie SU2.3 du PA fait état de la nécessité de valoriser les réserves dans le tissu bâti à des fins de densification de qualité et bien située. Ainsi, la densification doit optimiser l'existant et être réalisée là où elle est opportune (bonne desserte TP/MD, proximité des services). En plaine ou à proximité des liaisons câblées, le potentiel de report modal vers les TP et MD est élevé. Les sites stratégiques ont donc été sélectionnés pour leur potentiel modal important en TP et MD. Tous les sites sont desservis par une ligne de TP structurante qui facilite, dans le cas où la demande serait particulièrement forte, la mise en œuvre de renforts de cadence pour accroître les capacités.

Opportunité et utilité

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

Répartition des rôles

Tâches du canton

- Examiner la conformité des PAZ / RCCZ et plans spéciaux et soutenir les communes dans leurs tâches.
- Homologuer les PAZ / RCCZ et plans spéciaux.

Tâches de l'agglomération

- Assurer la coordination avec les différentes générations de projet d'agglomération et soutenir les communes dans leurs tâches ayant des implications intercommunales. En particulier, assurer la cohérence des développements avec les mesures infrastructurelles de mobilité.

Tâches des communes

- Mettre tout en œuvre pour réaliser les sites stratégiques. S'appuyer en particulier sur une politique foncière active et les outils offerts par les articles 12a, 16, 16b et 16c LcAT afin d'en garantir la réalisation.

<p>Numéro URB.5.STR.1</p>	<p>Secteur stratégique « Ardon gare »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA2: U2 PA3: U2.2 Code ARE: 6266.3.261</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Ardon</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 2,4 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: C à D, gare ferroviaire Desserte TP future (2040): C à D, gare ferroviaire Potentiel piétonnier: Bon Potentiel cyclable: Bon, réseau quotidien principal Desserte TIM: Très bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: env. 400 habitants et 90 emplois IBUS min. recommandé: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure</p>		
<p>Ce secteur stratégique est situé au niveau de la gare d'Ardon et bénéficie de surfaces libres de constructions et d'un potentiel de reconversion et développement important.</p>		
<p>Le PA2 et le PA3 identifiaient déjà ce secteur clé. Il a été partiellement réalisé, avec l'implantation de petits immeubles. Néanmoins, il reste des potentiels importants identifiés par le projet de PAZ/RCCZ.</p>		
<p>Le site stratégique renforce l'attractivité de la gare, soutient les zones d'activités économiques régionales au sud des voies.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures</p>		
<p>Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation: cheminement MD en rabattement sur la gare (P.MD.5.A.01), prolongement du passage inférieur de la halte d'Ardon (P.MD.5.A.05), et rabattement mobilité douce à la zone d'activité d'Ardon (P.MD.5.A.02) et à la zone d'activité de Vétroz (PM.5.A.10)</p>		

Coordination transports et urbanisation

Ce secteur bénéficie de la proximité immédiate de la gare régionale, assurant une excellente desserte jusqu'à Conthey, Sion, Siere et même au-delà de l'agglomération, en direction de Martigny. Cependant, comme la centralité d'Ardon, ce secteur est fortement contraint par la ligne de chemin de fer, avec un nombre limité de passages permettant de franchir les voies CFF. Les mesures de mobilité douce prévues dans le PA5 incluent la création d'un passage inférieur, facilitant ainsi la liaison avec les zones d'activités de Vétroz à l'est et d'Ardon à l'ouest.

Dans la stratégie de développement de transport public, une ligne de bus en rabattement sur la gare d'Ardon est envisagée.


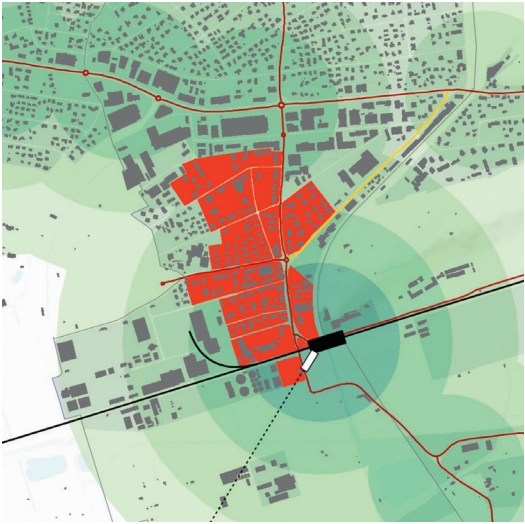
Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.2</p>	<p>Secteur stratégique « Conthey gare »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA2: U3 PA3: U2.5 Code ARE: 6266.3.261</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Conthey</p>	
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 26,8 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: C à D, gare ferroviaire, ligne TP complémentaire Desserte TP future (2040): B à C, gare ferroviaire, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Bon Potentiel cyclable: Très bon, desservi par réseau quotidien principal Desserte TIM: Très bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 4'000 habitants et 1'000 emplois IBUS min. recommandé: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure</p>		
<p>La mesure du PA3 n'a pas encore été mise en œuvre. Les études de détail en cours portant sur la révision du PAZ/ RCCZ et les nouvelles planifications supérieures (PDc et PDi) n'ont pas permis la réalisation de ce secteur.</p>		
<p>Le secteur est situé à proximité de la gare régionale de Châteauneuf-Conthey et dispose de nombreux commerces, services et équipements. Des surfaces libres de construction (env. 3 ha) présentent également un potentiel de densification au sein de la zone à bâtir. En particulier, il s'agit de restructurer et densifier l'axe entre la gare et le centre. Ce secteur stratégique doit accompagner le renouvellement urbain le long de l'avenue de la Gare (tranchon communal) et offrir une centralité complémentaire au vieux village.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures</p>		
<p>Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation: passage inférieur sous les voies CFF (P.MD.5.A.07), liaison mobilité douce en direction de Sion (P.MD.5.A.16) et plusieurs mesures de requalification routière à l'intérieur du quartier (P.VSR.5.A.05-06-08 et P.VSR.5.B.07-08)</p>		

Coordination transports et urbanisation

Ce secteur bénéficie de la proximité immédiate de la gare régionale, assurant une excellente desserte jusqu'à Sion (5 minutes) et Sierre (15 minutes) et même au-delà de l'agglomération, en direction de Martigny (20 minutes). En lien avec le développement de ce secteur stratégique, plusieurs mesures de requalification des routes sont en cours de planification pour sécuriser les différents modes et favoriser les modes doux.

La gare routière a déjà été réaménagée dans le cadre du PA2, facilitant ainsi le passage du train au bus et offrant un niveau de confort supérieur aux habitants et employés du secteurs.

Il est également prévu de réaliser une liaison câblée entre la gare de Conthey et Nendaz à l'horizon A.


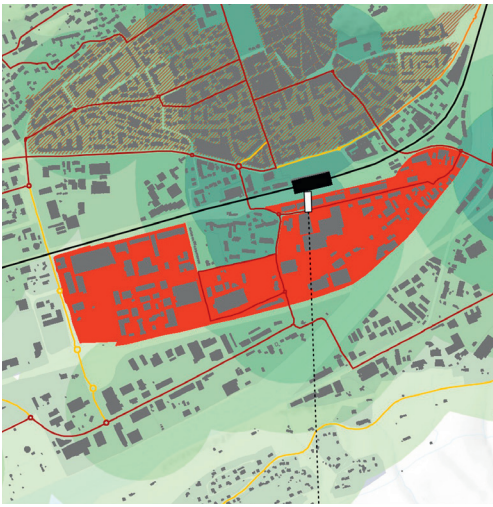
Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input checked="" type="checkbox"/> Forêt <input checked="" type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input checked="" type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.3</p>	<p>Secteur stratégique « Ronquoz 21 »</p>	
<p>Priorité A/B HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA2: U3 PA3: U2.5 Code ARE: 6266.3.261</p>	<p>Coût: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Commune de Sion</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 43,9 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: A, B et C, gare ferroviaire, ligne TP structurante Desserte TP future (2040): A, B et C, gare ferroviaire, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Très bon Potentiel cyclable: Très bon, desservi par axe cyclable cantonal Desserte TIM: Très bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Estimation de l'existant: 900 habitants et 4200 emplois Estimation du potentiel total: 5000 habitants et 7000 emplois IBUS min. recommandé: 1,60</p>	

Description de la mesure

Situé à proximité de la gare et du centre-ville de Sion, le secteur stratégique « Ronquoz 21 » jouit d'une localisation idéale pour y développer un quartier mixte, comprenant du logement, des bureaux, des activités et des équipements publics. Face au défi de l'augmentation démographique, la Ville de Sion a ainsi identifié les terrains en zone industrielle situés au Sud des voies CFF comme le territoire phare pour la création de la Ville du XXI^e siècle. En outre, depuis plusieurs années, une mutation progressive est déjà en cours avec l'arrivée d'activités tertiaires, de formation, de recherche et de logements, ainsi que le départ de certaines industries.

Afin d'accompagner et d'orienter cette mutation de façon cohérente et qualitative, la Ville de Sion a développé un projet fort et ambitieux pour donner une nouvelle identité au futur quartier Ronquoz 21. La mutation de ce quartier, prévu sur environ 30 années, est régie par des principes urbanistiques développés suite au concours d'urbanisme organisé par la Ville de Sion en 2019.



Vue d'ensemble (Plan guide, 2024)

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation : pont sur le Rhône (PA5), Gare Sud (PA5), nouveau PI (PA5), chaîne des parcs (PA5), passerelle Ste-marguerite (PA5), pont multimodal de la Drague (CR.5.A.01), nouveau passage inférieur cour de Gare (MD.5.A.02), interface sud de la gare de Sion (IM.5.A.03)
Paysage : Parc des anciens abattoirs et chaînes des parc (PAY.5.RES.2)

Coordination transports et urbanisation

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

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

Impact sur l'environnement

Utilisation du sol :	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage :	<input type="checkbox"/> Forêt <input checked="" type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input checked="" type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques :	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources :	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input checked="" type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé :	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.4</p>	<p>Secteur stratégique « Condémine »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3: U2.18 Code ARE: 6266.3.262</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Sierre Autre(s) instance(s) concernée(s): Investisseurs privés</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 8,4 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: D, ligne TP structurante Desserte TP future: C, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Très bon Potentiel cyclable: Bon, desservi par réseau quotidien complémentaire Desserte TIM: Très bonne</p> <p>Affectation prévue zone mixte avec habitat et zone d'intérêt général A (Ed-hea) et B (Théâtre et Patinoire).</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Estimation de l'actuel: 115 habitants et 60 emplois Estimation du potentiel total: 1200 habitants et 580 emplois, sans compter les emplois dans les secteurs en zone d'intérêt général IBUS min. recommandé: 1,60 (1,33 au sud du périmètre, 2,5 max. au nord du périmètre)</p>	
	<p>Description de la mesure Le périmètre du secteur a été revu par rapport au secteur stratégique du PA3. Ce secteur bénéficie d'une proximité au centre-ville de Sierre et d'une bonne accessibilité en transport public et en mobilité douce. Le déplacement programmé d'activités sportives et les surfaces libres de constructions en font un secteur de choix pour le développement d'un quartier dense, mixte et durable. La valorisation et la reconversion de friches industrielles ainsi que d'espaces libres permettront de créer un environnement attractif. Le projet prévoit d'accueillir la nouvelle Patinoire Valais Arena, en remplacement de l'actuelle patinoire de Graben deux centres sportifs pour des sports en intérieur, et l'Ecoquartier VIVA qui comprendra des habitats,</p>	

commerces et services, bureaux administratifs, un pôle santé, ainsi que des espaces dédiés à la culture, à la détente et aux rencontres.

- Des points de vue paysagers prioritaires seront préservés et la structuration des éléments de liaison sera assurée par des alignements d'arbres;
- Valorisation et reconversion de friches industrielles et d'espaces libre;
- Une préservation de points de vue prioritaires;
- Une structuration des éléments de liaison par des alignements d'arbres;
- Une valorisation écologique du Bras-Noir;
- Une Passeggiata animée au fur et à mesure par des programmes pionniers et transitoires;
- Patinoire Valais Arena + deux centres sportif (sports indoor);
- Ecoquartier VIVA habitat, commerces et services, bureaux administratif, pôle santé, espaces dédiés à la culture, à la détente et aux rencontres.

Développement depuis la dernière génération

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

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

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation : aménagement d'un cheminement mobilité douce entre Edeha et la gare de Sierre (P.MD.5.24), jonction Passaggieta au sein du quartier des condémines (P.MD.5.B.02), requalification de la rue de l'Industrie (P.VSR.5.B.12), requalification de la rue de l'Ancien Sierre (P.VSR.5.B.13), requalification de la rue de Lamberson (P.VSR.5.B.14)

Coordination transports et urbanisation

Le secteur de Condémine bénéficie d'une proximité directe à la gare CFF ainsi qu'au centre-ville de Sierre à pied ou à vélo (5-10 minutes). Cependant, l'implantation de la future patinoire sur le Site de Condémine exige une revalorisation qualitative des accès modes doux et transports publics. Ainsi plusieurs mesures de requalification de rues sont prévues afin d'offrir des aménagements sécurisés et continus pour les piétons et les vélos et d'améliorer l'efficacité du système de transports publics routiers.


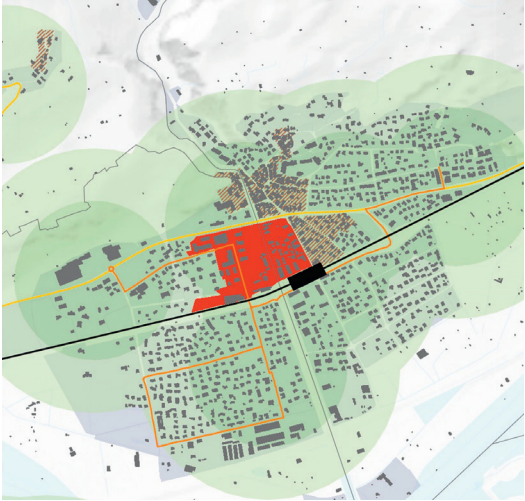
Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input checked="" type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.5</p>	<p>Secteur stratégique « Uvrier / Saint-Léonard »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA2: U10 PA3: U2.13 Code ARE: 6266.3.261</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Saint-Léonard, Sion</p>	
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 8,6 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: C à D, gare ferroviaire, ligne TP complémentaire Desserte TP future: C, gare ferroviaire, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Bon Potentiel cyclable: Bon, desservi par réseau quotidien principal Desserte TIM: Bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 1273 habitants et 318 emplois IBUS min. recommandé: 1,20</p>	

Description de la mesure

Ces villages sont localisés en limite communale avec des urbanisations à cheval sur deux communes. Ils sont aujourd'hui les lieux privilégiés de l'habitat individuel, avec des services plus ou moins nombreux selon les cas et des dessertes en transports publics qui incitent peu à abandonner la voiture et des continuités de pistes cyclables encore déficitaires.

- Densifier ces différentes localités, en visant en particulier le développement d'un habitat pour les familles, mais en le diversifiant grâce à l'apport et l'incitation à de nouvelles formes de logements. Il s'agit notamment d'encourager la densification de parcelles, y compris celles déjà construites (densification vers l'intérieur, disponibilité du foncier);
- Qualifier les espaces publics de ces secteurs pour inciter le développement de la mobilité douce en donnant envie aux habitants de rejoindre les centralités locales à pied ou à vélo;
- Inciter le développement de services regroupés, de manière à structurer des centralités de quartier, étoffer l'offre des commerces au centre des villages en gérant le stationnement de manière appropriée
- Favoriser les initiatives allant dans le sens du développement durable (ex. eau, énergie);
- Apporter un soin particulier aux aménagements extérieurs dans un contexte de changement climatique.

Une première démarche d'étude a été lancée sur Uvrier afin de servir de test pour la faisabilité de quartiers offrant d'autres formes d'habitat, et pour la mutation lente des quartiers de villas déjà construits. Les idées et propositions ressorties de cette démarche sont les suivantes:

- Élaborer les plans et mettre en place des modes de coopération diversifiés avec les acteurs du logement (ex. coopératives, promoteurs) pour chercher à favoriser la réalisation d'un habitat diversifié et de qualité, restant dans des dimensions compatibles avec le voisinage déjà construit, et intégrant des prolongements extérieurs des logements privés et publics ;
- Mettre à la disposition des particuliers un guide de recommandations portant sur les mesures possibles à réaliser sur les aménagements extérieurs dans un contexte de changement climatique ;
- Développer l'offre en transports publics urbains (optimisation de la cadence et des itinéraires): structurer l'accessibilité TP et MD de ces localités et aménager des accès directs et conviviaux aux commerces et services et à la gare pour piétons et vélos depuis les différents quartiers de logements ;
- Localiser dans la mesure du possible des parkings mutualisés en périphérie de quartier de manière à inciter « naturellement » à la mobilité douce ;
- Étoffer l'offre de services de centralité (par ex. Uvrier Centre / services de villages) en veillant à maintenir les proportions entre la taille du bassin de clientèle et la quantité de services, ce qui peut conduire à changer d'échelle, afin de disposer d'une masse de clientèle suffisante (pour les services et les transports).

Lien avec d'autres mesures

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

Coordination transports et urbanisation

teur d'Uvrier/St-Léonard bénéficie d'une proximité directe à la gare régionale de St-Léonard permettant de rejoindre les deux villes centre de l'agglomération en moins de 10 minutes, chaque demi-heure.

Principalement situé en zone modérée, la configuration urbaine du secteur permet déjà des déplacements à pied ou à vélo dans de bonne configuration. Une des mesures phares de mobilité concerne la requalification de la route cantonale au nord réalisée dans le cadre du PA2 (R17 - 6266.2.017). Cette intervention permet de pacifier la limite nord du secteur stratégique et d'améliorer la perméabilité entre les quartiers sud et nord d'Uvrier et St-Léonard.

Impact sur l'environnement


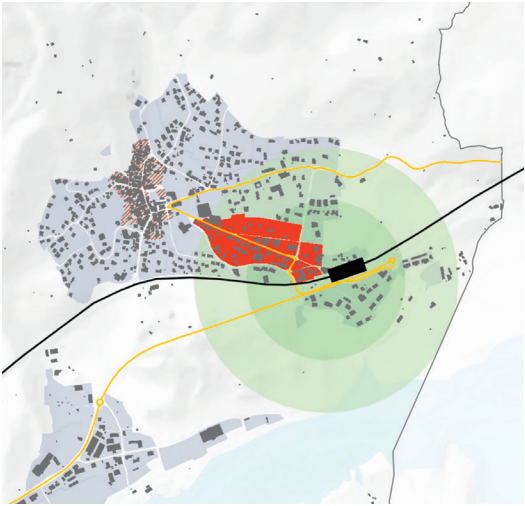
Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input checked="" type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

Planification impérative: PQ Pierrefleur (parcelle n° 1609) approuvée par le conseil municipal en date du 3 août 2023, en attente du dossier d'autorisation de construire.

<p>Numéro URB.5.STR.6</p>	<p>Secteur stratégique « Salquenen »</p>	
<p>Priorité B HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3: U2.20 Code ARE: 6266.3.259</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Salquenen</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 6,5 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: C à D, gare ferroviaire, ligne TP complémentaire Desserte TP future (2040): C à D, gare ferroviaire, ligne TP complémentaire Potentiel piétonnier: Moyen Potentiel cyclable: Bon, desservi par réseau quotidien principal Desserte TIM: Très bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 965 habitants et 241 emplois IBUS min. recommandé: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure Axe urbain structurant entre la gare et le centre de la localité, cet espace offre des potentiels élevés dans un cadre passager d'exception. Il s'agit de densifier cet axe en tenant compte des vues et d'un grand soin porté aux aménagements extérieurs ainsi qu'au rapport qu'entretiennent les rez-de-chaussée à l'espace public.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation: réaménagement de la place du village (P.VSR.5.A.12)</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation Les infrastructures de transports publics existantes suffisent pour répondre au besoin du site stratégique.</p>		


Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.7</p>	<p>Secteur stratégique « Ardon centre »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3: U2.1 Code ARE: 6266.3.261</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Ardon</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 13,7 ha</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: D, ligne TP structurante Desserte TP future: B à C, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Bon Potentiel cyclable: Bon, desservi par réseau quotidien principal Desserte TIM: Bonne</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: env. 2'000 habitants et 500 emplois IBUS min. recommandé: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure</p>		
<p>Ce secteur bénéficie de nombreuses surfaces libres avec un potentiel de développement, ainsi que de nombreuses constructions appelant soit une rénovation avec possibilité d'agrandissement, soit une démolition-reconstruction, notamment avec le site industriel de la Fonderie. Il permet d'agrandir le centre de la localité au cœur du périmètre d'urbanisation.</p>		
<p>Ardon centre est un secteur stratégique déjà identifié dans le PA3. La révision des PAZ/RCCZ et des outils de planification supérieurs ont rallongé les procédures raisons pour laquelle la mesure n'a pas évolué depuis la dernière génération.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures</p>		
<p>Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation: liaison MD en rabattement sur la gare d'Ardon (P.MD.5.A.01), liaisons MD rives de la Lizerne (P.MD.5.A.04)</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation</p>		
<p>Situé à proximité du centre historique d'Ardon, le site bénéficie de la présence de commerces, services et équipement. La ligne régionale assure une liaison efficace en transports publics entre Ardon à Sion, avec une cadence au quart d'heure en heure de pointe. A terme, s'agissant d'un axe structurant dans la stratégie de transports publics, une cadence à 10-15 minutes sera mise en place. De plus, la gare d'Ardon, directement accessible en mobilité douce (15 min à pied et 10 min à vélo) offre des connexions pour Sion et Martigny toutes les demi-heures. Des</p>		

aménagements mobilité douce sont prévus afin d'améliorer les connexions entre ce secteur stratégique et la gare d'Ardon afin d'assurer un report modal. Le réaménagement de la route cantonale, prévue d'ici 2026 (R10, 6266.2.010), vise également à améliorer la sécurité et qualité de l'espace urbain, tandis que la requalification de la route communale des Biais permettra de limiter le trafic de transit dans le quartier. Une attention particulière aux aménagements extérieurs sera exigée afin d'assurer un cadre de vie naturel et environnemental de qualité pour les habitants.

Dans la stratégie de développement de transport public, une ligne de bus en rabattement sur la gare d'Ardon est envisagée.


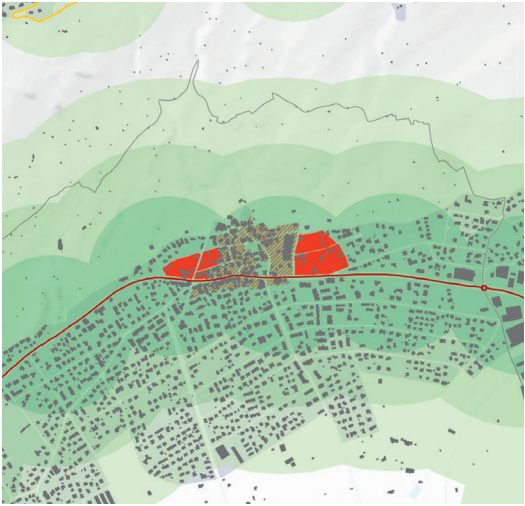
Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input checked="" type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input checked="" type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.8</p>	<p>Secteur stratégique « Vétroz »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3: U2.3 Code ARE: 6266.3.261</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Vétroz</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 3,7 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: C, ligne TP structurante Desserte TP future: B, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Moyen Potentiel cyclable: Bon, desservi par réseau quotidien principal Desserte TIM: Bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 464 habitants et 116 emplois IBUS min. recommandé: 1,00</p>	
<p>Description de la mesure</p> <p>La mesure du PA3 n'a pas encore été mise en œuvre. Les études de détail en cours portant sur la révision du PAZ/ RCCZ et les nouvelles planifications supérieures (PDc et PDi) n'ont pas permis la réalisation rapide de ce secteur. Avec près d'un tiers de surfaces libres de constructions, ces deux secteurs sont situés au centre de Vétroz, à proximité des commerces, services et équipements. Ils permettent de soutenir le développement du centre et doivent soutenir la vie locale, de manière complémentaire à la valorisation du centre de la localité.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation : réaménagement de l'avenue des Vergers nord (PVS-R.5.A.19)</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation</p> <p>La récente requalification de la route cantonale, située en bordure sud des secteurs stratégiques, a permis de pacifier cette artère et de l'intégrer plus harmonieusement dans le tissu urbain dense. Le projet de réaménagement de la route cantonale T9, traversant le village de Vétroz, répond ainsi pleinement aux objectifs de coordination entre urbanisation et mobilité, en incluant des espaces dédiés aux mobilités douces, un aménagement amélioré des arrêts de bus, et une gestion apaisée du trafic routier.</p>		

Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.9</p>	<p>Secteur stratégique « Les Rottes »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Conthey</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 13,7 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: C à D, ligne TP structurante Desserte TP future: B à C, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Très bon Potentiel cyclable: Très bon, desservi par réseau quotidien principal Desserte TIM: Très bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 2'033 habitants et 508 emplois. IBUS min. recommandé: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure Ce secteur d'activités en reconversion dispose de nombreuses surfaces libres de construction, ainsi que d'une bonne desserte en transports publics (bus et proximité de la gare régionale Châteauneuf-Conthey). L'objectif est de requalifier les abords des deux routes cantonales (T9 et RC 66) en offrant des rez-de-chaussée actifs, faciliter une urbanisation dense et complémentaire vers la gare, revaloriser l'espace public le long de La Morge.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation : modération de la Route d'Antzère (P.VSR.5.A.04), de la Rue des Grands-Prés (P.VSR.5.A.20), sécurisation de l'Avenue de la Gare, partie Nord (P.VSR.5.B.01), requalification de la route des Rottes (P.VSR.5.A.05), réaménagement du chemin de la Chapelle (P.VSR.5.B.02) et de la Rue Près du Torrent (P.VSR.5.B.08)</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation Ce secteur bénéficie de la proximité immédiate de la gare régionale, assurant une excellente desserte jusqu'à Sion (5 minutes) et Sierre (15 minutes) et même au-delà de l'agglomération, en direction de Martigny (20 minutes). En lien avec le développement de ce secteur stratégique, plusieurs mesures de requalification des routes sont en cours de planification pour sécuriser les différents modes et favoriser les modes doux.</p>		


Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input checked="" type="checkbox"/> Forêt <input checked="" type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input checked="" type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input checked="" type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input checked="" type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.10</p>	<p>Secteur stratégique « Potences (Châteauneuf) »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA2: U13 PA3: U2.8 Code ARE: 6266.3.261</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>

Catégorie de mesures
Urbanisation

Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune
Territoire(s) concerné(s): Sion

Description



Surfaces

Surface totale: 9,7 ha

Potentiel et desserte multimodale

Desserte TP actuelle: D, ligne TP structurante

Desserte TP future: C, ligne TP structurante

Potentiel piétonnier: Très bon

Potentiel cyclable: Très bon, desservi par réseau quotidien principal

Desserte TIM: Très bonne

Affectation prévue

Zone mixte

Nombre d'habitants et d'emplois

Site déjà bâti, à densifier

Potentiel total: 1'916 habitants et 479 emplois

IBUS min. recommandé: 1,60

Description de la mesure

Le quartier bénéficie de structures paysagères de valeur: colline et canal des Potences, crête des Maladaires, vue sur le coteau viticole de Montorge, de même, à certains endroits, la mobilité reste problématique, tant pour les piétons (manque de trottoirs) que pour les véhicules (parking sauvage). Le quartier souffre toutefois aujourd'hui de sa situation périphérique par rapport au centre-ville. Au regard du nombre d'habitants/emplois et de la taille du quartier, les attracteurs du quartier de Châteauneuf/Potences, qu'il s'agisse d'espaces/équipements publics, ou de commerces et services, sont très peu nombreux. La typologie des constructions (bâtiments au centre de la parcelle) et l'ampleur des surfaces de stationnement ne concourent pas à créer de l'urbanité. Au nord de l'aéroport, les quartiers d'habitation subissent les nuisances sonores de l'aéroport et du train.

Ce secteur constitue l'une des entrées de ville et mériterait un aménagement de meilleure qualité. Châteauneuf a connu un important développement dans la dernière décennie pourtant le quartier bénéficie encore d'importantes surfaces libres de construction (dents creuses). Environ 5,5 hectares libres de constructions sont identifiés, ainsi qu'un potentiel de réaffectation de certains bâtiments. Enfin, il manque un véritable cœur de quartier, capable d'activer son développement socio-économique.

Les objectifs visés:

- Créer des conditions cadres pour un développement mixte sur la frange protectrice des nuisances sonores des voies de communications (trains, aéroport);
- Accompagner le développement du secteur par la réalisation d'espaces publics de qualité;

- Diversifier l'offre en logements et en services ;
- Requalifier l'entrée de ville, améliorer l'image du quartier grâce à des projets exemplaires ;
- Consolider la césure verte entre l'aéroport et Conthey ;
- Connecter le quartier au centre-ville et aux quartiers voisins grâce à des axes de mobilité douce conviviaux et sécurisés ;
- Améliorer l'accessibilité du quartier par transport public (bus).

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

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation : réaménagement de l'avenue Maurice Troillet ouest (P.MD.5.A.16) et requalification de la T9 Sion ouest (VSR.5.A.01)

Coordination transports et urbanisation

Le développement du quartier nécessite une adaptation du système de transport afin d'assurer une offre de transport public de qualité. Cela inclut le prolongement de la ligne urbaine 11 avec une cadence toutes les 10 minutes, conformément à la stratégie de transport public de l'agglomération, ainsi que la mise en place de pistes cyclables sécurisées, notamment sur l'Avenue Maurice Troillet.


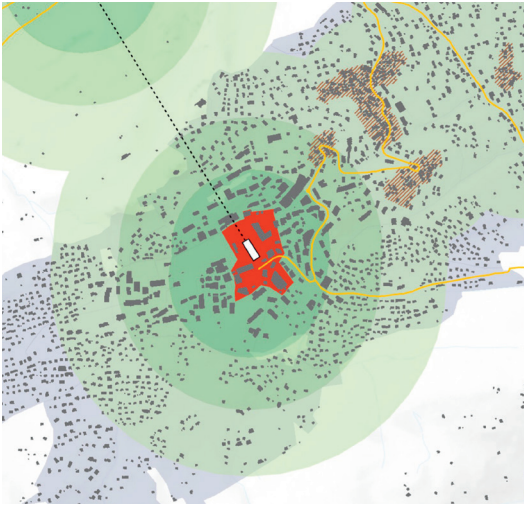
Impact sur l'environnement

Utilisation du sol :	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage :	<input type="checkbox"/> Forêt <input checked="" type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input checked="" type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques :	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources :	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input checked="" type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé :	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.11</p>	<p>Secteur stratégique « Haute-Nendaz »</p>	
<p>Priorité B HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Nendaz</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 4,1 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: D, ligne TP complémentaire Desserte TP future: B, liaison câblée, ligne TP complémentaire Potentiel piétonnier: Moyen Potentiel cyclable: Faible, desservi par réseau quotidien complémentaire Desserte TIM: Moyenne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 608 habitants et 152 emplois IBUS min. recommandé: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure Le secteur est situé à proximité directe de la gare de Montana et présente un potentiel d'aménagement important. En particulier, il offre un potentiel élevé en termes d'accueil touristique, de lit hôtelier complémentaire, et de services de proximité soutenant l'interface et l'espace public.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation: -</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation Le développement de ce secteur stratégique s'inscrit dans une approche coordonnée entre urbanisation et mobilité, visant à favoriser l'urbanisation d'un quartier bien desservi par les transports publics. Cette qualité de desserte (niveau B) est assurée par la liaison câblée reliant Sierre à Crans-Montana et complétée par le réseau de bus urbain ainsi qu'une connectivité optimale vers la station et, plus largement, vers le haut-plateau. Les infrastructures de transports publics existantes sont suffisantes pour répondre aux besoins du site stratégique. L'enjeu réside principalement dans l'optimisation de l'offre, notamment en améliorant la fréquence des lignes de bus urbains.</p>		


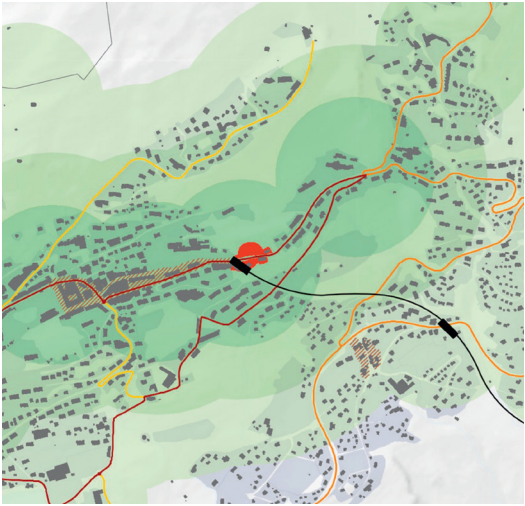
Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.12</p>	<p>Secteur stratégique « Colline des écureuils (Montana gare) »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Crans-Montana</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 1 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: B, gare funiculaire, ligne TP structurante Desserte TP future (2040): B, gare funiculaire, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Bon Potentiel cyclable: Moyen, desservi par réseau quotidien complémentaire Desserte TIM: Moyenne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 149 habitants et 37 emplois IBUS min. recommandé: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure Ce secteur est situé dans un site dynamique à proximité de la station de télécabines (4 vallées). Il présente de grands potentiels de réaménagements urbains, lié à l'interface de mobilité. Il combine un haut potentiel de densification en faveur d'une offre résidentielle et touristique (lits hôteliers, services de proximité).</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation: liaison câblée Conthey – Haute-Nendaz (MS.5.A.03), aménagement d'une zone piétonne à Haute-Nendaz (P.VSR.5.A.10)</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation Le développement de ce secteur stratégique s'inscrit dans une démarche de coordination étroite entre urbanisation et mobilité, avec un objectif clair: favoriser le développement urbain dans un quartier bénéficiant d'une bonne qualité de desserte en transports publics. Le niveau de desserte est en effet augmenté grâce à la construction de la future liaison câblée reliant Châteauneuf-Conthey à Haute-Nendaz.</p> <p>Le système de transport à proximité est repensé en conséquence avec le réaménagement de la route des Écluses visant à améliorer la qualité de vie des habitants et visiteurs. Cette requalification permettra de mieux intégrer les modes doux et de sécuriser les déplacements tout en garantissant des gabarits suffisants pour les transports publics.</p>		


Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input checked="" type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.13</p>	<p>Secteur stratégique « Sous-Géronde »</p>	
<p>Priorité B HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3: U2.17 Code ARE: 6266.3.259</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>

Catégorie de mesures
Urbanisation

Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune
Territoire(s) concerné(s): Crans-Montana

Description



Surfaces

Surface totale: 12 ha

Potential et desserte multimodale

Desserte TP actuelle: C, ligne TP structurante

Desserte TP future: B, ligne TP structurante

Potentiel piétonnier: Bon

Potentiel cyclable: Bon, desservi par axe cyclable cantonal

Desserte TIM: Très bonne

Affectation prévue

Zone mixte

Nombre d'habitants et d'emplois

Site déjà bâti, à densifier

Potentiel total: 1800 habitants et 450 emplois

IBUS min. recommandé: 1,60

Description de la mesure

Secteur à forts potentiels de développement par densification dans les espaces libres, démolition-reconstruction et/ou agrandissements. Une prise en compte particulièrement soignée des enjeux patrimoniaux (ISOS) et paysagers (différents inventaires cantonaux) est indispensable. Le site doit tirer parti de sa proximité aux espaces paysagers, de son identité spécifique, de ses espaces extérieurs de qualité (jardins potagers), tout en se densifiant le long des axes structurants de transport public et de mobilité douce.

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation: -

Coordination transports et urbanisation

Les infrastructures de transports publics existantes sont suffisantes pour répondre aux besoins du site stratégique. Des investissements ont été réalisés récemment pour réaménager les arrêts de bus desservant ce secteur afin de sécuriser leur utilisation le long de la route cantonale.

Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input checked="" type="checkbox"/> Forêt <input checked="" type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input checked="" type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p align="center">Numéro URB.5.STR.14</p>	<p align="center">Secteur stratégique « Chippis »</p>	
<p align="center">Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3: U2.16 Code ARE: 6266.3.261</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Chippis</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 2,7 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: D, ligne TP complémentaire Desserte TP future: B, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Bon Potentiel cyclable: Bon, desservi par axe cyclable cantonal Desserte TIM: Bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 406 habitants et 101 emplois IBUS min.: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure Nombreuses surfaces libres de constructions et bonne localisation du site. Il doit offrir un quartier mixte entre un axe attractif qu'il s'agit de maintenir et renforcer (Grande Avenue) et un espace plus calme et naturel le long de la Navizence.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) infrastructurelle(s) de mobilité du PA5 en relation: -</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation Les infrastructures de transports publics existantes sont suffisantes pour répondre aux besoins du site stratégique. Des investissements ont été réalisés récemment pour réaménager les arrêts de bus desservant ce secteur afin de sécuriser leur utilisation le long de la route cantonale.</p>		


Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input checked="" type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input checked="" type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input checked="" type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input checked="" type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input checked="" type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

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

<p>Numéro URB.5.STR.15</p>	<p>Secteur stratégique « Chalais »</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE PLANIFICATION</p>	<p>Historique PA3: U2.15 Code ARE: 6266.3.262</p>	<p>Coût à charge de la commune et des propriétaires: Mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Commune Territoire(s) concerné(s): Chalais</p>
<p>Description</p>		
	<p>Surfaces Surface totale: 4,7 ha</p> <p>Potentiel et desserte multimodale Desserte TP actuelle: C, liaison câblée, ligne TP structurante Desserte TP future: B, liaison câblée, ligne TP structurante Potentiel piétonnier: Moyen Potentiel cyclable: Bon, desservi par réseau quotidien principal Desserte TIM: Très bonne</p> <p>Affectation prévue Zone mixte</p> <p>Nombre d'habitants et d'emplois Site déjà bâti, à densifier Potentiel total: 690 habitants et 173 emplois IBUS min.: 1,20</p>	
<p>Description de la mesure</p> <p>Ce secteur est situé au niveau d'une interface de transports (bus urbain / téléphérique vers Vercorin). Il dispose de surfaces libres de constructions et de constructions au fort potentiel d'agrandissement ou démolition-reconstruction. Le site doit être densifié en prolongement du centre de la localité et profiter de la proximité avec les centres de sport et loisirs, ainsi que les pôles d'activités. Il peut constituer un appoint aux besoins en lits touristiques et contribuer à la vitalité du centre historique.</p>		
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) infrastructurelles de mobilité du PA5 en relation: Interface téléphérique CBV, gare de Chalais (IM.5.A.04) et sécurisation du trajet vers l'école de Chalais et de ses abords (P.VSR.5.A.03)</p>		
<p>Coordination transports et urbanisation</p> <p>Le système de transport du secteur est amélioré grâce à l'aménagement de l'interface de transport, visant à accroître le confort des arrêts de bus desservant la zone. Par ailleurs, l'offre de transport public sera renforcée d'ici 2030, avec le développement de la ligne 411, ligne structurante pour le réseau d'agglomération.</p>		

Impact sur l'environnement

Utilisation du sol:	<input type="checkbox"/> Emprise zone agricole	<input type="checkbox"/> Emprise SDA
Nature et paysage:	<input type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Réseaux écologiques (REN, REC-VS)	<input type="checkbox"/> Zone de protection de la nature (affectation, biotopes) <input checked="" type="checkbox"/> Cours d'eau
Exposition à des risques:	<input type="checkbox"/> OPAM (voie de communication, conduites)	<input checked="" type="checkbox"/> Dangers naturels (danger résiduel exclu)
Protection des ressources:	<input checked="" type="checkbox"/> Eaux souterraines (üB exclu)	<input type="checkbox"/> Sites pollués
Projet dans secteur exposé:	<input type="checkbox"/> Bruit (RC, A9, aéroport de Sion, CFF, ZI)	<input type="checkbox"/> ORNI (<50 m ligne HT, <25 m CFF)

Les conflits entre urbanisation et environnement sont réglés dans le cadre de la planification de détail.

Étapes de mise en œuvre indicatives

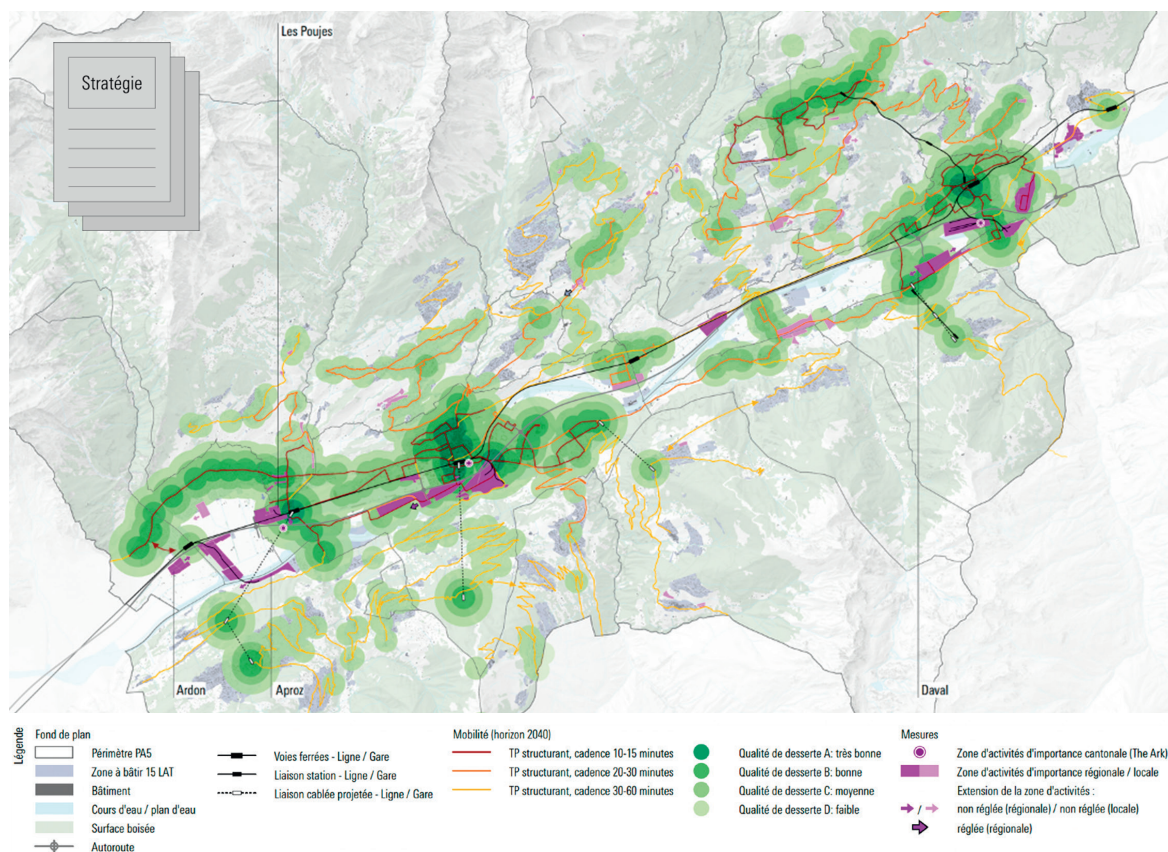
	Durée indicative	Horizon	État tâches
1. Garantie de la planification (PAZ/RCCZ, plan spécial, mise en œuvre politique foncière active)	2025		
2. Études préliminaires: calendrier, enjeux et programme	2026		
3. MEP ou processus d'étude orienté qualité	2028		
4. Inscription dans une planification détaillée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

Numéro URB.5.ZAE	Stratégie régionale de gestion des zones d'activités économiques	
-----------------------------------	---	---

Priorité A HORIZON DE RÉALISATION	Historique PA3 : U4.1 Code ARE : 6266.3.251	Coût à la charge de l'agglomération: 150'000 CHF (HT)
---	---	--

Catégorie de mesures Urbanisation	Maître d'ouvrage pilote de la mesure: Agglo Valais central Territoire(s) concerné(s): Toutes les communes
---	--

Description



Cette mesure vise à réaliser une stratégie régionale de gestion des zones d'activités. Celle-ci est basée sur la stratégie cantonale des zones d'activités en cours d'élaboration et a pour objectif de coordonner le développement des zones d'activités régionales, afin de répondre aux besoins des entreprises existantes et aux besoins d'implantation de nouvelles entreprises industrielles.

La réalisation d'une stratégie à l'échelle régionale permettra d'optimiser les réserves foncières existantes et d'évaluer plus en détail les besoins futurs de l'agglomération. Cela permettra, en outre, de garantir la diversité des activités économique et la création d'emplois dans le secteur secondaire.

L'objectif est de veiller à une localisation judicieuse des entreprises dans les zones d'activités régionales. Une collaboration étroite avec le canton et les communes permettra de définir le type d'activité à accueillir en fonction du lieu, identifier les possibilités de densification (en clarifiant les conditions nécessaires à la mobilisation des terrains, notamment des réserves d'entreprises) et les synergies, ou encore d'aider à améliorer l'aménagement des espaces

extérieurs. Enfin, elle permettra de veiller à créer suffisamment d'emplois dans le secteur pour répondre aux besoins de la croissance démographique et économique.

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

La stratégie devra clarifier pour chaque secteur les éléments suivants:

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

Mesure(s) du PA5 en relation

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

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

Classe de desserte en TP

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

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

Affectation prévue	Nombre d'emplois
Zone d'activités économique (industries/artisanat)	Potentiel 2040 estimé: +3'500 emplois

Opportunité et utilité

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

Répartition des rôles

Tâches du canton

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

Tâches de l'agglomération

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

Tâches des communes


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

Légalisation sur la protection de l'environnement

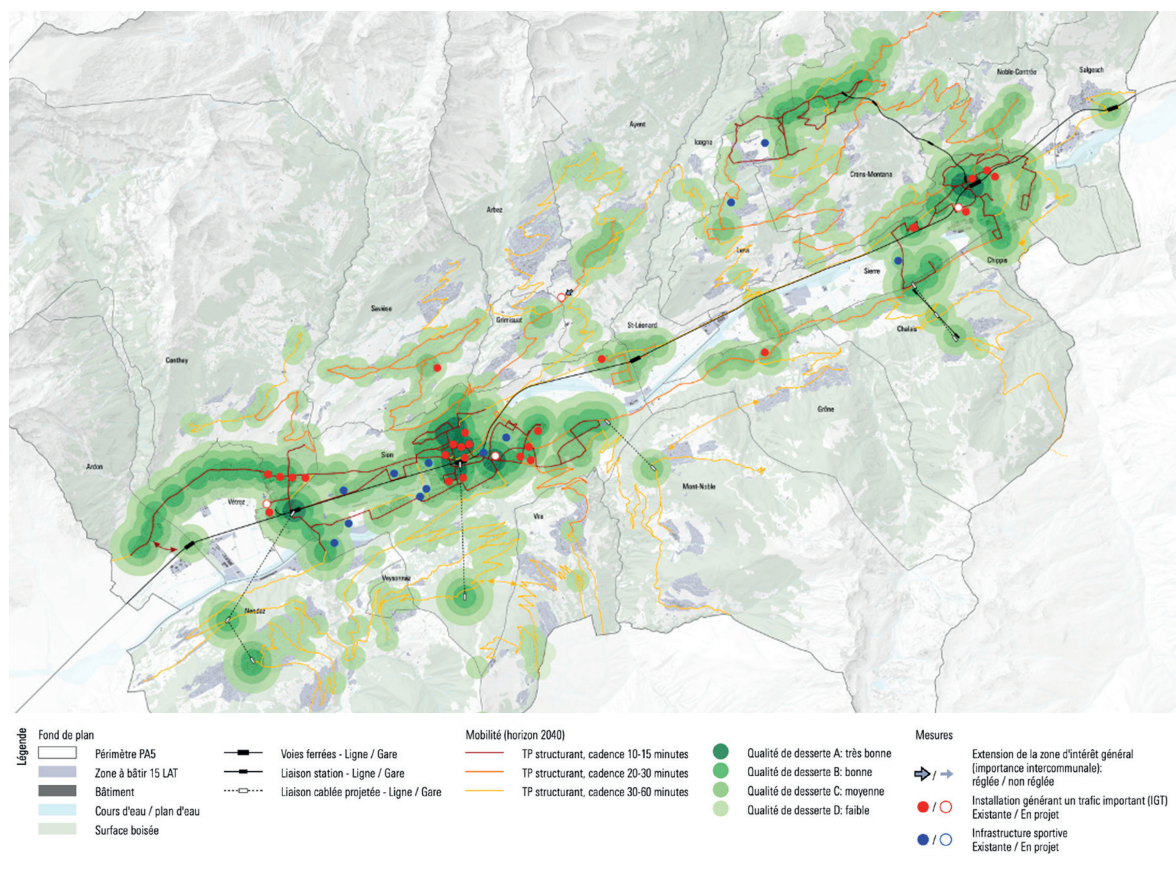
Après une première analyse, parmi les sites retenus à ce stade, aucun n'est en conflit avec une zone protégée. Un des sites est en cours de sécurisation vis-à-vis des dangers naturels et plusieurs ont un conflit avec des SDA. Ces éléments seront approfondis dans le cadre de la stratégie régionale.

Mesures qui relèvent du plan directeur

Fiche C.4 Zones d'activités économiques du PDc

<p>Numéro URB.5.ZAB</p>	<p>Méthode pour l'implantation d'installations générant du trafic important (IGT) et d'installations d'intérêt public régionales</p>	
<p>Priorité A HORIZON DE RÉALISATION</p>	<p>Historique PA3 : U4.2 Code ARE : 6266.3.252</p>	<p>Coût à la charge de l'agglomération : mesure non chiffrée</p>
<p>Catégorie de mesures Urbanisation</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure : Agglo Valais central Territoire(s) concerné(s) : Toutes les communes</p>	

Description



L'installation de nouvelles IGT est complexe et doit être étroitement coordonnée avec un système de transport efficace. La disponibilité d'infrastructures de transport attractive est déterminante afin de maximiser l'utilité des installations et limiter leurs nuisances.

Les installations générant un trafic important et les installations d'intérêt public (utilité publique ou parapublique, intérêt général) doivent être planifiées au cas par cas et avec soin à l'échelle régionale. De manière générale, le choix d'une installation doit faire l'objet d'une pesée d'intérêts multiples et d'une recherche de site. Le rôle de l'agglomération est d'assurer cette coordination interrégionale et avec les communes déterminer et justifier les besoins ainsi que la localisation choisie, notamment vis-à-vis des plans d'affectations des zones et de la desserte en transport publics.

Afin de mettre en œuvre la fiche C7 du Plan Directeur cantonal (PDCn), les IGT sont soumises aux principes suivants :

- Les potentialités d'usagers multifonctionnels de l'IGT et de ses infrastructures doivent être examinés ;

- Les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire doivent être identifiés et le projet ne doit pas entraîner de conflit majeur ;
- En principe, les installations projetées doivent faire l'objet d'un plan de mobilité ;
- L'accessibilité en mobilité douce aux installations doit être favorisée : sécurité des cheminements, stationnement vélo abrité à proximité des entrées, recharge possible des vélos électriques.

Une extension fait figure d'exception et se fait un travers des planifications communales (PAZ/RCCZ et plans d'affectation spéciaux. Elles doivent être évaluées avec une grande attention afin de répondre à un besoin manifeste d'une part, et garantir que l'investissement consenti atteindra le but visé d'autre part. Pour cela, une méthodologie solide et partagée à l'échelon intercommunal assurera leur mise en œuvre adéquate.

Une analyse du besoin et de la localisation pour le site sportif des Grandzettes à Conthey est en cours d'élaboration, en coordination avec le SDT. Sur ce même modèle, d'autres projets d'implantation doivent être accompagnés par l'agglomération.

Opportunité et utilité

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

Répartition des rôles

Tâches du canton

- Proposer, notamment par la méthode de la planification positive, les secteurs où les IGT sont admises, en tenant compte du besoin et en prenant en considération le développement spatial souhaité ainsi que la capacité du réseau routier.
- Elaborer et adopter un concept des infrastructures et installations sportives d'importance nationale ou cantonale, répartissant les disciplines sportives sur l'ensemble du territoire cantonal, tenant compte des spécificités sportives des régions et de la stratégie cantonale en matière de grands événements sportifs, et intégrant les installations de la CISIN.
- Promouvoir et soutenir la construction d'infrastructures sportives d'importance nationale ou cantonale, et coordonner et soutenir celles d'importance régionale de portée cantonale remplissant tous les critères fixés par la législation cantonale sur le sport.
- Remplir les tâches de planification, d'information et de conseil liées à la problématique des IGT qui relèvent de la compétence du canton.

Tâches de l'agglomération

- Appuyer et soutenir les communes dans leur démarche intercommunale.

Tâches des communes

- Coordonner la planification des IGT avec les communes voisines et examiner l'opportunité dans le cadre de leur plan directeur intercommunal ;
- Délimiter, dans le plan d'affectation des zones, des zones d'affectation adéquates permettant l'implantation des IGT, et fixer ou adapter les prescriptions correspondantes dans le règlement communal des constructions et des zones, en prenant en compte les objectifs fixés par le canton ou dans les instruments fédéraux de planification (p.ex. CISIN).
- Remplir les tâches de planification liées aux IGT qui relèvent de leur compétence, en particulier l'élaboration d'un PQ pour tout projet entrant dans le cadre du principe 12.

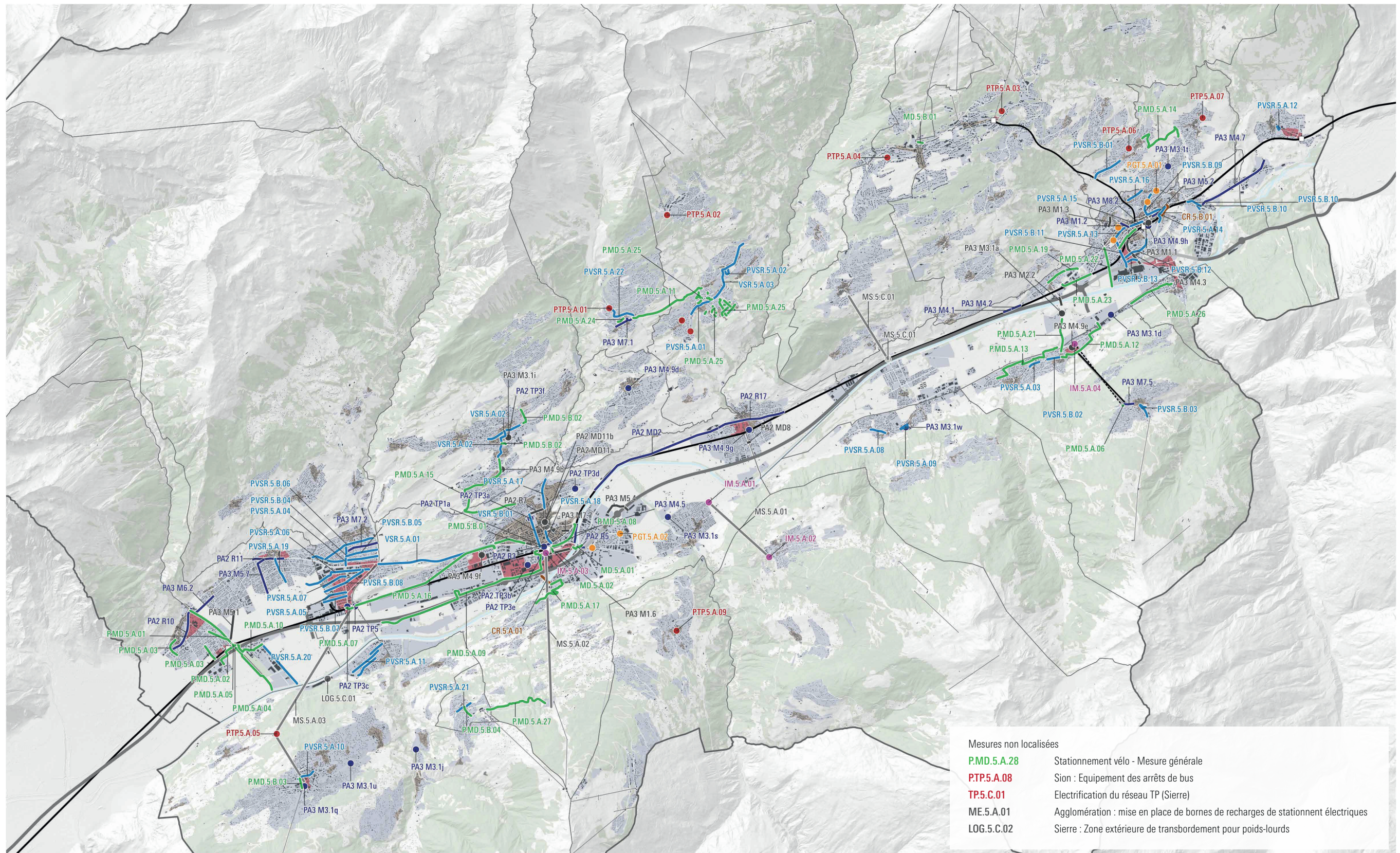
Mesures qui relèvent du plan directeur, surface utilisée et légalisation sur la protection de l'environnement

Fiche C.7 Installations générant un trafic important du PDc

Fiche C.8 Installations d'intérêt public du PDc

Installations d'intérêt public selon la fiche C.7	Etat de la coordination	Enjeux environnementaux
Patinoire à Sierre	Information préalable	OPB, OPAir

Localisation des mesures mobilité



Mesures non localisées	
P.MD.5.A.28	Stationnement vélo - Mesure générale
PTP.5.A.08	Sion : Equipement des arrêts de bus
TP.5.C.01	Electrification du réseau TP (Sierre)
ME.5.A.01	Agglomération : mise en place de bornes de recharges de stationnement électriques
LOG.5.C.02	Sierre : Zone extérieure de transbordement pour poids-lourds

Légende		Mesures infrastructurales PA5		Mesures infrastructurales convenues au PA2 et PA3	
	Périmètre PA5		CR : Capacité des routes		TP : Infrastructures pour TP
	Zone à bâtir 15 LAT / Bâtiment		GT : Gestion du trafic		LOG : Transport lié à l'activité économique et logistique
	Secteur stratégique / Centre de localité		VSR : Valorisation et sécurité de l'espace routier		MS : Mesures d'ordre supérieur
	Cours d'eau / plan d'eau		IM : Interfaces multimodales		mesure mise en oeuvre
	Surface boisée		MD : Mobilité douce		mesure à réaliser / en cours de réalisation

VALAIS CENTRAL
PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5^e GÉNÉRATION
 Mesures mobilité : mesures infrastructurales

[10.01.2025]

> team+
 territoire et mobilité

Mesures assumées entièrement par l'agglomération

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Assumées entièrement par l'agglomération (AGGLO)			
AGGLO.5.A.01	Mesure A	Gestion coordonnée du stationnement à l'échelle de l'agglomération	100 000
AGGLO.5.A.02	Mesure A	Action de promotion de la mobilité douce	50 000
AGGLO.5.A.03	Mesure A	Gouvernance des transports publics	40 000
AGGLO.5.A.04	Mesure A	Incitation à la multimodalité dans les zones à forte densité d'emplois	20 000
AGGLO.5.A.05	Mesure A	Stratégie de monitoring de la part modale	20 000
AGGLO.5.A.06	Mesure A	Établissement d'une charte d'aménagement des espaces routiers	60 000
AGGLO.5.B.01	Mesure B	Élaboration d'une stratégie logistique d'agglomération	60 000

<p>Numéro AGGLO.5.A.01</p>	<p>Gestion coordonnée du stationnement à l'échelle de l'agglomération</p>	
<p>Priorité AvE</p>	<p>Coût: 100'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Prestations assumées entièrement
par l'agglomération

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Organe d'agglomération

Description

Le stationnement est le principal levier dans la gestion des déplacements multimodaux. L'objectif est de diminuer les déplacements en véhicule individuel, en réduisant l'offre en stationnement et en proposant une politique tarifaire incitative.

L'agglomération souhaite mener une étude pour poser les éléments de base pour une politique de stationnement harmonisée à l'échelle de l'agglomération. La stratégie devra traiter de l'offre sur fonds public en proposant des règles de gestion uniformisées et de l'offre sur fonds privés en proposant des lignes directrices pour les communes qui réviseront partiellement ou totalement leur article sur le stationnement dans le règlement de construction et de zone (RCCZ).

Pour le stationnement public, il est notamment prévu de :

- Procéder à une étude à l'échelle de l'agglomération, inventaire sur l'offre en stationnement (le nombre de place), la typologie (type de parking) et les règles de gestions (ex. payant, gratuit, zones) ;
- Sensibiliser les collectivités aux coûts du stationnement (construction, maintenance et exploitation) ;
- Réfléchir à une tarification adaptée selon les zones (ex. hypercentre-ville, centre-ville, périphérie) ;
- Revoir les règles de gestion pour une politique de stationnement volontariste (augmenter le taux de rotation) ;
- Évaluer les potentiels de mutualisation du stationnement existant.

Pour le stationnement privé :

- État des lieux des règlements des constructions (RCCZ) ;
- Modification des articles sur les stationnements ;
- Intégration systématique du stationnement vélo ;
- Plan de stationnement pour les projets complexes ;
- Plan de mobilité d'entreprise.

Opportunité et utilité

La gestion coordonnée du stationnement à l'échelle de l'agglomération permettra de réduire l'offre en stationnement selon les opportunités et constitue ainsi une mesure push ayant un impact direct sur le choix modal. De plus, une politique de stationnement bien pensée permet de diminuer l'impact du stationnement sur l'espace public et ainsi augmenter l'attractivité économique des centres urbains.

Cette mesure s'inscrit dans la vision d'ensemble souhaitant diminuer l'usage de la voiture individuelle motorisée et promouvoir un espace urbain de qualité.

Besoins d'action :

- BA2 Réduire la pression de l'urbanisation et du tourisme sur les ressources naturelles
- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA5 Améliorer la qualité de l'urbanisation dans les processus de densification
- BA6 Équilibrer et renforcer la multifonctionnalité des sites urbains
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attractif
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé

Stratégies sectorielles :

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
- SM5.3 Établir une réglementation du stationnement
- SM5.4 Développer le réseau de bornes de recharge public

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : -

Mesure(s) du PA3 en relation : Gestion coordonnée du stationnement public (GM2.1) et Adaptation des règlements communaux des constructions pour le stationnement privé (GM2.2)

Mesure(s) du PA2 en relation : -


État de planification

Définition du cahier des charges et procédure d'appel d'offres : 2027

Établissement du rapport et validation par les exécutifs communaux : 2028

Début de la mise en application progressive des recommandations : 2028

<p>Numéro AGGLO.5.A.02</p>	<p>Actions de promotion de la mobilité douce</p>	
<p>Priorité AvE</p>	<p>Coût: 50'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>
<p>Description</p>		
<p>Afin d'encourager un changement de comportement en matière de mobilité pour les déplacements quotidiens, l'agglomération souhaite mettre en place une série de mesures visant à informer et à sensibiliser la population aux avantages des modes de déplacement à pied ou à vélo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promotion des modes de déplacement doux par la mise en place d'instruments tels que des cartes des itinéraires cyclables; • Promotion de la mobilité douce auprès des centres scolaires; • Accompagnement du développement de l'offre VLS pour qu'elle réponde aux besoins des citoyens, en étendant le réseau de vélo en libre-service avec des stations supplémentaires et sur le territoire de nouvelles communes; • Campagne de sensibilisation ciblées, par des canaux de communication variés (ex. médias sociaux, affichages publics, tout ménage); • Éducation routière à l'école; • Valorisation des nouveaux aménagements (ex. sécurisation). <p>Opportunité et utilité</p> <p>En complément avec la création et l'amélioration des infrastructures dédiées à la mobilité douce, la promotion de ces modes de déplacement constitue un levier d'action pour réduire l'impact environnemental des transports. Afin de développer le « réflexe mobilité douce » pour tous les déplacements inférieurs à 5 kilomètres, il est nécessaire d'accompagner ce changement d'habitude par des mesures de sensibilisation, d'incitation et de formation. Cette mesure est en adéquation avec la vision d'une agglomération durable car elle propose des stratégies de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de promotion de santé publique.</p> <p>Besoins d'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> • BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances • BA8 Prioriser les modes de déplacement • BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attractif • BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers <p>Stratégies sectorielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • SM1.2 Étendre le réseau de vélo en libre-service • SM3 Mobilité piétonne • SM4 Mobilité cyclable 		
<p>Lien avec d'autres mesures Mesure(s) du PA5 en relation : - Mesure(s) du PA3 en relation : - Mesure(s) du PA2 en relation : -</p>	<p>État de planification Mesures à planifier en continue entre 2028 et 2032</p>	

<p>Numéro AGGLO.5.A.03</p>	<p>Gouvernance des transports publics</p>	
<p>Priorité AvE</p>	<p>Coût: 40'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>
<p>Description</p>		
<p>Alors que les villes et le Canton restent les commanditaires de leur réseau respectif, l'agglomération joue un rôle clé dans la gestion des transports publics en assurant les coordinations nécessaires entre les acteurs pour le développement de l'offre, de l'optimisation de la gouvernance, de l'harmonisation des tarifs et de la communication.</p> <p>La LTPMD prévoit la mise en place de régions de planification TP dont celle du Valais central. Les régions de planification assurent la coordination entre les agglomérations et les communes dans le cadre de l'élaboration, la rationalisation et l'harmonisation de l'offre régionale des transports publics.</p> <p>L'objectif est d'améliorer l'expérience des utilisateurs en facilitant l'usage des transports publics au sein de l'agglomération. Les actions de l'agglomération se déclinent selon les 4 axes suivants:</p> <p>Développement de l'offre</p> <p>Tâches déjà réalisées</p> <ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'une vision stratégique du développement de l'offre des transports publics à court, moyen et long terme. <p>Tâches à réaliser :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre les développements d'offres prévus dans la vision stratégique; Planifier dans les projets d'agglomération les infrastructures nécessaires (ex. requalification des arrêts, valorisation des arrêts, priorisation des bus aux carrefours). <p>Entente tarifaire</p> <p>Tâches déjà réalisées</p> <ul style="list-style-type: none"> A Sion, la nouvelle entente tarifaire est entrée en vigueur au changement d'horaire 2023. A Sierre, l'entente tarifaire entrera en vigueur au changement d'horaire 2024. <p>Tâche à réaliser</p> <ul style="list-style-type: none"> Harmoniser les assortiments et les tarifs dans les ententes tarifaires; Proposer des abonnements pour répondre aux besoins des habitants, visiteurs et employeurs; Étendre les ententes au-delà des pôles urbains. L'objectif est d'élargir les ententes tarifaires existantes en vue de les fusionner à long terme, créant ainsi une entité unique couvrant l'ensemble des communes des plaines de l'agglomération du Valais central. 		

Communication et identité visuelle

Tâches déjà réalisées

- Depuis le changement d'horaire de décembre 2022, les bus urbains de Sion et de Sierre ont harmonisé leur communication, en transférant cette tâche à l'agglomération du Valais central. Quatre campagnes annuelles sont réalisées avec une identité visuelle et des supports de communication communs.

Tâches à réaliser

- Étendre la communication unifiée des bus urbains à l'échelle de l'Agglo Valais central, en y intégrant également les transports régionaux;
- Instaurer un naming et une image de marque des communautés tarifaires, afin de faciliter la lecture et la compréhension pour les usagers.

Gouvernance

Tâches déjà réalisées

- L'agglomération a accompagné les villes de Sion et de Sierre pour l'établissement de plusieurs études pour questionner la gouvernance des transports publics au sein de l'AggloValais central en 2020 et 2021, ainsi qu'un benchmark sur les coûts d'exploitation des transports urbains, en collaboration avec la HEIG-VD (2021).

Tâche à réaliser

- Établir une structure de gouvernance transparente impliquant les autorités locales, les transporteurs et l'agglomération;
- Organiser des coordinations régulières avec les différents partenaires publics et privés;
- Assurer un controlling d'indicateurs permettant de mesurer la qualité et la compétitivité des transports en commun.

Opportunité et utilité

L'ensemble des mesures contribuent à améliorer l'efficacité et la qualité des services de transports publics. Une gouvernance efficace est essentielle pour une vision d'ensemble intégrée et durable à l'échelle de l'agglomération. Ces mesures soutiennent les stratégies de réductions de l'utilisation de la voiture individuelle, d'amélioration de la connectivité entre les polarités et la promotion de déplacements moins polluants.

Besoins d'actions:

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics

Stratégies sectorielles:

- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM2.4 Harmoniser les tarifs et la communication

Lien avec d'autres mesures


Mesure(s) du PA5 en relation: -

Mesure(s) du PA3 en relation: Mesures complémentaires à la mise en œuvre du réseau TP d'agglomération (GM1.1)

Mesure(s) du PA2 en relation: -

État de planification

Mise en œuvre progressive dès 2024

<p align="center">Numéro AGGLO.5.A.04</p>	<p align="center">Incitation à la multimodalité dans les zones à forte densité d'emplois</p>	
<p align="center">Priorité AvE</p>	<p align="center">Coût: 20'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>	

Description

Afin de compléter l'offre en transports publics dans les zones faiblement desservies, des études ont été lancées pour favoriser la pratique du covoiturage pour les entreprises dans la région de Sion qui voit sa population doubler avec l'afflux des pendulaires. L'objectif est de créer une solution clé en main de plateforme facilitant le covoiture, l'utilisation de vélo en libre-service, etc. destinée pour un déploiement auprès des entreprises intéressées. Le projet est porté par l'Antenne Région Valais romand, avec comme territoire test, la Ville de Sion et ses zones industrielles.

Les résultats attendus sont notamment :

- Plateforme de covoiturage personnalisable (projet en cours) ;
- Stratégie de communication ;
- Plan d'implémentation des mesures ;
- Création d'un modèle de collaboration entre partenaires ;
- Estimation des coûts et des délais ;
- Présentation d'un rapport à l'adjudicateur.

Les prestations attendues convergent vers la création d'une solution de covoiturage complète et adaptée, soutenue par une communication efficace, (des incitations attrayantes), des infrastructures appropriées et une collaboration fructueuse entre les parties prenantes.

Opportunité et utilité

Les zones à forte densité d'emplois ne sont pas toutes systématiquement bien desservies en transports publics de par leurs emplacements délocalisés et sont donc confrontées à des problèmes de congestion et de stationnement limité. En complément à l'augmentation de la qualité de desserte en transports publics, l'incitation à la multimodalité devient une nécessité pour améliorer la fluidité des déplacements et la qualité de vie de tous les citoyens. Ces mesures d'accompagnement permettent de répondre aux demandes caractéristiques des zones industrielles (ex. horaires de travail décalés, véhicules nécessaires pour les déplacements professionnels).

Cette mesure répond à un besoin croissant d'optimiser les infrastructures de transport et de soutenir une transition vers des modes de déplacement plus durables.

Besoins d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

Stratégies sectorielles :

- SM1.3 Inciter à la pratique du covoiturage

Lien avec d'autres mesures


Mesure(s) du PA5 en relation: -

Mesure(s) du PA3 en relation: -

Mesure(s) du PA2 en relation: -

État de planification

Dès 2028


<p>Numéro AGGLO.5.A.05</p>	<p>Stratégie de monitoring de la part modale</p>	
<p>Priorité AvE</p>	<p>Coût: 20'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>	
<p>Description</p>		
<p>Aujourd'hui, les parts modales sont issues des recensements de la mobilité et transports de 2015 et 2021. Il est souhaité disposer d'informations complémentaires plus précise pour l'agglomération du Valais central afin de connaître les parts modales de manière plus détaillée des déplacements internes à l'agglomération afin de pouvoir cibler les actions.</p>		
<p>Tâche de l'agglomération</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des campagnes de comptage ciblée selon les besoins. • Développement de l'outil SmarTer pour y intégrer un système de comptage, en partenariat avec l'Antenne Région Valais romand. 		
<p>Opportunité et utilité</p> <p>Une stratégie de monitoring permet d'évaluer l'efficacité des mesures mises en place (comme les incitations à la mobilité douce ou les améliorations des infrastructures de transport). Elle fournit des indicateurs clairs pour mesurer les progrès et identifier les domaines nécessitant des ajustements. Les données issues du monitoring pourront être utilisées pour informer et sensibiliser le public sur les avantages des modes de transport décarbonés.</p> <p>Ces informations permettent de suivre l'évaluation des tendances et de planifier les investissements nécessaires.</p>		
<p>Besoins d'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> • BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances • BA8 Prioriser les modes de déplacement • BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics • BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attractif • BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé 		
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure(s) du PA5 en relation : - Mesure(s) du PA3 en relation : - Mesure(s) du PA2 en relation : -</p>		
<p>État de planification</p> <p>Dès 2025</p>		

<p align="center">Numéro AGGLO.5.A.06</p>	<p align="center">Établissement d'une charte d'aménagement des espaces routiers</p>	
<p align="center">Priorité AvE</p>	<p align="center">Coût: 60'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>
<p>Description</p>		
<p>Mise en place d'une charte d'aménagement des espaces routiers et de commissions communales y relatives. L'objectif de cette charte sera de s'assurer que l'ensemble des aménagements réalisés sur le réseau routier de l'agglomération soit conçu de manière adéquate et favorable à la mobilité douce en termes de sécurité, d'attractivité et de qualité des espaces publics.</p>		
<p>Concrètement, une directive qualité sera validée par l'Agglo et des commissions ad hoc seront mises en place dans chacune des communes afin de s'assurer de la mise en œuvre de la directive lors de chaque intervention sur le réseau routier. Ainsi, chaque projet sera spécifiquement examiné et le cas échéant adapté afin d'assurer la sécurité des usagers et la qualité des aménagements.</p>		
<p>Opportunité et utilité</p>		
<p>Besoins d'action :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances • BA8 Prioriser les modes de déplacement • BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics • BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant • BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé • BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers 		
<p>Stratégies sectorielles :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs • SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant • SM2.4 Harmoniser les tarifs et la communication • SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités • SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces • SM4.1 Compléter le réseau cyclable • SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités • SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets 		
<p>Lien avec d'autres mesures</p>		
<p>Mesure(s) du PA5 en relation : -</p>		
<p>Mesure(s) du PA3 en relation : -</p>		
<p>Mesure(s) du PA2 en relation : -</p>		
<p>État de planification</p>		
<p>Dès 2028</p>		

<p align="center">Numéro AGGLO.5.B.01</p>	<p align="center">Élaboration d'une stratégie logistique d'agglomération</p>	
<p align="center">Priorité BvE</p>	<p align="center">Coût: 60'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Prestations assumées entièrement par l'agglomération</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Organe d'agglomération</p>
<p>Description</p>		
<p>Pour répondre aux enjeux d'acheminement des logistiques dans les centres urbains et dans les vallées latérales, l'agglomération prévoit d'étudier les flux de marchandises afin de réduire les nuisances générées par les véhicules de livraison dans les centres villes de Sion et de Sierre et dans les villages traversés.</p>		
<p>Tâche de l'agglo</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Diagnostic des flux de logistiques et des zones de congestion. • Prise en compte de la logistique urbaine dans les projets urbains et dans les zones industrielles. • Définir les mesures adéquates et efficaces pour améliorer le système de logistique urbain (ex. espace de stockage, système de livraison de proximité, diversification de l'offre, système de livraison pour le dernier kilomètre), dans le but de les inscrire dans les prochaines générations de projet d'agglomération. • Sensibilisation et adhésion des professionnels du transport. 		
<p>Opportunité et utilité</p>		
<p>La logistique urbaine est un élément essentiel de la planification territoriale. Avoir une stratégie dédiée permet d'optimiser les systèmes de transport, de réduire la congestion dans les zones centrales et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Une stratégie logistique d'agglomération offre de nombreuses opportunités pour améliorer l'efficacité économique, la qualité de vie, la durabilité environnementale et la résilience urbaine.</p>		
<p>Besoins d'action :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances • BA8 Prioriser les modes de déplacement • BA14 Se doter d'une stratégie pour les flux de logistique urbaine 		
<p>Stratégies sectorielles :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • SM5.5 Réduire les impacts du transport lié à l'activité économique 		
<hr/>		
<p>Lien avec d'autres mesures</p>		
<p>Mesure(s) du PA5 en relation : - Mesure(s) du PA3 en relation : - Mesure(s) du PA2 en relation : -</p>		
<hr/>		
<p>État de planification</p>		
<p>Définition du cahier des charges et procédure d'appel d'offres : 2031 Lancement des études : 2032</p>		

Mesures d'ordre supérieur

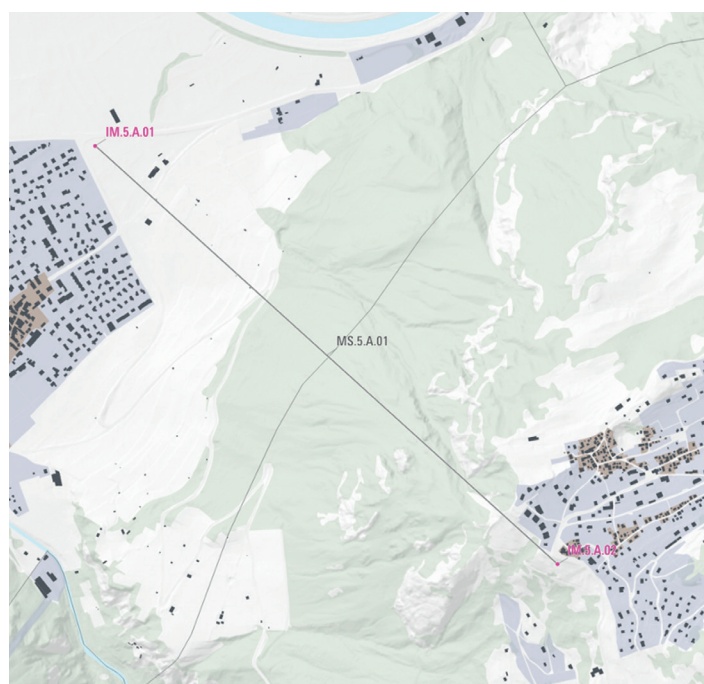
N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Ordre supérieur (MS)			
MS.5.A.01	Mesure A	Liaison câblée Bramois – Nax	10 000 000
MS.5.A.02	Mesure A	Liaison câblée Sion – Mayens de l'Hôpital	30 000 000
MS.5.A.03	Mesure A	Liaison câblée Conthey – Haute-Nendaz	50 000 000
MS.5.C.01	Mesure C	Nouvelle halte ferroviaire de Granges et liaison câblée Granges – Lens	10 000 000

<p>Numéro MS.5.A.01</p>	<p>Liaison câblée Bramois – Nax</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût: 10'000'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Planifications supérieures

Maître(s) d'ouvrage pilote de la mesure
Sion et Mont-Noble

Description



Description

Afin d'améliorer la desserte en transports publics de la rive droite de la Borgne, le Canton du Valais et les communes de Sion et de Mont-Noble ont développé un projet de téléphérique. Destinée en priorité aux habitants et aux pendulaires mais également aux touristes, la future liaison câblée permettra de connecter Bramois et Nax en 7 minutes. Le futur téléphérique a été reconnu comme un transport régional voyageur (TRV) par l'Office fédéral des transports. Il remplit en effet les critères fixés par la Confédération dans l'Ordonnance sur le transport voyageur, à savoir desservir une localité de plus de 100 habitants par an, et permettre une redistribution des liaisons existantes. Le projet sera donc proposé dans le programme PRODES de la Confédération.

L'aménagement des interfaces des deux haltes font l'objet de fiches de mesure du PA5 : IM.5.A.01 et IM.5.A.02.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Le téléphérique d'une capacité de 25 à 50 places fonctionnera toute la journée et jusque tard dans la soirée – contre 10 à 11 paires de courses par jour pour le bus actuellement. La station de plaine est idéalement connectée au

réseau des Bus urbains sédunois et à la ligne régionale desservant Sion et Sierre par la rive gauche du Rhône. La station à Nax offrira des correspondances vers Vernamiège, et éventuellement Mase et St Martin.

État des planifications

État actuel : avant-projet

Coordination avec le Plan Directeur cantonal : « en cours ».


Étapes ultérieures :

- 2025 : procédure de modification du Plan d'affectation des zones (PAZ) et du plan d'alignement
- 2026 : création d'une société d'exploitation puis procédure de concession et d'approbation des plans auprès de l'OFT
- 2027 : autorisation de construire et début des travaux
- 2028 : mise en service du téléphérique

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement a été réalisée dans le cadre de la procédure du plan directeur. Le dossier a été examiné sur la base de diverses prescriptions sur la protection de l'environnement, notamment : protection des eaux (LEaux, OEaux, LcEaux), protection de la nature et du paysage, protection de la faune, protection des forêts, dangers naturels, protection de l'environnement (LPE, LcPE) et protection contre le bruit (OPB).

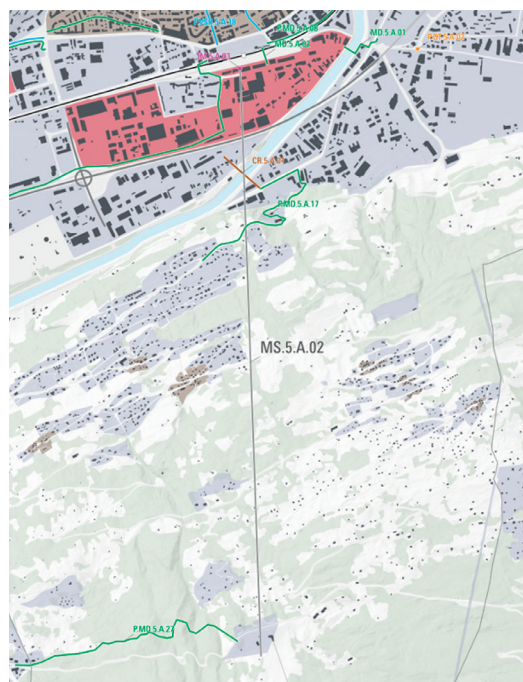
Le projet devra tenir compte des risques liés aux dangers naturels et aux contraintes géotechniques. La construction du téléphérique reste réservée à l'élaboration d'une solution technique conforme aux exigences légales en matière de protection de la nature (prairies sèches).

<p>Numéro MS.5.A.02</p>	<p>Liaison câblée Sion – Mayens-de-l’Hôpital</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût: 30'000'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Planifications supérieures

Maître(s) d’ouvrage pilote de la mesure
TéléSion, Sion

Description



Description

La Ville de Sion souhaite créer une liaison entre la gare CFF et le lieu-dit des Mayens-de-l’Hôpital. Cette liaison câblée permettra de relier la plaine au domaine skiable de Veysonnaz pour développer une offre touristique quatre saisons. La Ville de Sion prévoit un plan de quartier pour le secteur des Mayens-de-l’Hôpital.

Cette liaison n’est pour l’heure pas reconnue comme un transport régional voyageur (TRV) par l’Office fédéral des transports, étant donné qu’elle ne remplit pas les critères fixés par la Confédération dans l’Ordonnance sur le transport voyageur, à savoir desservir une localité de plus de 100 habitants par an.

La liaison sera donc uniquement touristique et sera financée par les acteurs privés du secteur touristique (TéléSion) et la Ville de Sion. Des discussions sont néanmoins en cours avec le Canton du Valais (SDM) pour le financement de l’exploitation de l’infrastructure au travers d’une subvention relative au transport public.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Le projet dans son ensemble assure la coordination entre les développements urbains projetés et la desserte en transports publics par la création de cette liaison câblée. Bien que l'OFT ne considère pas ce projet comme du transport public, il permet néanmoins de mettre en réseau la région touristique du cône de Thyon porte d'entrée du domaine des 4 Vallées. En plus la création d'une nouvelle liaison plaine-montagne, cette infrastructure offre l'opportunité de développer de nouvelles lignes de rabattement sur la station amont des Mayens de l'Hôpital depuis les stations et villages alentours.

Il est notamment envisagé une nouvelle ligne qui desservira à l'Est Les Collons et Le haut des Agettes ainsi que Veysonnaz et Basse-Nendaz à l'Ouest, connectant ainsi cette région de coteau au réseau de transports publics. L'aménagement de l'interfaces de la télécabine fait l'objet d'une fiche de mesure du PA5: IM.5.A.03.

État des planifications

État actuel: la demande de modification partielle du PAZ de Sion pour la liaison câblée Sion – Mayens de l'Hôpital est en cours d'évaluation auprès des services cantonaux. Les dossiers de demande de concession et d'approbation des plans auprès de l'OFT ont également été déposés.

Coordination avec le Plan Directeur cantonal: « coordination réglée ».


Étapes ultérieures:

- 2026: autorisation de construire
- 2027: début des travaux
- 2028: mise en service du téléphérique

Impacts sur l'environnement

Les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'environnement, la protection de la nature et du paysage, la conservation des forêts et les installations tierces ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs.

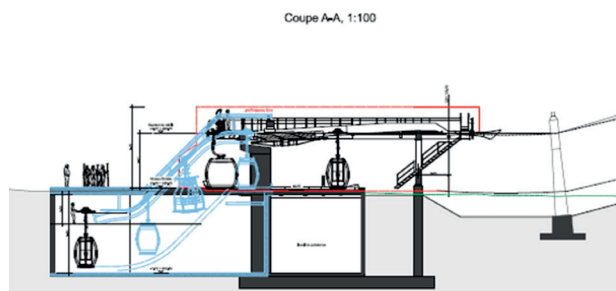
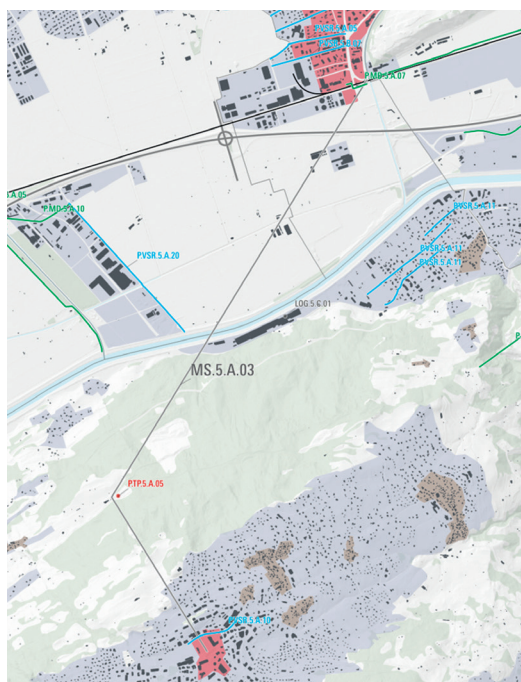
L'installation telle que projetée respecte les bases légales dans le domaine de la protection de l'environnement. Un rapport d'impact sur l'environnement a été réalisé. La perte de surfaces protégées selon l'OPN sera compensée par différentes mesures de compensation. En phase d'exploitation, les impacts occasionnés par l'installation sur la faune, le sol, la végétation, les eaux de surface, les eaux souterraines et le bruit sont faibles.

<p>Numéro MS.5.A.03</p>	<p>Liaison câblée Conthey – Haute-Nendaz</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût: 50'000'000 CHF Sans demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Planifications supérieures

Maître(s) d'ouvrage pilote de la mesure
Conthey, Nendaz, Vétroz, SDM

Description



Description

Les communes de Conthey et de Nendaz, soutenues par des porteurs de projet privés, souhaitent créer une liaison câblée pour relier la gare de Châteauneuf-Conthey à la Plaine des Ecluses à Haute-Nendaz. Cette nouvelle télécabine permettra de relier la station à la plaine en moins de 15 minutes en transports publics au lieu des 35 minutes offerts par les liaisons bus. Le tracé sera aérien du Sud de la gare de Châteauneuf-Conthey jusqu'à l'antenne de Haute-Nendaz avant de passer en souterrain sous la Plaine des Ecluses afin de ne pas impacter les constructions existantes. La ligne comporte un arrêt intermédiaire à proximité de la localité de Fey, sur commune de Nendaz.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

L'intégration de l'installation dans le réseau de transport public régional est un objectif. Ceci implique que la prestation de transport soit disponible toute l'année et réponde aux besoins des pendulaires. La demande moyenne, pendulaire et touristiques, via la télécabine est projeté à 1'085 personnes par jour pour les deux sens. Même si la ligne de bus régionale 12.362 Sion-Nendaz est maintenue, la notion de double desserte est écartée en raison du caractère « direct » de la télécabine, par rapport à une fonction « omnibus » de la ligne de bus, et de sa connexion différente sur l'axe ferroviaire.

Cette télécabine a été reconnue comme un transport régional voyageur (TRV) par l'Office fédéral des transports en juillet 2022. Il remplit en effet les critères fixés par la Confédération dans l'Ordonnance sur le transport voyageur.

La station aval est prévue au Sud des voies ferrées à la hauteur de la gare régionale de Châteauneuf-Conthey. Cette proximité directe permet de garantir des liaisons avec Sion toutes les 30 minutes, d'où partent d'autres lignes interrégionales.

A proximité directe avec la gare routière de Conthey qui sera desservie par des lignes urbaines et régionales permettant de fournir un accès direct et rapide à la zone commerciale de Conthey et à l'aéroport de Sion. Un parking P+R est prévu à proximité de la gare, facilement accessible depuis l'autoroute A9. Un parking d'échange, aux abords du départ de l'installation, dédié aux pendulaires et aux touristes est également prévu.

La station intermédiaire de Fey sera dotée d'un parking et connectée à la ligne de bus 12.361 ce qui permettra une intégration complète de la liaison câblée.

La station amont souterraine se situe au centre de la station. La liaison avec les installations existantes, notamment la télécabine du Tracouet, accès direct au domaine skiable des 4 Vallées, sera assurée par le funiculaire actuel, des escalators ou autre système de connexion direct afin d'offrir un flux en continu et d'éviter une rupture de charges. De plus, cette nouvelle installation sera connectée aux lignes de bus régionales et autres navettes saisonnières qui offrent une desserte plus large sur l'ensemble du village de Haut-Nendaz.

État des planifications

État actuel: étude de faisabilité et des zones réservées (2023) ont été inscrites pour les périmètres des 3 gares ainsi que sur tout le tracé pour garantir la réalisation de la liaison.

Coordination avec le Plan Directeur cantonal: « Coordination réglée ».

Étapes ultérieures:

- 2025: modification partielle des PAZ et RCCZ des communes de Nendaz, Conthey et Vétroz et procédure d'approbation des plans auprès de l'OFT
- 2025: enquête publique et traitement
- 2026: décision de financement du Parlement
- 2027: autorisation de construire
- 2028-2029: début des travaux
- 2029-2030: mise en service du téléphérique

Impacts sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement a été réalisée dans le cadre des procédures de modification du PAZ. Le dossier a été examiné sur la base de diverses prescriptions sur la protection de l'environnement, notamment: protection des eaux (LEaux, OEaux, LcEaux), protection du sol (OSol), protection contre le bruit (OPB), protection de l'air (OPair), rayonnant non ionisant (ORNI), limitation et élimination des déchets (OLED), étude d'impact (OEIE, ROEIE), protection de la nature et du paysage, protection de la faune, protection des forêts, dangers naturels. L'installation telle que projetée respecte les bases légales dans le domaine de la protection de l'environnement.

Le parking P+R prévu à proximité de la gare aval devra être coordonné avec le projet de télécabine. Le projet de parking sera soumis à une étude d'impact sur l'environnement si sa capacité dépasse les 500 places.

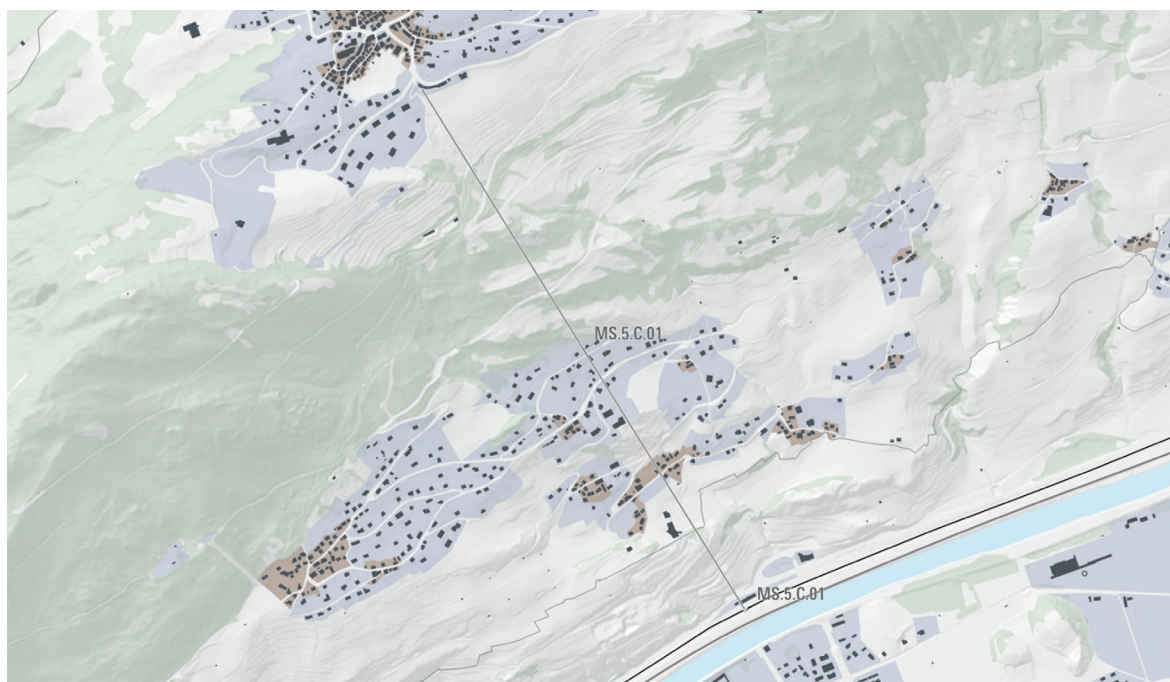
D'un point de vue environnemental, la télécabine permet de diminuer l'offre de desserte en bus de 2 courses et réduit considérablement le recours à la voiture individuelle motorisée. Le bilan énergétique passerait de 1'340 tonnes de CO₂ à 732 tonnes de CO₂ (ordres de grandeur).

<p>Numéro MS.5.C.01</p>	<p>Nouvelle halte ferroviaire de Granges et liaison câblée Granges – Lens</p>	
<p>Priorité C</p>	<p>Coût: 10'000'000 CHF pour le téléphérique Sans demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Planifications supérieures

Maître(s) d'ouvrage pilote de la mesure
Sierre, Lens, SDM

Description



Description de la conception

Les communes de Lens et de Sierre projettent une liaison câblée entre la gare CFF de Granges actuellement désaffectée et le village de Lens. Ce projet est lié à la réouverture de la halte de Granges qui ne pourrait intervenir que dans le cadre de la prochaine étape ferroviaire PRODES 204x (2040-2050). Le tracé prévoit un arrêt intermédiaire à Flanthey qui actuellement bénéficie d'une faible desserte en transports publics. Les deux télécabines de 20 places relieront la plaine et la montagne en six minutes.

Le tracé tel que projeté impact partiellement des zones habitées.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

Cette nouvelle offre permettrait une meilleure desserte de cette zone à fort potentiel. La gare de départ de Granges permettrait un transfert modal vers les transports publics pour les destinations plaine-montagne.

État des planifications

État actuel : étude de variantes et de faisabilité.

Coordination avec le Plan Directeur cantonal : « Information préalable ».

Étapes ultérieures :


- Finalisation de la coordination au niveau du plan directeur cantonal
- 202x : intégration du projet au prochain programme PRODES
- 203x : modification des PAZ et RCCZ des communes de Sierre et de Lens et procédure d'approbation des plans auprès de l'OFT
- 203x : enquête publique et traitement des oppositions
- 203x : décision de financement du Parlement
- 203x : autorisation de construire
- 204x : début des travaux
- 204x : mise en service du téléphérique

Impacts sur l'environnement

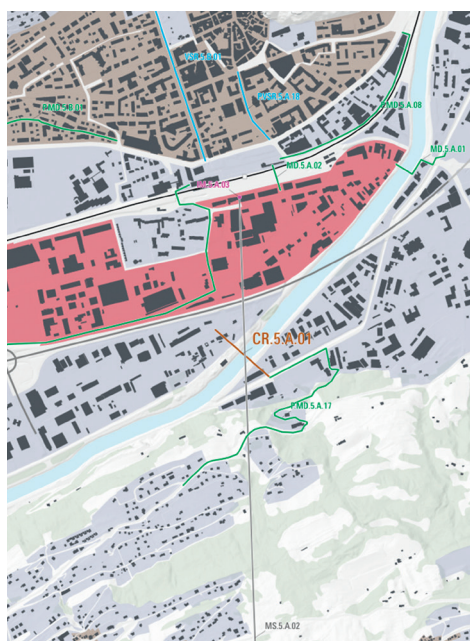
Une étude d'impact sur l'environnement devra accompagner les procédures d'homologation de la modification partielle des PAZ conformément aux art. 10a LPE et 3 OEIE. Considérant le DS II des gares intermédiaires et amont, l'étude devra en outre démontrer que le concept architectural retenu permet de respecter les exigences des art. 11 ss et 25 LPE ainsi que 7 OPB.

Mesures de capacité des routes

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Capacité des routes (CR)			
CR.5.A.01	Mesure A	Sion : Pont multimodal de la Drague	15 320 000
CR.5.B.01	Mesure B	Sierre: Pl de la Scie	4 800 000

<p align="center">Numéro CR.5.A.01</p>	<p align="center">Sion : pont multimodal de la Drague</p>		
<p align="center">Priorité A</p>	<p>Historique PA2 R8(A) Code ARE 6266.2.008 PA3 M2.1(A) Code ARE 6266.3.007</p>	<p>Coût HT : 15'320'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Capacité des routes</p>		<p>Maître d'ouvrage Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure, Sion Autre(s) instance(s) concernée(s) SDANA</p>	

Description



Description et faisabilité

L'accès aux secteurs d'activités situés au sud des voies ferroviaires des CFF s'effectue actuellement par deux itinéraires principaux : via la traversière ouest et la rue de la Drague, ou via la rue de l'Industrie, qui rejoint la rue de la Dixence. Cette dernière voie est souvent congestionnée pendant une grande partie de la journée, car elle constitue le principal point d'accès sud à la ville. Elle sert de connexion directe aux quartiers résidentiels à haute densité sur la rive gauche du Rhône, comme Champsec et Vissigen, et accueille tous les bus régionaux venant du sud. De plus, elle induit un détour rédhibitoire pour les usagers modes doux depuis la gare, et pénalise la faisabilité d'une liaison bus efficace avec le centre-ville.

La construction d'un nouveau pont routier sur le Rhône, entre la rue de la Drague et la route de Riddes, vise à créer une connexion nord-sud plus efficace, notamment pour les transports publics, desservant ainsi les zones d'activités situées au sud de la ville. De plus, ce pont devrait permettre de repenser complètement l'accès au quartier Ronquoz 21 (quartier en mutation urbaine), au sud de la gare CFF et de créer des liens plus efficaces entre les zones au nord et au sud de l'autoroute A9. Enfin, ce projet inclut également un itinéraire cyclable direct reliant la gare aux zones d'activités situées au sud, favorisant ainsi des modes de transport plus durables.

Cette mesure est coordonnée au schéma de trafic prévu dans le quartier Ronquoz 21, en particulier à la fermeture au trafic TIM du tronçon Est de la rue de l'Industrie (mesure PA3 M1.6) afin d'éviter un trafic de transit à travers le nouveau quartier et sur la rue de la Dixence.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Améliorer l'accessibilité multimodale du cœur de la ville
- Reporter le trafic indésirable sur d'autres axes moins sensibles
- Offrir une liaison modes doux directe vers ces secteurs
- Décharger la route de la Dixence au profit des transports publics

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Nouvel ouvrage de pont multimodal
- Giratoires d'accroche de part et d'autre
- Répartition de l'espace sur le pont :
 - » 7 m de chaussée
 - » 2 x 3.75 m de part et d'autre pour la circulation des modes doux (trottoirs partagés)

Informations factuelles :

- TJM 2023
 - » Rue de la Dixence, RC 536 : 22'000 vhc/jour
- TJM prévisionnel à 15 ans sur le nouvel axe, avec mesure
 - » entre 5'000 et 10'600 vhc/jour
- TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure
 - » environ 29'000 vhc/jour à l'horizon 2030
- TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure
 - » Rue de la Dixence, RC 536 : 19'000 vhc/jour
- Surface du secteur de mise en œuvre : 6'500 m²

Opportunité et utilité

Cette mesure est essentielle pour optimiser le réseau de transports. Elle permet de prolonger la ligne n°13 du réseau urbain de transport en commun de Sion, qui permettra à terme de desservir le quartier Nord de Gravelone et le quartier Sud de Chandoline en passant par la gare. Ce nouveau franchissement permettra également d'assurer le bon fonctionnement des lignes 11, 12 et 14 le long de la rue de la Dixence au niveau du Pont du Rhône qui est actuellement le principal et unique lien (hors ceinture) entre le Nord et le Sud. La rue de la Dixence sera délestée d'une grande partie du trafic actuel améliorant ainsi considérablement la progression des bus.

Ce franchissement constitue également un maillage essentiel dans le réseau de mobilité douce car il permet un accès rapide et direct pour rejoindre la gare de Sion en modes doux (moins d'un kilomètre) depuis la zone industrielle de Chandoline.

Cette nouvelle infrastructure soutient les principaux projets de développement, notamment le projet « Ronquoz 21 » et s'inscrit dans le plan des déplacements de la Ville de Sion. Selon les estimations, entre 5'000 et 10'600 véhicules par jour pourraient être déviés vers la nouvelle infrastructure, un secteur majeur de renouvellement urbain à Sion.

Besoins d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
 - BA8 Prioriser les modes de déplacement
 - BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
 - BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
 - BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
 - BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
 - BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers
-

Stratégies sectorielles:

- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM5.1 Structurer le réseau routier
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation: -

Mesure(s) du PA3 en relation: Sion: Requalification de la rue de l'Industrie (M1.6 (A))

Mesure(s) du PA2 en relation: -

Coûts et clé de répartition du financement


Coût total: 15'320'000 CHF HT

Clé de répartition (Loi sur les Routes):

- Canton: 11'490'000 CHF HT (75 %)
- Communes intéressées par la RC 44: 3'830'000 CHF HT (25 %)

Documents mis à disposition

- Rapport du Jury - Concours de projets - Pont de la Drague à Sion
 - Planches du projet lauréat
 - Etude de mobilité Transitec
-

<p align="center">Numéro CR.5.B.01</p>	<p align="center">Sierre: PI de la Scie</p>	
<p align="center">Priorité B</p>	<p>Historique PA3 M8.5 (A) Code ARE 6266.3.048</p>	<p>Coût HT: 4'800'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>

Catégorie de mesures
Capacité des routes

Maître d'ouvrage
Sierre

Description



Description et faisabilité

Le projet prévoit la création d'une route de transit (inscrite dans le plan directeur des « 3-Avenues » entre la route de la Plaine et la route du Simplon. Ce passage routier permet de finaliser le système des « 3-Avenues », assurant la continuité de l'avenue Sud-Est (route de la Plaine) et offrant une alternative pour relier les quartiers Nord-Est de la ville, ainsi que la Noble Contrée, au réseau routier principal tout en évitant le centre-ville. Le nouveau passage sous les voies pourra être mis en service après la construction des rampes qui le relieront au réseau routier. Ce projet implique la démolition de la patinoire du Graben, suivie de sa relocalisation dans le secteur Condémines (URB.5.STR.04). Aucun projet n'a encore été proposé pour les espaces restants.

La route de la Plaine passe sous les voies des CFF et rejoint la rue du Bourg. Ce quartier est en cours de revitalisation et d'urbanisation (rue du Bourg, avenue Max Huber). Il devient donc nécessaire de détourner le trafic davantage vers l'est pour rejoindre l'avenue Nord (avenue des Écoles). Sur la route de la Plaine (avenue Sud-Est), la structure du passage sous les voies a été construite par la ville en 2014, lors des travaux du nouveau tunnel des CFF de Gobet.

Les objectifs de la mesure sont les suivants:

- 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;
- 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.

Informations factuelles:

- TJM prévisionnel à 15 ans sur le nouvel axe, avec mesure: 6'500 vhc/jour
- TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure: 4'500 vhc/jour à l'horizon 2030
- TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure: 500 vhc/jour

Opportunité et utilité

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 Écoles 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.

Besoins d'action:

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles:

- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM5.1 Structurer le réseau routier
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation: -

Mesure(s) du PA3 en relation: -

Mesure(s) du PA2 en relation: -

État de planification

L'état de planification 1 est atteint

État actuel: Mesure inscrite dans le plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville

Étapes ultérieures:

- 2033: début des travaux
- 2034: mise en service

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement et les études connexes nécessaires seront élaborées lors des prochaines phases de projet. Le projet routier devra être en phase avec les bases légales et les exigences environnementales.

Coûts et clé de répartition du financement

Coût total: 4'800'000 CHF HT


Clé de répartition: à définir ultérieurement

Documents mis à disposition

- Esquisse Situation selon projet CFF, bassi carella, Collectif architectes Betrisey & Bonvin (2011)

Mesures de gestion du trafic

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Gestion du trafic (GT)			
P.GT.5.A	Paquet forfaitaire A	Catégorie Gestion du trafic, Horizon A	1 000 000
		P.GT.5.A.01 Sierre: Adaptation des carrefours à feux	500 000
		P.GT.5.A.02 Sion: Gestion des carrefours pour progression des bus	500 000

<p>Numéro P.GT.5.A</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Gestion du trafic, Horizon A</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût: 1'000'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Gestion du trafic

Maître(s) d'ouvrage pilote de la mesure
Selon les projets

Description



Description de la conception

Ce paquet a pour but d'optimiser et contrôler la répartition du trafic et ce en particulier en milieu urbain afin de favoriser, de manière ciblée, l'implantation d'aménagements destinés aux transports publics et aux modes doux. Il s'inscrit dans une vision globale qui, en promouvant l'usage de modes de transports durables, améliore la qualité de vie des habitants de l'agglomération en réduisant la pollution, le bruit et les diverses problématiques de sécurité qu'impliquent un trafic TIM important en milieu urbain.

Besoins d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.GT.5.A.01	Sierre: adaptation des carrefours à feux	Priorisation des bus dans le temps (gestion par carrefour à feux) et dans l'espace (voie bus) en fonction des réaménagements de valorisation et de sécurisation de l'espace routier : 1. Route Lamberson / route de Sion 2. Route du Rawyl / route de Riondaz 3. Route du Rawyl / route de Bottire 4. Avenue de France / rue de Hôpital	500'000
P.GT.5.A.02	Sion: gestion des carrefours pour progression des bus	Gestion du trafic pour améliorer la progression des bus entre le Pôle Santé de Sion et la Gare de Sion (projet de BHNS).	500'000

Mesures de valorisation et sécurisation de l'espace routier

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Valorisation et sécurisation de l'espace routier (VSR)			
VSR.5.A.01	Mesure A	Sion : Requalification T9 Sion Ouest	12 260 000
VSR.5.A.02	Mesure A	Savièse : Requalification de la traversée de localité St-Germain et Roumaz (RC 60 et RC 61)	6 730 000
VSR.5.A.03	Mesure A	Ayent : Requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (RC 58)	7 430 000
P.VSR.5.A	Paquet forfaitaire A	Catégorie Valorisation et sécurisation de l'espace routier, Horizon A	32 265 000
		P.VSR.5.A.01 Ayent : Aménagement de la place du musée des Bisses	100 000
		P.VSR.5.A.02 Ayent : Amélioration de la sécurité sur la rue de l'Eglise	70 000
		P.VSR.5.A.03 Chalais : Sécurisation du trajet vers l'école de Chalais et de ses abords	700 000
		P.VSR.5.A.04 Conthey : Modération de la Rue des Grands-Prés	815 000
		P.VSR.5.A.05 Conthey : Modération de la Rue du Collège	700 000
		P.VSR.5.A.06 Conthey : Requalification de la Route des Rottes	655 000
		P.VSR.5.A.07 Conthey : Modération de la Route d'Antzère	610 000
		P.VSR.5.A.08 Grône : Réaménagement du centre du village entre la place du Nézet et l'église	1 735 000
		P.VSR.5.A.09 Grône : Réorganisation des mobilités sur la place des Ecoles	300 000
		P.VSR.5.A.10 Nendaz : Aménagement d'une zone piétonne à Haute-Nendaz	1 350 000
		P.VSR.5.A.11 Nendaz : Requalification de la Rue des jardins, de la rue des Iles et de la rue du Canal	750 000
		P.VSR.5.A.12 Salgesch : Requalification de la Place du Village (Dorfplatz)	1 410 000
		P.VSR.5.A.13 Sierre : Requalification de la Route de Sion (secteur Est : Atlantic-Beaulieu)	3 300 000
		P.VSR.5.A.14 Sierre : Requalification de la jonction Route Plaine, Route Simplon et Rue Bourg	2 900 000
		P.VSR.5.A.15 Sierre : Requalification de l'Avenue Général Guisan	2 025 000
		P.VSR.5.A.16 Sierre : Requalification de la rue de Mura	1 800 000
		P.VSR.5.A.17 Sion : Requalification de la rue du Rawil (entrée nord)	3 150 000
		P.VSR.5.A.18 Sion : Réaménagement de l'Avenue des Mayennets	2 500 000
		P.VSR.5.A.19 Vétroz : Réaménagement de l'Avenue des Vergers nord	3 025 000
		P.VSR.5.A.20 Vétroz : Réaménagement de la Route du Rhône	1 500 000
		P.VSR.5.A.21 Veysonnaz : Requalification de la rue du Centre Village	1 370 000

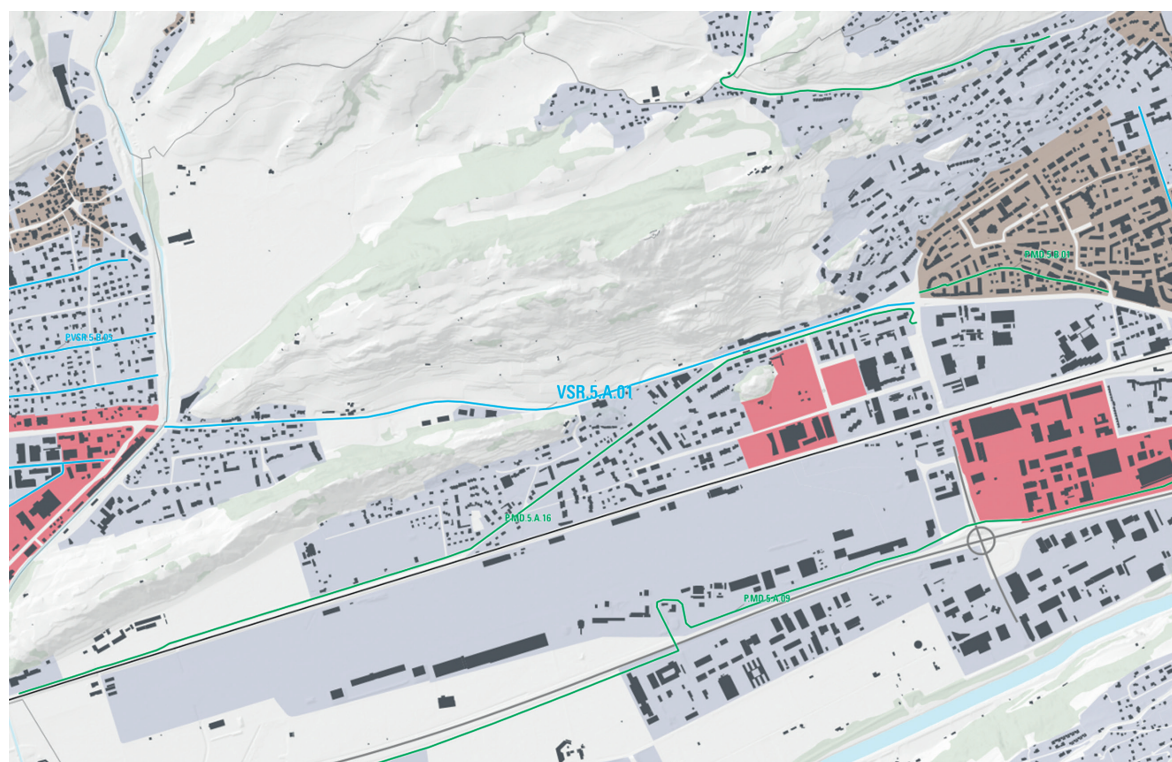
		PVSR.5.A.22 Arbaz: Requalification de la Route du village depuis la place du Marais	1 500 000
VSR.5.B.01	Mesure B	Sion: Requalification RCR07 av. de la Gare à Sion	6 670 000
PVSR.5.B	Paquet forfaitaire B	Catégorie Valorisation et sécurisation de l'espace routier, Horizon B	19 235 000
		PVSR.5.B.01 Noble-Contrée: Requalification de la route des Bondes	300 000
		PVSR.5.B.02 Chalais: Réaménagement de la rue Centrale à la suite du déclassement en route communale	1 800 000
		PVSR.5.B.03 Chalais: Réaménagement de la route d'Anniviers à Vercorin à la suite du déclassement en route communale	1 200 000
		PVSR.5.B.04 Conthey: Sécurisation de l'avenue de la Gare, partie Nord	770 000
		PVSR.5.B.05 Conthey: Réaménagement de la rue Près du Torrent	735 000
		PVSR.5.B.06 Conthey: Réaménagement de la Rue de Vétroz	675 000
		PVSR.5.B.07 Conthey: Réaménagement de la Rue des Fourgères	595 000
		PVSR.5.B.08 Conthey: Réaménagement du chemin de la Chapelle	560 000
		PVSR.5.B.09 Sierre: Requalification de la route du Rawyl et de l'avenue de l'Ecole	4 500 000
		PVSR.5.B.10 Sierre: Requalification de l'espace public Cloux Roussier nord	2 160 000
		PVSR.5.B.11 Sierre: Requalification de la rue Lamberson	2 025 000
		PVSR.5.B.12 Sierre: Requalification de la rue de l'Industrie	2 025 000
		PVSR.5.B.13 Sierre: Requalification de la route de l'Ancien Sierre	1 890 000

<p>Numéro VSR.5.A.01</p>	<p>Sion: Requalification T9 Sion Ouest</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Historique PA2 MD1(A) Code ARE 6266.2.033</p>	<p>Coût HT: 12'260'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>

Catégorie de mesures
Valorisation et sécurisation de l'espace routier

Maître(s) d'ouvrage pilote de la mesure
Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure, Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
Conthey

Description



Description et faisabilité

Cet axe cantonal principal de plaine (VS T9) est emprunté par près de 16'000 véhicules par jour (2023) entre Pont-de-la-Morge et l'entrée de Sion. Il s'agit de la liaison directe entre les deux pôles principaux de l'agglomération. La circulation est très dense particulièrement aux heures de pointe, rendant la circulation des transports publics parfois compliquée, et celle des cyclistes insécurisés. Le tronçon est limité à 80 km/h. L'aménagement, quasiment inchangé depuis 35 ans voire plus, est purement routier et très peu qualitatif. Actuellement, seules deux bandes cyclables sont marquées sur la chaussée. La sécurité des cyclistes se révèle donc naturellement problématique compte tenu de l'importance du trafic et des vitesses pratiquées. De plus, les bus n'y sont pas priorités ce qui pèjore leur progression aux heures de pointe.

Les objectifs de la mesure sont les suivants:

- Sécuriser les modes doux;
- Améliorer la circulation des transports publics;
- Amener de la qualité de vie et de cheminement (paysage, sécurité, réduction du bruit);
- Garantir la capacité de l'axe routier.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants:

- Trottoirs partagés piétons-vélos de part et d'autre de la chaussée (en partie avec séparation par marquage);
- Marquage des zones de conflits pour les vélos;
- Ilots de protection pour les traversées MD;
- Arrêts de bus sur chaussée et bloquants, aménagés « comme des placettes » et passage des vélos à l'arrière;
- Régularisation des accès privés et sécurisation des carrefours;
- Bandes arborées;
- Revêtement phono-absorbant et fenêtres anti-bruit.

Informations factuelles:

- TJM 2023: 16'000 vhc/jour
- TJM estimé à 15 ans: 17'000 vhc/jour
- Surface indicative du secteur de mise en œuvre: 42'000 m²

Opportunité et utilité

La mesure permet d'établir un bon équilibre entre les différents modes de transports et améliore le lien entre les villes centres de Conthey et Sion pour les modes de transport alternatifs. La mise en place d'arrêts de bus sur chaussée améliore la progression des bus aux heures de pointe. La circulation de la mobilité douce est grandement améliorée. En effet, les vélos bénéficient d'un aménagement sécurisé séparé du trafic TIM et les piétons de cheminement plus généreux et confortables. Cette liaison est appelée à devenir un axe structurant de liaison cyclable entre l'Ouest de l'agglomération et Sion, elle fait d'ailleurs partie du réseau utilitaire cyclable cantonal en construction. Par ailleurs, la pose de revêtement phono-absorbant et de fenêtres anti-bruit réduit les nuisances sonores du trafic, conformément à l'étude d'assainissement du bruit routier liée au projet. Finalement, la plantation de bandes plantées et le soin apporté aux placettes participe à la qualité de l'espace public et l'attractivité du cheminement le long de l'axe routier.

Besoins d'action:

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles:

- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation: -

Mesure(s) du PA3 en relation: -

Mesure(s) du PA2 en relation: réaménagement de la T9 entre Pont-de-la-Morge et Sion (MD1 (A) - 6266.2.033) - mesure abandonnée

État de planification

L'état de planification 1 est atteint

État actuel: mesure inscrite dans le plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville

Étapes ultérieures:

- 2033: début des travaux
- 2034: mise en service

Impact sur l'environnement

Un rapport d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée ont été réalisés et font partie intégrante du dossier mis à l'enquête en 2024. Le projet routier est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales. Ces deux documents sont disponibles en annexe.

Coûts et clé de répartition du financement


Coût total: 12'260'000 CHF HT

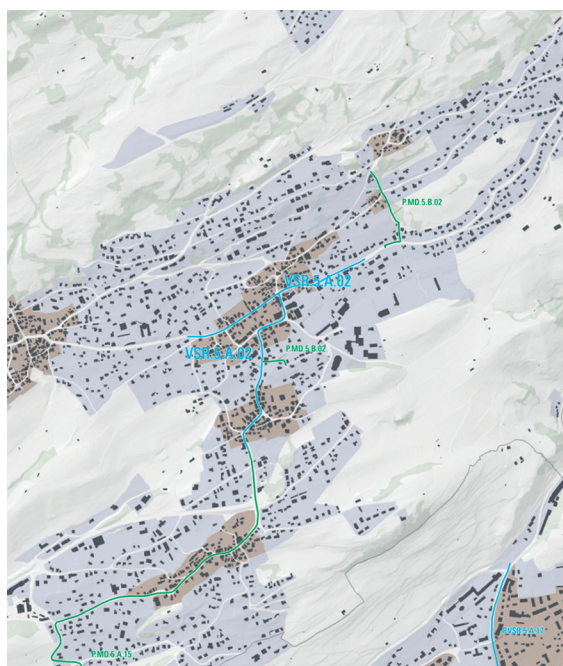
Clé de répartition:

- Canton du Valais: 10'960'000 CHF HT
- Ville de Sion: 1'300'000 CHF HT

Documents mis à disposition

- Présentation_projet_T9_-_Focus
 - Vidéo de présentation
 - Rapport technique
 - Rapport d'impact sur l'environnement
 - Concept de gestion des eaux de chaussée
-

<p>Numéro VSR.5.A.02</p>	<p>Savièse : Requalification de la traversée de localité St-Germain et Roumaz (RC 60 et RC 61)</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Historique PA2 R18(A) Code ARE 6266.2.018</p>	<p>Coût HT : 6'730'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>
<p>Catégorie de mesures Valorisation et sécurisation de l'espace routier</p>	<p>Maître(s) d'ouvrage Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure, Savièse Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	
<p>Description</p>		



Description et faisabilité

En 2023, le trafic moyen traversant Saint-Germain et Roumaz atteignait environ 9'500 véhicules par jour, alors que le domaine public routier à disposition au centre de ces deux vieux-villages est très restreint. En conséquence, la sécurité et le confort des usagers sont particulièrement mis à l'épreuve, tout comme la qualité de vie des riverains. La route cantonale prend trop d'importance dans le village, nuisant à sa qualité urbaine. Les traversées piétonnes et la circulation des cyclistes nécessitent des améliorations pour garantir la sécurité.

Un projet de réaménagement urbain a été mis à l'enquête pour les centres des villages de Saint-Germain et de Roumaz, comprenant deux routes cantonales (RC 60 et RC 61) et deux rues communales (rue du Vieux-Moulin et route du Caro). Ce projet vise à renforcer le caractère urbain du site, réduire les surfaces dédiées au trafic, ralentir la vitesse des véhicules et améliorer la perméabilité transversale de la route cantonale. L'espace public sera redistribué pour répondre aux besoins des piétons en priorité, à la qualité de l'espace public ensuite, et les passages piétons seront sécurisés.

Le projet tient également compte de l'abandon de la route de contournement Ouest, avec un trafic important maintenu donc au centre des villages.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Recréer un centre-village sûr et attractif, améliorer la qualité de vie des usagers et habitants du centre ;
- Renforcer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes ;
- Améliorer la perméabilité piétonne de l'axe ;
- Réduire drastiquement les nuisances sonores pour les riverains.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Mise en place de zones 30 en traversée de localité ;
- Élargissement et sécurisation des trottoirs existants et création de trottoirs traversants ;
- Sécurisation et création de passages piétons ;
- Aménagement d'une zone de rencontre de la place devant la Maison de la Culture ;
- Relocalisation et mise en conformité des arrêts de bus ;
- Requalification des espaces publics, végétalisation et arborisation.

Informations factuelles :

- TJM 2023 : 9'700 vhc/jour
- TJM à 15 ans : 10'500 vhc/jour
- Surface du secteur de mise en œuvre : 18'000 m²

Opportunité et utilité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement proposé renforce le caractère urbain du centre des villages et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité en tant que lieu de vie. Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des transports publics et des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

La mesure améliore la sécurité et contribue à l'attractivité des mobilités douces, favorise la circulation et l'attractivité des transports publics. Elle renforce également la qualité et l'attractivité des espaces publics du centre du village comme lieu d'habitat et de travail. La sécurité de tous les usagers est améliorée, notamment grâce à la diminution du trafic et de sa vitesse. Cela a également pour effet de réduire les nuisances environnementales qui y sont liées (bruit, air). A ces éléments s'ajoute encore la végétalisation permettant de lutter contre les îlots de chaleur.

Besoins d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : -

Mesure(s) du PA3 en relation : -

Mesure(s) du PA2 en relation : -

État de planification

L'état de planification 3 est atteint

État actuel: Approbation des plan / permis de construire

Étapes ultérieures:

- 2027: projet d'exécution
- 2028: début des travaux
- 2030: mise en service

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée ont été réalisés et font partie intégrante du dossier mis à l'enquête en 2024. Le projet routier est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales. Ces deux documents sont disponibles en annexe.

Coûts et clé de répartition du financement

Coût total: 6'730'000 CHF HT

Clé de répartition:

- Canton du Valais: 4'190'000 CHF HT
- Commune de Savièse: 2'540'000 CHF HT

Documents mis à disposition

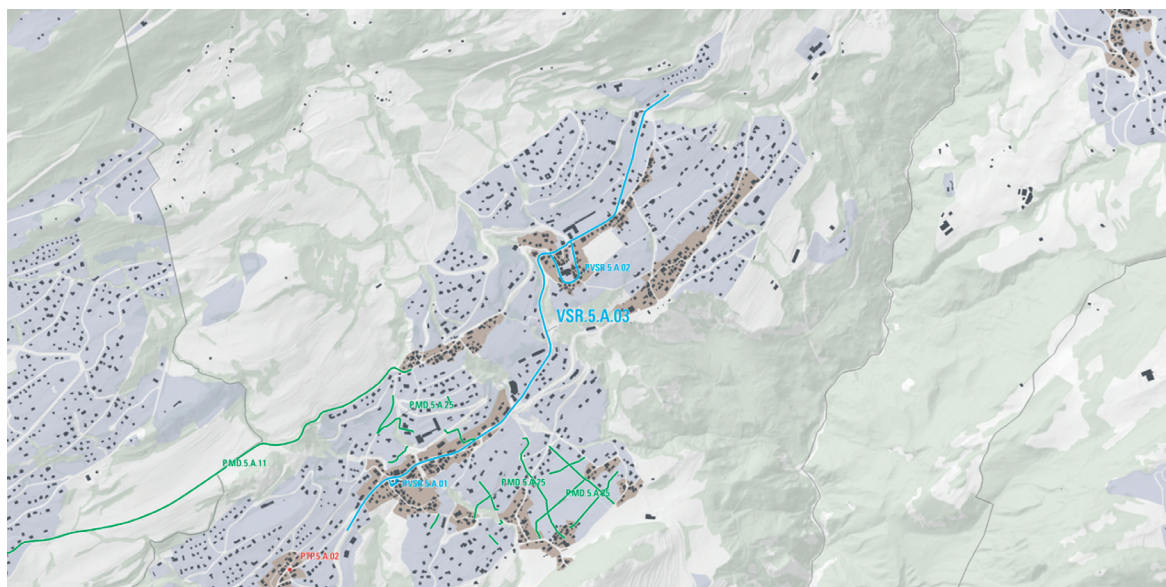
- Document de présentation synthétique du projet (présentation publique)
 - Vidéo de présentation
 - Rapport technique
 - Notice d'impact sur l'environnement
-

<p align="center">Numéro VSR.5.A.03</p>	<p>Ayant: Requalification de la traversée de localité St-Romain et Botyre (RC 58)</p>	
<p align="center">Priorité A</p>	<p>Historique PA3 M7.3(A) Code ARE 6266.3.039</p>	<p>Coût HT: 7'430'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>

Catégorie de mesures
Valorisation et sécurisation de l'espace routier

Maître(s) d'ouvrage
Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure, Ayent
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-

Description



Description et faisabilité

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. Les cheminements piétons et la circulation des cyclistes doivent également être sécurisés.

Le projet de réaménagement vise à renforcer le caractère urbain de ces villages, en réduisant aux endroits offrant cette possibilité, les surfaces consacrées au trafic et au stationnement en abaissant les vitesses des véhicules et en atténuant la coupure spatiale causée par la route cantonale. L'objectif est de maintenir la fonctionnalité de cette route tout en la rendant plus sûre pour tous les usagers. Pour ce faire, l'espace public sera redistribué, la perméabilité de l'axe améliorée, et la vitesse de circulation à travers les villages sera modérée.

L'accès à l'école primaire est réaménagé et sécurisé, offrant une opportunité d'amélioration urbanistique. De plus, le projet intègre la nouvelle liaison intercommunale dédiée aux modes de mobilité douce, conformément à la mesure PA3 M4.2. Ces ajustements vont contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants et la sécurité des usagers de la route. Une démarche participative a également été menée auprès de la population afin que le projet réponde à ses envies et ses besoins.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- 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.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Abaissement de la vitesse à 30 km/h dans les centres de Botyre et St-Romain ;
- Rétrécissements ponctuels de la route afin d'assurer des aménagements piétons continus ;
- Création d'un trottoir continu principal généreux sur tout le linéaire ;
- Relocalisation et mise en conformité des arrêts de bus ;
- Aménagements d'espaces publics majeurs ;
- Réduction du stationnement et règles de gestion adaptées ;
- Large trottoir autorisé aux cycles à la montée sur la liaison entre les deux villages.

Informations factuelles :

- TJM 2023 : 6'300 vhc/jour
- TJM à 15 ans : 7'000 vhc/jour
- Surface du secteur de mise en œuvre : 15'000 m²

Opportunité et utilité

Le caractère très routier des traversées des deux villages ne satisfait plus la sécurité et le confort des différents usagers, toujours plus nombreux au vu de la croissance démographique de la commune. Le réaménagement de la traversée permettra d'améliorer la qualité du système de transport en sécurisant les différents modes. En effet, il est prévu de réduire les vitesses et de revoir l'aménagement des arrêts de bus permettant des échanges entre les lignes régionales 12.351 Sion - Ayent - Anzère et 12.353 Sion - Ayent - Crans-Montana. La qualité des aménagements permettra de renforcer le réseau de transports publics structurant à l'échelle de l'agglomération et faire d'Ayent une véritable localité relai pour optimiser le report modal des déplacements plaine-coteau.

Besoins d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : -

Mesure(s) du PA3 en relation : Ayent, réaménagement et modération de la traversée des villages de Botyre et St-Romain (M7.3 - 6266.3.039) - mesure abandonnée

Mesure(s) du PA2 en relation : -

État de planification

L'état de planification 3 est atteint

État actuel : Étude projet d'ouvrage

Étapes ultérieures :

- 2025 : enquête publique
 - 2027 : projet d'exécution
 - 2029 : travaux d'exécution
 - 2031 : mise en service
-

Impact sur l'environnement


Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée sont en cours de production et feront partie intégrante du dossier qui sera mis à l'enquête fin 2024. Le projet routier est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales.

Coûts et clé de répartition du financement

- Coût total: 7'430'000 CHF HT. Le devis estimatif ne comprend pas les coûts liés aux réseaux souterrains et l'évacuation des eaux de chaussée.
 - Clé de répartition
 - » Canton du Valais: 4'640'000 CHF HT
 - » Commune d'Ayent: 2'790'000 CHF HT
-

Documents mis à disposition

- Présentation synthétique intermédiaire du projet
-

<p align="center">Numéro VSR.5.B.01</p>	<p>Sion: requalification RCR07 av. de la Gare à Sion</p>	
<p align="center">Priorité B</p>	<p>Historique PA2 R1(A) Code ARE 6266.2.001</p>	<p>Coût HT: 6'670'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>
<p>Catégorie de mesures Valorisation et sécurisation de l'espace routier</p>		<p>Maître(s) d'ouvrage Service de la Mobilité (SDM) - pilote de la mesure, Sion Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>

Description



Description et faisabilité

L'avenue de la gare constitue un axe central des déplacements nord-sud en ville de Sion et l'avenue de Tourbillon est la liaison principale entre l'entrée est de la ville et le centre-ville. L'avenue de Tourbillon, conformément à la mesure R3 du PA2 sera réaménagée en 2027.

Elle est traversée par un trafic important (près de 10'000 véhicules par jour). Cette rue réserve un espace assez important à l'axe routier dans un environnement pourtant très urbain avec de nombreux générateurs. Malgré la largeur importante de l'espace public urbain (25 à 30 mètres entre façades), l'avenue n'est pas équipée d'infrastructures cyclables continues. Une seule voie de bus, descendante, est marquée dans sa partie inférieure. Les traversées piétonnes sont problématiques compte tenu de leur nombre restreint, alors que la circulation des cycles reste précaire, notamment à la montée sans aménagements spécifiques.

L'avenue de la Gare est donc réaménagée de manière à renforcer son caractère urbain, à offrir la priorité à la circulation des transports publics et à améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons. La circulation des TIM est restreinte, permettant une baisse importante du TJM (de 10'000 à 3'000). Le secteur Sud entre la rue des Creusets et l'avenue de Tourbillon est lui affecté en zone piétonne (bus et vélos autorisés), offrant un espace particulièrement qualitatif à proximité immédiate de la gare. Un effort particulier est apporté au traitement formel de l'axe et à sa perméabilité pour les traversées piétonnes. Un mandat d'études parallèles a été réalisé en 2023 sur ce périmètre, le détail de l'aménagement est en cours d'étude par le groupement lauréat.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Supprimer le trafic de transit de l'avenue de la Gare ;
- Développer le caractère urbain et améliorer l'attractivité des commerces et établissements (terrasses) ;
- Rééquilibrer le partage de l'espace en faveur des transports publics et de la mobilité douce ;
- Réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain en végétalisant et en arborisant ;
- Développer un système de gestion des eaux de chaussée efficace et vertueux (ville-éponge) ;
- Offrir la priorité à la circulation des transports publics ;
- Améliorer le confort et la sécurité des modes doux ;
- Renforcer la perméabilité de l'axes pour les modes doux.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Réduction de la vitesse à 30 km/h ;
- Schéma de circulation empêchant le trafic de transit du périmètre ;
- Travail pour rompre la linéarité de la rue par réduction du gabarit de circulation alterné ;
- Dégagement d'espaces piétons plus généreux tantôt à l'ouest tantôt à l'est ;
- Piste cyclable à la montée ;
- Complément de l'arborisation existante avec des essences à fort développement ;
- Gestion des eaux de ruissellement avec des fosses adaptées.

Informations factuelles :

- Avenue de la Gare
 - » TJM 2021: 10'000 vhc/jour
 - » TJM à 15 ans: 3'000 vhc/jour
- Surface du secteur de mise en œuvre: 13'400 m²

Opportunité et utilité

Le projet d'agglomération vise à favoriser le développement de l'habitat et des activités dans les centres. Le réaménagement proposé renforce le caractère urbain de l'axe et contribue ainsi à en améliorer l'attractivité en tant que lieu de vie. Le projet d'agglomération vise également à améliorer la sécurité de tous les usagers et à favoriser le développement des mobilités douces. Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.

La mesure améliore la qualité du système des transports en réduisant le trafic de transit et en améliorant la circulation des transports publics et des cyclistes. Elle renforce également l'attractivité du centre-ville comme lieu d'habitat et de travail en développant la qualité des espaces publics. De plus, par la réorganisation des circulations et la modération des vitesses, la sécurité de tous les usagers est améliorée. La réduction de la vitesse, la diminution ou le report de trafic sur les axes dédiés à cette fonction et le renforcement de l'arborisation de l'avenue réduit les nuisances environnementales au centre-ville (bruit, air, îlots de chaleur).

Besoins d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
 - BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
 - BA8 Prioriser les modes de déplacement
 - BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attractif
 - BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
 - BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers
-

Stratégies sectorielles:

- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation: -

Mesure(s) du PA3 en relation: -

Mesure(s) du PA2 en relation: -

État de planification

L'état de planification 3 est atteint

État actuel: Étude d'avant-projet

Étapes ultérieures:

- 2025: enquête publique
 - 2030: projet d'exécution
 - 2032: travaux de réalisation
 - 2035: mise en service
-

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux de chaussée sont en cours de production et feront partie intégrante du dossier qui sera mis à l'enquête fin 2024. Le projet routier est donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales.

Coûts et clé de répartition du financement

Coût total: 6'670'000 CHF HT

Clé de répartition:

- Canton: 6'210'000 CHF HT
 - Ville de Sion: 460'000 CHF HT
-

Documents mis à disposition

- Planches du projet lauréat des mandats d'étude parallèles « Gare-Tourbillon »
-

Numéro
P.VSR.5.A

Paquet de mesures bénéficiant de contributions
fédérales forfaitaires

Catégorie Valorisation et sécurisation
de l'espace routier, Horizon A



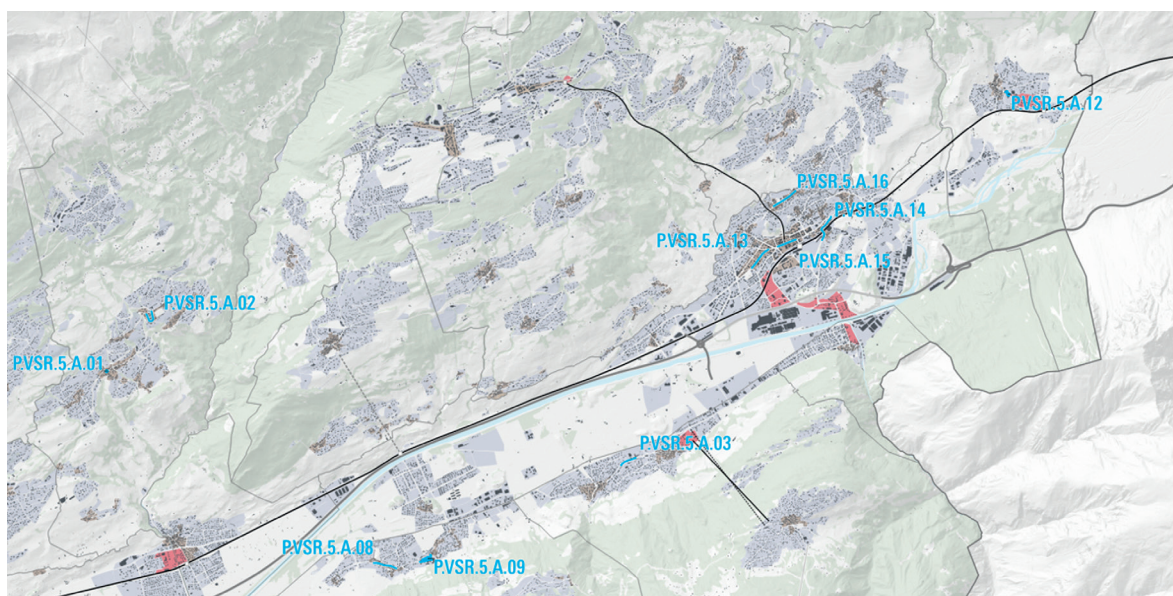
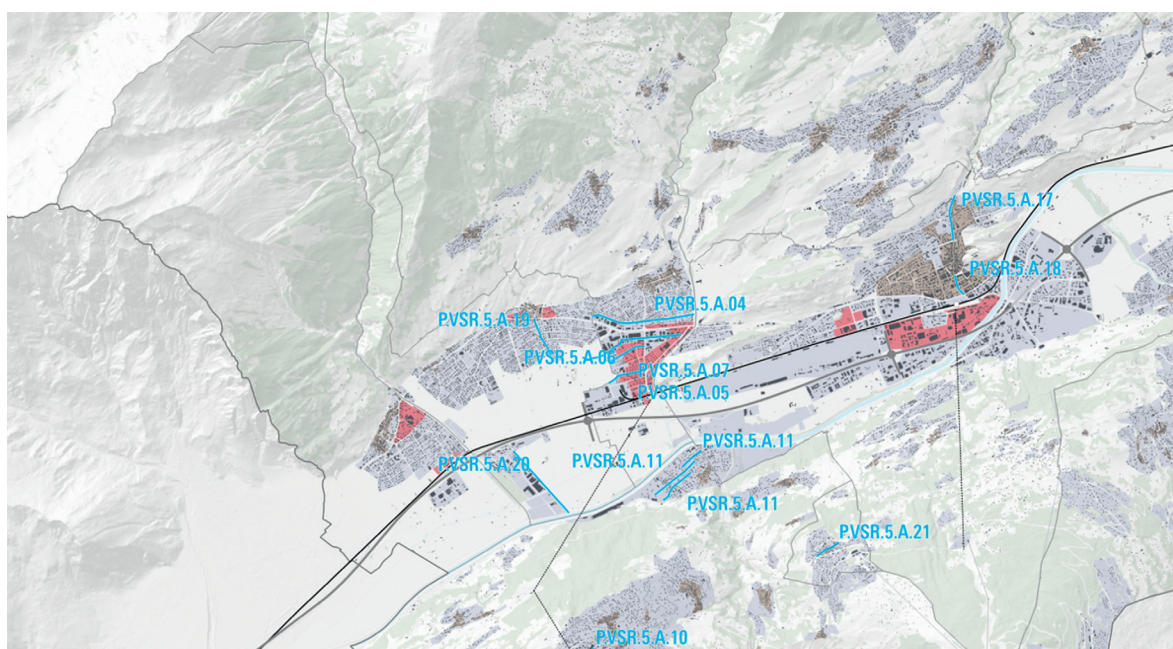
Priorité
A

Coût HT: 31'315'000 CHF
Avec demande de cofinancement

Catégorie de mesures
Valorisation de l'espace routier

Maîtres d'ouvrage pilotes de la mesure
Selon les projets

Description



Description de la conception

Actuellement, de nombreuses routes présentent un caractère routier qui n'est plus en adéquation avec leur usage actuel ou futur (par exemple, des axes exploités en zone modérée avec le maintien des anciens gabarits routiers). Ce paquet a pour but d'améliorer la qualité des espaces routiers traversant des centralités urbaines. L'objectif est de favoriser une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la voirie en priorisant les intérêts des usagers MD et des transports publics. Les réaménagements concernent aussi bien des traversées de localité que des rues de quartiers.

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :


- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
PVSR.5.A.01	Ayent : aménagement de la place du musée des Bisses	Aménagement visant à créer un espace public de qualité en cohérence avec la requalification de la route cantonale (VSR.5.A.03).	100'000
PVSR.5.A.02	Ayent : amélioration de la sécurité sur la rue de l'Eglise	Réaménagement de la rue de l'Eglise avec la création d'une zone de rencontre autour de l'église de St-Romain comprenant divers éléments paysagers et espaces de détente.	70'000
PVSR.5.A.03	Chalais : sécurisation du trajet vers l'école de Chalais et de ses abords	Valorisation de rues sur le trajet des écoliers et des abords de l'école visant à sécuriser les usagers MD.	700'000
PVSR.5.A.04	Conthey : modération de la Rue des Grands-Prés	Aménagement visant à sécuriser les modes doux et améliorer le confort de cheminement sur la rue des Grands-Prés (modération du trafic TIM, végétalisation).	815'000
PVSR.5.A.05	Conthey : modération de la Rue du Collège	Aménagement visant à sécuriser les modes doux et améliorer le confort de cheminement sur la rue du Collège (modération du trafic TIM, végétalisation).	700'000

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.VSR.5.A.06	Conthey: requalification de la Route des Rottes	Aménagement d'un trottoir de 2 m de large côté Sud de la route des Rottes (tronçon Est). Implémentation d'une bande végétalisée et plantée le long de ce trottoir.	655'000
P.VSR.5.A.07	Conthey: modération de la Route d'Antzère	Aménagement d'îlots de verdure pour la modération du trafic ayant pour objectif la sécurisation des usagers MD et éviter le trafic transit dans les rues de quartier.	610'000
P.VSR.5.A.08	Grône: réaménagement du centre du village entre la place du Nézet et l'église	Réaménagement de la route communale au centre du village entre l'Église et la place du Nézet.	1'735'000
P.VSR.5.A.09	Grône: réorganisation des mobilités sur la place des Ecoles	Réaménagement de la place des Écoles par la réaffectation du stationnement en place publique arborée comprenant aussi une réorganisation des aménagements MD pour relier le centre scolaire à la salle Recto-Verso. <i>Reprise de mesure PA3 M7.6(B) - 6266.3.042</i>	300'000
P.VSR.5.A.10	Nendaz: aménagement d'une zone piétonne à Haute-Nendaz	Aménagement d'une zone piétonne et de places publiques sur la Route des Ecluses visant à améliorer la liaison entre le centre de la station et l'interface de la future liaison câblée.	1'350'000
P.VSR.5.A.11	Nendaz: requalification de la Rue des jardins, de la rue des Iles et de la rue du Canal	Requalification de la rue des Jardins, de la rue des Iles et de la rue du Canal à Aproz en y créant des aménagements pour les piétons et cyclistes ainsi que des espaces verts.	750'000
P.VSR.5.A.12	Salquenen: requalification de la Place du Village (Dorfplatz)	Réaménagement de la place du village entre l'église et le bâtiment scolaire avec la création d'une zone de rencontre et la suppression de places de parc.	1'410'000
P.VSR.5.A.13	Sierre: requalification de la Route de Sion (secteur Est: Atlantique-Beaulieu)	Requalification de l'espace routier intégrant les commerces et autres éléments urbains alentours et visant à une sécurisation des usagers MD. <i>Reprise de mesure PA3 M1.5(B) - 6266.3.005</i>	3'300'000
P.VSR.5.A.14	Sierre: requalification de la jonction Route Plaine, Route Simplon et Rue Bourg	Valorisation et modération de la rue depuis le Parvis HES/Graben jusqu'au débouché Simplon/Rd Pt Paradis ayant pour but une sécurisation des modes doux.	2'900'000
P.VSR.5.A.15	Sierre: requalification de l'Avenue Général Guisan	Requalification de la rue Général Guisan lorsque la Place Beaulieu aura été réalisée avec une priorité accordée aux modes doux, aux transports publics et aux espaces publics, tandis que le trafic sera limité aux riverains. <i>Reprise de la mesure PA3 M8.2 - 6266.3.045</i>	2'900'000

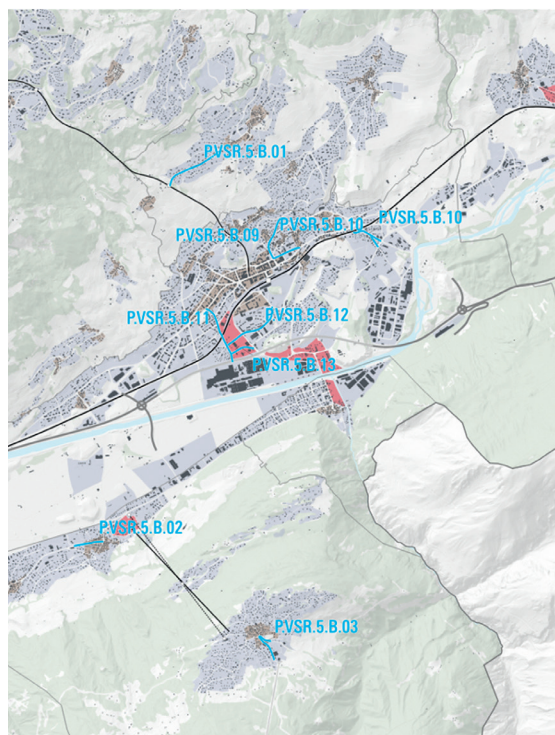
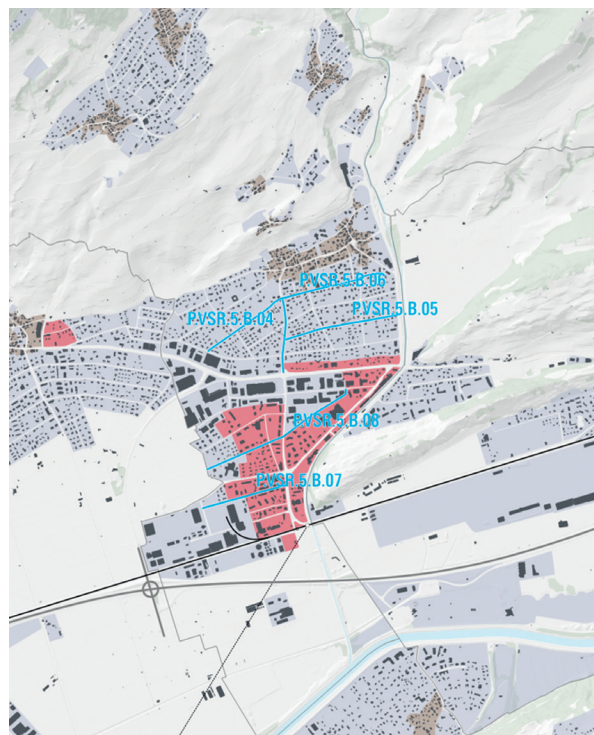
N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.VSR.5.A.16	Sierre: requalification de la rue de Mura	Valorisation de la rue de Muraz actuellement utilisée pour du stationnement en y supprimant le trafic de transit aux abords de l'école et en créant une zone de dépose-reprise sécurisée.	1'800'000
P.VSR.5.A.17	Sion: requalification de la rue du Rawil (entrée nord)	Réaménagement pour un passage à 30 km/h et une meilleure intégration des modes doux.	2'200'000
P.VSR.5.A.18	Sion: réaménagement de l'Avenue des Mayennets	Réaménagement complet de l'Avenue des Mayennets entre la Place du Midi et l'Avenue de Tourbillon en une zone de rencontre (tronçon nord) et une zone piétonne (tronçon sud), transformant cet axe en une liaison majeure pour la mobilité douce entre le centre-ville de Sion et le nouveau quartier de Cour de Gare.	2'500'000
P.VSR.5.A.19	Vétroz: réaménagement de l'Avenue des Vergers nord	Réaménagement, places de parc, arborisation, éclairage, mobilité douce.	3'025'000
P.VSR.5.A.20	Vétroz: réaménagement de la Route du Rhône	Abaissement de la limite de vitesse, réfection de la chaussée et du gabarit, création d'un site propre pour la mobilité douce, arborisation.	1'500'000
P.VSR.5.A.21	Veysonnaz: requalification de la rue du Centre Village	Aménagement du cœur du village (rue du Centre-Village) avec sécurisation des déplacements piétons, modérations du trafic et requalification des espaces publics de qualité.	1'370'000
P.VSR.5.A.22	Arbaz: requalification de la Route du village depuis la place du Marais	Réaménagement de la route du village en continuité du réaménagement inscrit au PA3 visant à sécuriser les piétons et empêcher le stationnement sauvage et comprenant la remise à jour de bisses et de l'arborisation.	1'500'000

<p>Numéro P.VSR.5.B</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires</p> <p>Catégorie Valorisation et sécurisation de l'espace routier, Horizon B</p>	
<p>Priorité B</p>	<p>Coût HT: 19'235'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Valorisation de l'espace routier

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Selon les projets

Description



Description de la conception

Ce paquet poursuit la même stratégie de développement de l'espace routier que le paquet P.VSR.5.A, excepté que son horizon est plus lointain en raison notamment de l'échelonnement des développements urbains planifiés.

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles:

- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM5.2 Valoriser et apaiser les traversées de localités
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets dans tous les projets


Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
PVSR.5.B.01	Noble-Contrée: requalification de la route des Bondes	Réaménagement de la route des Bondes pour y modérer le trafic. <i>Reprise de la mesure PA3 M6.1 - 6266.3.029</i>	100'000
PVSR.5.B. 02	Chalais: réaménagement de la rue Centrale à la suite du déclassement en route communale	Réaménagement de l'actuelle route cantonale au centre de Chalais lorsqu'elle sera déclassée en route communale.	1'800'000
PVSR.5.B. 03	Chalais: réaménagement de la route d'Anniviers à Vercorin à la suite du déclassement en route communale	Requalification de l'actuelle RC 43 au centre de Vercorin en zone de rencontre lorsque la nouvelle route de contournement RC 43 sera construit.	1'200'000
PVSR.5.B. 04	Conthey: sécurisation de l'avenue de la Gare, partie Nord	Réduction du gabarit de la chaussée et élargissement des trottoirs pour en faire des trottoirs mixtes.	770'000
PVSR.5.B. 05	Conthey: réaménagement de la rue Près du Torrent	Réaménagement de la rue Près du Torrent comprenant une réduction des gabarits de chaussée au profit de la création de trottoirs franchissables et de végétation.	735'000
PVSR.5.B. 06	Conthey: réaménagement de la Rue de Vétroz	Réaménagement de la rue de Vétroz comprenant une réduction des gabarits de chaussée au profit de la création de trottoirs franchissables et de végétation.	675'000
PVSR.5.B. 07	Conthey: réaménagement de la Rue des Fougères	Réaménagement de la rue des Fougères comprenant une réduction des gabarits de chaussée au profit de la création de trottoirs franchissables et de végétation.	595'000
PVSR.5.B. 08	Conthey: réaménagement du chemin de la Chapelle	Réaménagement du chemin de la Chapelle comprenant une réduction des gabarits de chaussée au profit de la création de trottoirs franchissables et de végétation.	560'000
PVSR.5.B.09	Sierre: requalification de la route du Rawyl et de l'avenue de l'Ecole	Valorisation de l'espace public visant à assurer une bonne cohabitation entre les automobilistes, les usagers modes doux et les transports publics.	4'500'000

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.VSR.5.B.10	Sierre : requalification de l'espace public Cloux Roussier nord	Valorisation de la route du Bois de Finges et de la rue du Stand permettant la continuité d'itinéraires MD sécurisés.	2'160'000
P.VSR.5.B.11	Sierre : requalification de la rue Lamberson	Requalification de la rue Lamberson dans le cadre du développement du plan de quartier des Condémines (URB.5.STR.4).	2'025'000
P.VSR.5.B.12	Sierre : requalification de la rue de l'Industrie	Requalification de la rue de l'Industrie dans le cadre du développement du plan de quartier des Condémines (URB.5.STR.4).	2'025'000
P.VSR.5.B.13	Sierre : requalification de la route de l'Ancien Sierre	Requalification de la route de l'Ancien Sierre dans le cadre du développement du plan de quartier des Condémines (URB.5.STR.4).	1'890'000

Mesures d'interfaces multimodales

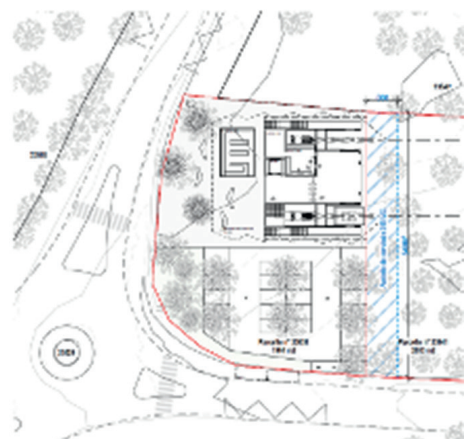
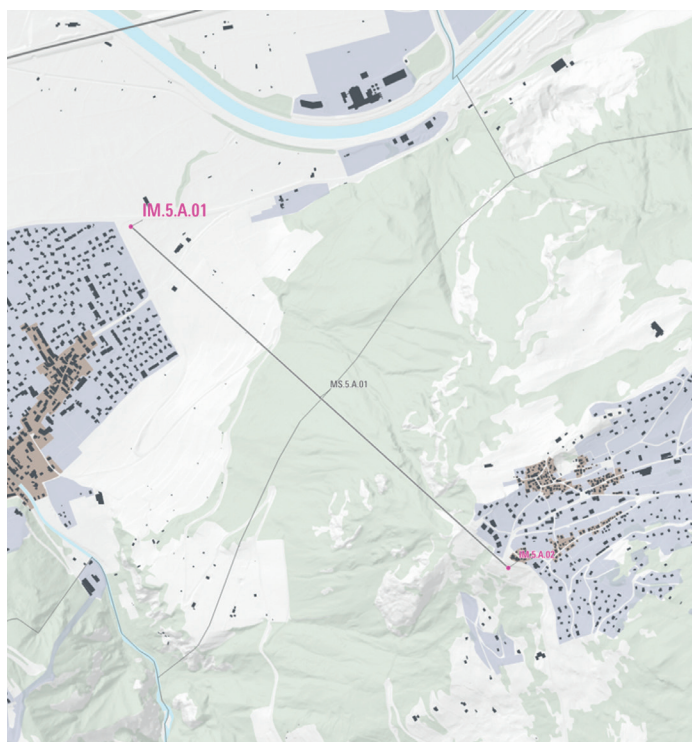
N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Interfaces multimodales (IM)			
IM.5.A.01	Mesure A	Sion : Interface Bramois en lien avec la liaison Bramois – Nax	1 200 000
IM.5.A.02	Mesure A	Mont-Noble : Interface Nax en lien avec la liaison Bramois – Nax	300 000
IM.5.A.03	Mesure A	Sion : Interface sud de la gare de Sion	5 000 000
IM.5.A.04	Mesure A	Chalais : Interface téléphérique CBV, gare de Chalais	1 000 000
IM.5.A.05	Mesure A	Sierre : Liaison gares routière-ferroviaire-funiculaire	1 480 000

<p>Numéro IM.5.A.01</p>	<p>Sion : interface Bramois en lien avec la liaison Bramois – Nax</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT : 1'200'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Interfaces multimodales

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
Mont-Noble, SDM

Description



Description et faisabilité

La station aval du téléphérique Bramois - Nax intègre dans sa conception la notion d'espace dédié à la mobilité, aux rencontres et à la convivialité. La station offre aux usagers des espaces protégés, couverts des intempéries avec des services essentiels comme un magasin de proximité, des WC publics, du stationnement vélo couvert et sécurisé et environ 25 places pour les véhicules motorisés.

L'ensemble des installations seront couverts par une toiture et une façade qui pourra produire de l'énergie renouvelable photovoltaïque.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Les aménagements extérieurs tels que les arrêts de bus des deux lignes desservant la gare, le stationnement vélo et voiture ainsi que l'aménagement de la place de gare, comprenant également de la végétalisation.

Les objectifs de la mesure sont les suivants:

- Intégrer la nouvelle liaison câblée au système de transport global;
 - Faciliter le changement de mode de transports pour des déplacements multimodaux;
- Favoriser le recours aux transports publics et inciter un report modal des TIM au TP.

Opportunité et utilité

Cette future interface de transport publique s'inscrit dans la stratégie multimodalité ainsi que dans chacune des stratégies sectorielles de la mobilité. Il s'agit en effet de répondre au besoin d'action de valorisation des interfaces multimodales afin d'assurer l'efficacité du passage d'un mode de transport à un autre et de garantir ainsi un report modal vers les transports publics pour les déplacements plaine-montagne.

Besoin d'action:

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA4 Améliorer la résilience des villes, localités et villages
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé

Stratégies sectorielles:

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.2 Étendre le réseau de vélo en libre-service
- SM1.3 Inciter à la pratique du covoiturage
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM2.2 Développer les liaisons câblées
- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
- SM5.4 Développer le réseau de bornes de recharge public
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation: dépend de la mesure supérieure MS.5.A.01

Mesure(s) du PA3 en relation: -

Mesure(s) du PA2 en relation: -

État de planification

L'état de planification 3 est atteint

État actuel: Étude d'avant-projet

Étapes ultérieures:

- 2026: projet d'exécution
- 2028: début des travaux
- 2028-2029: mise en œuvre

Impact sur l'environnement


De façon générale, l'impact sur l'environnement a été étudié dans le cadre des procédures liées à l'installation câblée. En ce qui concerne les interfaces, le parking de la station aval prévoit 22 places de stationnement et n'est donc pas soumis à une étude d'impact.

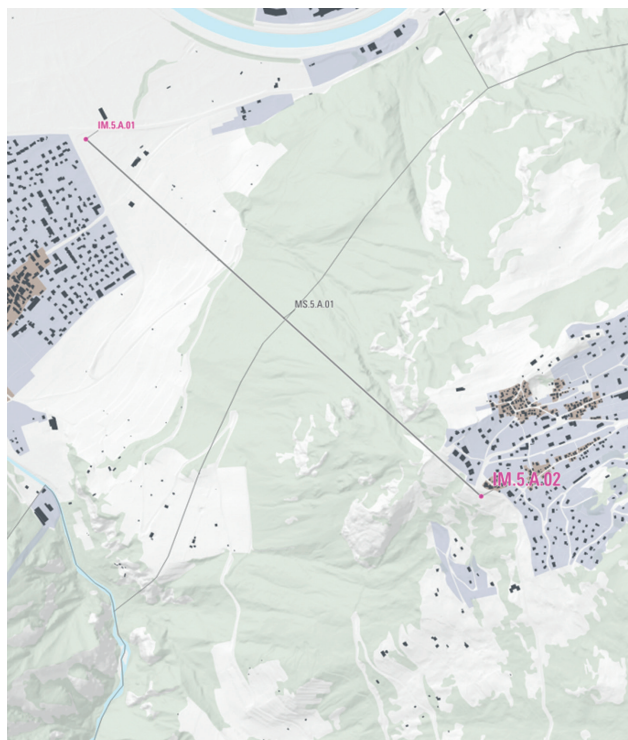
Coûts et clé de répartition du financement

- Coût total: 1'200'000 CHF HT
- Clé de répartition: 100 % à la charge de la Ville de Sion

Documents mis à disposition

- Présentation de l'avant-projet de la station de Bramois, Charpente Concept, TAARA Hugues Michaud Architectes, Artefact Architectes (2023)
-

<p>Numéro IM.5.A.02</p>	<p>Mont-Noble: interface Nax en lien avec la liaison Bramois – Nax</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT: 300'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Mont-Noble Autre(s) instance(s) concernée(s) Sion, SDM</p>	
<p>Description</p>		



Description et faisabilité

La station amont du téléphérique Bramois - Nax s'intègre harmonieusement au village de Nax. L'aménagement de l'interface assure la connexion entre le village et la station séparée par la route cantonale. Une attention particulière sera apportée aux cheminements modes en rabattement sur la gare de téléphérique.

Un arrêt de bus est prévu pour la ligne régionale qui dessert les villages de Vernamiège et Mase ainsi que pour la navette saisonnière qui offre une connexion directe avec le départ du domaine skiable de Mont-Noble.

Le projet inclut la création d'un espace de stationnement couvert et sécurisé pour les vélos. Quelques places de stationnement sont prévues, principalement destinées à la dépose-minutes, afin de permettre un accès rapide et temporaire aux usagers.

L'espace public autour de la station sera aménagé de manière accueillante. Il est prévu des aménagements paysagers pour créer un environnement agréable pour les pendulaires et visiteurs.

Les objectifs de la mesure sont les suivants:

- Intégrer la nouvelle liaison câblée au système de transport global;
- Faciliter le changement de mode de transports pour des déplacements multimodaux;
- Favoriser le recours aux transports publics et inciter un report modal des TIM au TP pour des déplacements plaine-montagne.

Opportunité et utilité

Cette future interface de transport public s'inscrit dans la stratégie multimodalité (SM.1) ainsi que dans chacune des stratégies sectorielles de la mobilité. Il s'agit en effet de répondre au besoin d'action de valorisation des interfaces multimodales afin d'assurer l'efficacité du passage d'un mode de transport à un autre et de garantir ainsi un report modal vers les transports publics pour les déplacements plaine-montagne.

Besoin d'action:

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA4 Améliorer la résilience des villes, localités et villages
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé

Stratégies sectorielles:

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM2.2 Développer les liaisons câblées
- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
- SM5.4 Développer le réseau de bornes de recharge public
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation: dépend de la mesure supérieure MS.5.A.01

Mesure(s) du PA3 en relation: -

Mesure(s) du PA2 en relation: -

État de planification

L'état de planification 3 est atteint

État actuel: Étude d'avant-projet

Étapes ultérieures:

- 2026-2027: projet d'exécution
- 2028: début des travaux
- 2028: mise en œuvre

Impact sur l'environnement

De façon générale, l'impact sur l'environnement a été étudié dans le cadre des procédures liées à l'installation câblée.

Coûts et clé de répartition du financement

Coût total: 1'200'000 CHF HT

Clé de répartition: 100 % à la charge de la commune de Mont-Noble

Documents mis à disposition

- Présentation de l'avant-projet de la station de Nax, Charpente Concept, TAARA Hugues Michaud Architectes, Artefact Architectes (2023)

Numéro
IM.5.A.03

Sion : interface sud de la gare de Sion



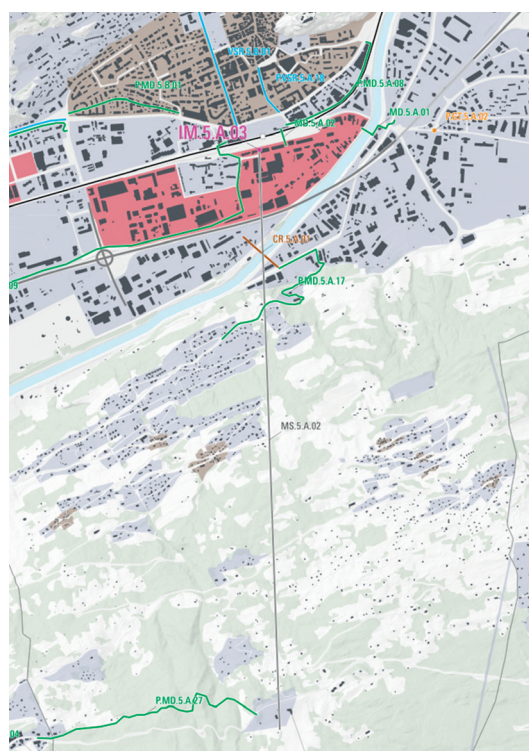
Priorité
A

Coût HT : 5'000'000 CHF
Avec demande de cofinancement

Catégorie de mesures
Interfaces multimodales

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Sion
Autre(s) instance(s) concernée(s)
CFF, SDM

Description



Description et faisabilité

La Ville de Sion prévoit de réaménager entièrement le secteur sud de la Gare CFF, en lien avec les développements prévus dans le projet Ronquoz 21. Le projet d'aménagement a pour ambition de renforcer le « hub » de mobilité de la gare existant en reliant les différentes interfaces de transport existantes et futures entre elles. L'objectif est également de faire de ce pôle une des portes d'entrée principales du quartier Ronquoz 21. En effet, actuellement orientée vers le nord, la gare de Sion se tournera vers ce quartier émergent en intégrant pleinement la gare dans le tissu urbain en mutation. Ce nouvel aménagement permettra également une meilleure coordination des divers modes de transport, offrant aux usagers une expérience de déplacement plus fluide et efficace.

Ainsi une nouvelle gare routière est projetée pour répondre aux besoins de l'exploitation des transports publics (vision à long terme). Une véritable place de gare Sud est créée entre la gare routière et l'interface de la future liaison câblée Sion – Mayens-de-l'Hôpital. Cet espace stratégique constituera un véritable nœud intermodal qui réunira plusieurs modes de transports (bus, train, câble, vélos, piétons, mobilité partagée). Cette nouvelle place de gare sera fonctionnelle et servira de trait-d'union entre les quartiers Sud en plein développement et la gare de Sion.

A proximité directe, des commerces et services y seront également aménagés pour en faire une interface multimodale efficace et attractive.

Le passage sous-voie pour les modes doux est prolongé et offrira ainsi une liaison directe à la gare et au centre-ville de Sion, via l'avenue de la Gare (mesure VSR.5.B.01) facilitant les connexions Nord-Sud.

Le projet sera porté par la Ville de Sion en collaboration avec les CFF et le Canton du Valais. Il nécessite par ailleurs la démolition de l'auberge de jeunesse et un déplacement de la Rue de l'Industrie vers le Sud.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Permettre la réorganisation des lignes de bus régionales, hormis celles du « coteau nord » grâce à la création d'une nouvelle gare routière, afin de libérer la gare Nord ;
- Marquer l'entrée du quartier Ronquoz 21 depuis la gare ;
- Créer un espace public de qualité d'attente et d'accueil (la place de la gare), jouant un rôle d'interface entre les différentes gares (CFF, routière, liaison câblée) ;
- Garantir le transbordement entre les différents modes de transports (bus, train, câble) et renforcer la place de ce hub de mobilité régional.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Une gare routière pour une dizaine de lignes de bus régionales ;
- Un espace public pour développer une véritable place de la gare ;
- Amélioration du PI existant ;
- Accès mobilité douce (piétons et vélo) ;
- Stationnement vélo ;
- Végétalisation.

Opportunité et utilité

Cette future interface de transport publique s'inscrit dans la stratégie multimodalité (SM.1), dans chacune des stratégies sectorielles de la mobilité (SM.2, SM.4, SM.5) ainsi que dans la stratégie urbanisation. Il s'agit en effet de répondre au besoin d'action de valorisation des interfaces multimodales afin d'assurer l'efficacité du passage d'un mode de transport à un autre et de garantir ainsi un report modal vers les transports publics.

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA4 Améliorer la résilience des villes, localités et villages
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé

Stratégies sectorielles :

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
 - SM1.2 Étendre le réseau de vélo en libre-service
 - SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
 - SM2.2 Développer les liaisons câblées
 - SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
 - SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
 - SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
 - SM5.4 Développer le réseau de bornes de recharge public
 - SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets
-

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation: liaison câblée Sion - Mayens-de-l'Hôpital (MS.5.A.02), Passage inférieur mobilité douce Cour de Gare (MD.5.A.02) et Secteur stratégique « Ronquoz 21 » (URB.5.STR.3)

Mesure(s) du PA3 en relation: Secteur stratégique Cours de Gare (U2.9 - 6266.3.261), Secteur stratégique Ville du 21e siècle (U2.10 - 6266.3.259)

Mesure(s) du PA2 en relation: Cours de Gare (U6 - 6266.2.063), Ville du 21e siècle (U7 - 6266.2.064), Réaménagement de la gare de Sion - Étape 1 (TP1a - 6266.2.045)

État de planification

L'état de planification 1 est atteint

État actuel: analyse de variantes

Étapes ultérieures:

- 2025-2027: projet d'exécution
- 2028: début des travaux
- 2029: mise en œuvre

Impact sur l'environnement

La mesure n'entre pas en conflit avec une zone de protection.

De plus, plusieurs impacts bénéfiques sur l'environnement peuvent être relevés. En effet, l'arborisation et la perméabilisation du milieu bâti permettra de diminuer les îlots de chaleur ainsi que l'intensité de l'aléa ruissellement. Le sud de la gare de Sion étant actuellement dévolu au trafic individuel motorisé, la création de cette nouvelle interface aura pour impact la diminution des charges polluantes et des nuisances sonores.


Coûts et clé de répartition du financement

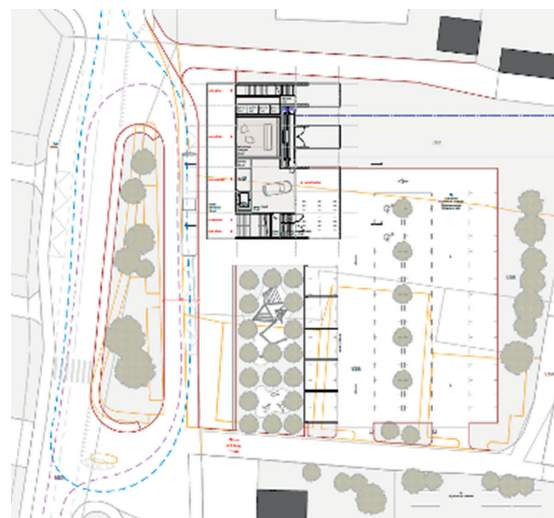
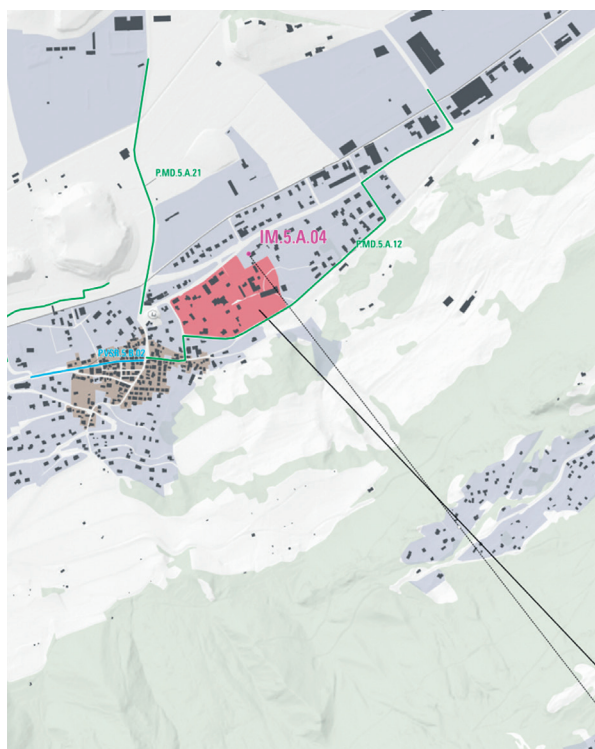
Coût total: 5'000'000 CHF HT

Clé de répartition: à définir

Documents mis à disposition

- Quartier Ronquoz 21 - Sion Développement du Plan Guide, Stratégie Transport & Mobilité, Gare Routière - Place de la Gare, Novembre 2023
 - Modification partielle du PAZ-RCCZ, Liaison câblée Sion - Mayens de l'Hôpital / Ours, Rapport justificatif selon art. 47 OAT, Juillet 2022
-

<p>Numéro IM.5.A.04</p>	<p>Chalais: interface téléphérique CBV, gare de Chalais</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Historique PA3 M10.1 (A) Code ARE 6266.3.056</p>	<p>Coût HT: 1'000'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Chalais Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	
<p>Description</p>		



Description et faisabilité

La liaison câblée Chalais – Briey – Verconsin a fait l'objet d'un projet de modernisation, incluant un ajustement du tracé afin d'améliorer l'exploitation de la ligne et l'intégration des stations dans les paysages urbains des trois stations. Afin d'intégrer cette nouvelle gare dans le système de transport de l'agglomération, il est prévu d'aménager l'interface de la gare de Chalais.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Aménagement d'un arrêt de bus hors chaussée permettant l'accotement de deux bus simultanément et permettant le rebroussement des bus ;
- 59 places de stationnement voiture ;
- 48 places de stationnement vélo couvertes et sécurisées ;
- Des cheminements mobilité douce sécurisés ;
- Aménagement d'une place de gare avec une zone d'attente végétalisée et ombragée ;
- Salle d'attente, vestiaires et consignes.

Les objectifs de la mesure sont les suivants:

- Assurer la connexion entre les différents modes de transports;
- Faciliter le changement des modes de transports;
- Accroître l'attractivité des interfaces multimodales afin d'augmenter la part modale des transports publics pour les déplacements entre la plaine et la montagne.

Opportunité et utilité

Cette interface s'inscrit pleinement dans la stratégie de valorisation des interfaces et répond au besoin d'action d'améliorer l'attractivité des interfaces multimodales.

Besoin d'action:

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA4 Améliorer la résilience des villes, localités et villages
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé

Stratégies sectorielles:

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.2 Étendre le réseau de vélo en libre-service
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM2.2 Développer les liaisons câblées
- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
- SM5.4 Développer le réseau de bornes de recharge public
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation: -

Mesure(s) du PA3 en relation: interface de la gare routière et CBV (M10.1 - 6266.3.056)

Mesure(s) du PA2 en relation: -

État de planification

L'état de planification 3 est atteint

État actuel: études d'avant-projet. L'étape liée aux procédures d'aménagement du territoire (mise à jour du PAZ et du RCCZ) permettant la réalisation du futur téléphérique CBV est définitivement réglée. La procédure d'approbation des plans demandée à l'OFT suit son cours. Celle-ci devrait permettre la concrétisation de cette nouvelle infrastructure dans un délai conforme au PA5.

Étapes ultérieures:

- 2027: projet d'exécution
- 2028: début des travaux
- 2028: mise en œuvre

Impact sur l'environnement

De façon générale, l'impact sur l'environnement a été étudié dans le cadre des procédures liées à l'installation câblée. En ce qui concerne les interfaces, le parking de la station aval prévoit moins de 500 places de stationnement et n'est donc pas soumis à une étude d'impact.


Coûts et clé de répartition du financement

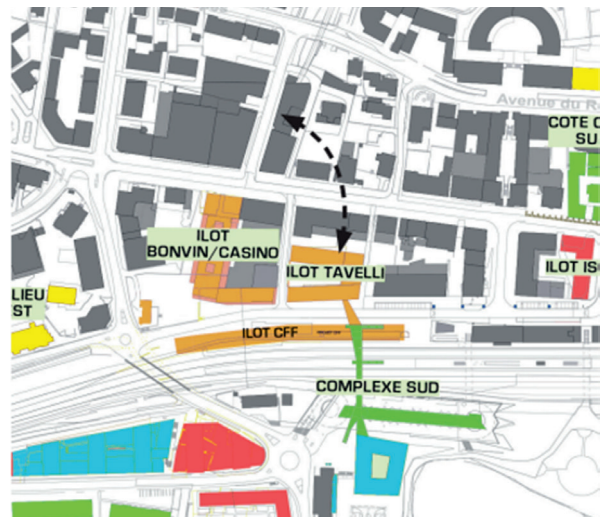
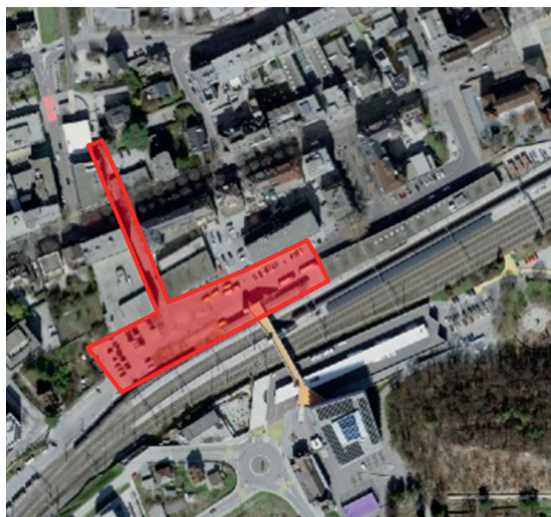
Coût total: 1'000'000 CHF HT

Clé de répartition: 100 % à charge de la commune de Chalais

Documents mis à disposition

- Plan de situation de la station, R2A Architectes (26.02.2018)
-

<p>Numéro IM.5.A.05</p>	<p>Sierre : liaison gares routière-ferroviaire-funiculaire</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Historique M5.3 du PA3 Code ARE 6266.3.024</p>	<p>Coût HT : 1'480'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>		<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Sierre Autre(s) instance(s) concernée(s) CFF, SMC, acteurs privés</p>
<p>Description</p>		



Description et faisabilité

Une première passerelle a été aménagée en 2017 sur les voies CFF permettant de relier le centre-ville situé au Nord des voies avec le Sud où des premiers développements ont vu le jour, notamment le Complexe Sud de la gare avec une nouvelle gare routière, un parking public et un nouveau bâtiment scolaire de l'école de commerce.

La suite du projet prévoit l'extension de cette passerelle pour relier les trois gares : la gare routière, la gare CFF et la gare du funiculaire reliant Sierre à Crans-Montana. Le départ du funiculaire est situé à quelques mètres de la gare CFF et de la gare routière, mais sans être à proximité immédiate. Proposer une connexion facilitée et attractive avec la gare du funiculaire un est enjeu crucial pour renforcer l'intermodalité et optimiser le transfert modal.

Ces aménagements seront intégrés dans les projets de développement immobilier qui prendront place sur les actuels bâtiments en friches (îlot Casin-Bonvin, îlot Tavelli et îlot CFF). La mesure prévoit également le réaménagement de l'esplanade Ouest où les circulations seront réorganisées afin d'assurer la sécurité des usagers et offrir une place de gare de qualité.

Le projet, prévu dans le PA3, a directement été impacté par les procédures en cours pour la rampe et le pont Beaulieu à la suite d'un arrêt du Tribunal Fédéral qui a nécessité de reprendre l'ensemble des procédures. Les adaptations du projet de la rampe et des aménagements connexes ont forcé le report de l'étude de la liaison entre les trois gares.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Faciliter les transbordements entre les différents modes de transports ;
- Réunir les quartiers Nord et Sud de la Ville de Sierre en plein développement.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- L'aménagement d'un système de jonction entre la gare routière, ferroviaire et la gare du funiculaire à destination de Crans-Montana permettra d'offrir un parcours alternatif et attrayant pour les piétons entre les quartiers sud (Platanes, Itagne) ainsi que le futur quartier de Condémines avec le centre-ville de Sierre.

Opportunité et utilité

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA4 Améliorer la résilience des villes, localités et villages
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé

Stratégies sectorielles :

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
 - SM1.2 Étendre le réseau de vélo en libre-service
 - SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
 - SM2.1 Valoriser la desserte ferroviaire
 - SM2.2 Développer les liaisons câblées
 - SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
 - SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
 - SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
 - SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
 - SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets
-

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : Général Guisan (P.VSR.5.A.02), Condémines (URB.5.STR.4)

Mesure(s) du PA3 en relation : requalification de l'avenue et de l'esplanade de la gare - tronçon Est (M1.1)

Mesure(s) du PA2 en relation : -

État de planification

L'état de planification 3 est atteint

État actuel : études d'avant-projet

Étapes ultérieures :

- 2026 : projet d'exécution
 - 2027 : mise à l'enquête
 - 2028 : début des travaux
 - 2029 : mise en œuvre
-

Impact sur l'environnement

La mesure n'entre pas en conflit avec une zone de protection.

De plus, outre l'amélioration du report modal, la création de cette liaison permettra de la diminution des îlots de chaleur et de l'aléa de ruissellement avec une arborisation et une perméabilisation partielle du sol.

Coûts et clé de répartition du financement

Coût total : 1'480'000 CHF HT

Clé de répartition : à définir


Documents mis à disposition

- -
-

Mesures de mobilité douce

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Mobilité douce (MD)			
MD.5.A.01	Mesure A	Sion : Ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)	6 560 000
MD.5.A.02	Mesure A	Sion : Passage inférieur mobilité douce Cour de Gare	18 500 000
P.MD.5.A	Paquet forfaitaire A	Catégorie Mobilité douce, Horizon A	28 305 500
		P.MD.5.A.01 Ardon : Aménagements MD de la meunière Genevrens - Halte Ardon	500 000
		P.MD.5.A.02 Ardon : Rabattement MD à la zone d'activités d'Ardon	500 000
		P.MD.5.A.03 Ardon : Aménagements MD de diverses meunières à travers le village	400 000
		P.MD.5.A.04 Ardon et Vétroz : Aménagements MD des rives de la Lizerne	2 500 000
		P.MD.5.A.05 Ardon et Vétroz : Prolongement sud du passage inférieur de la halte d'Ardon et passerelle sur la Lizerne	1 500 000
		P.MD.5.A.06 Chalais : Passerelle mobilité douce pour rejoindre le téléphérique de Vercorin	300 000
		P.MD.5.A.07 Conthey : Passage inférieur sous les voies CFF	4 480 000
		P.MD.5.A.08 Sion : Liaison Passerelle de Vissigen – Gare	3 500 000
		P.MD.5.A.09 Sion : Liaison gare de Sion - les Iles	985 000
		P.MD.5.A.10 Vétroz : Aménagement d'un itinéraire MD à travers la zone d'activités de Vétroz	750 000
		P.MD.5.A.11 Arbaz : Liaison cycliste Ayent-Arbaz sur réseau communal	200 000
		P.MD.5.A.12 Chalais : Cheminement de mobilité douce entre le parking des Crêtes et Daval	600 000
		P.MD.5.A.13 Chalais : Cheminement de mobilité douce entre le parking des Crêtes et le secteur des Grandpraz	450 000
		P.MD.5.A.14 Noble-Contrée : Création de liaisons cyclables entre les localités de Veyras-Miège-Venthône sur réseau communal	800 000
		P.MD.5.A.15 Savièse : Liaison Sion-Savièse sur réseau communal	90 000
		P.MD.5.A.16 Sion : Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet ouest	700 000
		P.MD.5.A.17 Sion : Liaison pendulaire piétonne côteau sud sur réseau communal	250 000
		P.MD.5.A.18 Sierre : Aménagement cyclable et réaménagement de la rue de Plantassage à Noës - Secteur Ouest entre les rues Ehala/Pont-Chalais	2 200 000
		P.MD.5.A.19 Sierre : Aménagement d'un cheminement MD rue de Plantassage à Noës - Secteur Est entre les rues Potence/Ehala	1 900 000

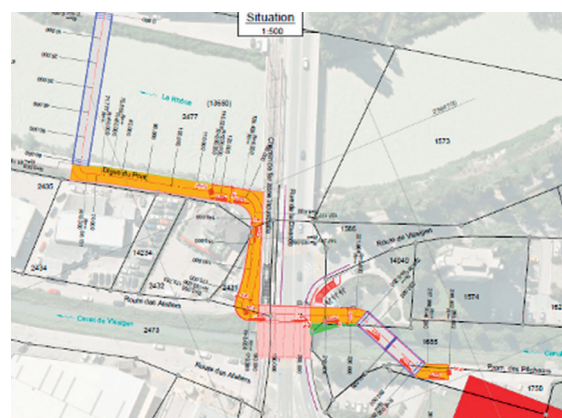
		P.MD.5.A.20 Sierre: Aménagement d'un cheminement MD entre Edeha et la gare de Sierre	1 280 000
		P.MD.5.A.21 Sierre: Aménagement d'un cheminement MD rue de Pont Chalais Ecosia / Chalais	1 230 000
		P.MD.5.A.22 Sierre: Aménagement du chemin de Chantegrive pour la mobilité douce	500 000
		P.MD.5.A.23 Sierre: Aménagement d'un cheminement MD rue des Lacustres / Rossefeld	420 000
		P.MD.5.A.24 Arbaz: Aménagement de cheminements piétons sur réseau communal	215 000
		P.MD.5.A.25 Ayent: Aménagements de cheminements piétons en rabattement aux arrêts de bus et à l'école sur réseau communal	70 000
		P.MD.5.A.26 Chippis: Réaménagement et sécurisation de la route des Clives	360 000
		P.MD.5.A.27 Veysonnaz: Liaison mobilité douce entre le centre du village et l'interface de la future liaison câblée	380 000
		P.MD.5.A.28 Stationnement vélo - Mesure générale	1 245 500
MD.5.B.01	Mesure B	Haut-Plateau: Liaison verticale mécanisée entre le hub bus de Crans et Cry d'Er	7 860 000
P.MD.5.B	Paquet forfaitaire B	Catégorie Mobilité douce, Horizon B	6 268 000
		P.MD.5.B.01 Sierre: Jonction Passeggiata au sein du quartier des Condémines	2 898 000
		P.MD.5.B.02 Savièse: Création et sécurisation des cheminements intercommunaux sur le réseau communal	300 000
		P.MD.5.B.03 Nendaz: Liaison entre Place de la télécabine et Plaine des Écluses	2 500 000
		P.MD.5.B.04 Veysonnaz: Liaison mobilité douce entre la station touristique et le centre du village	570 000

<p>Numéro MD.5.A.01</p>	<p>Sion: ouvrages mobilité douce Ste-Marguerite (passerelles et passage inférieur)</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT: 6'560'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Mobilité douce

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Service de la Mobilité (SDM)
Autre(s) instance(s) concernée(s)
Sion

Description



La construction du nouveau lycée-collège Ella Maillart dans le quartier de Champsec à l'ouest du Cours Roger Bonvin a été le catalyseur des réflexions de mobilité et d'accessibilité de la présente mesure. En effet, l'arrivée d'un pôle générateur majeur de déplacements dans le secteur déjà fortement contraint de Ste-Marguerite va nécessiter des mesures d'accompagnement afin de maintenir et d'optimiser l'accessibilité multimodale du secteur. 1'400 élèves et enseignants sont attendus sur le site qui ouvrira en 2026. Cela va donc induire un accroissement notable des déplacements piétons et cyclables dans ce secteur.

Or, le secteur de Ste-Marguerite compte parmi les plus chargés (hors autoroute) du réseau routier valaisan. En effet, le pont routier de Ste-Marguerite est un des accès structurants au centre-ville et au quartier de Ronquoz 21 (charges de trafic actuelles de l'ordre de env. 22'000 vhc/j et charges estimées à env. 19'000 vhc/j après construction du 4e pont sur le Rhône).

En outre, les carrefours structurants du secteur (soit les giratoires Dixence-Industrie et Dixence-Casernes) sont déjà saturés aux heures de pointe (dans le sens entrée de ville). Les analyses ont permis de mettre en évidence qu'il est indispensable à terme de dissocier les flux des piétons du trafic motorisé. Ainsi, une étude pour la mise en œuvre d'ouvrages dédiés à la mobilité douce a été menée en 2023. Un concours d'ingénierie pour ces ouvrages mobilité douce est lancé fin 2024.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Création d'une liaison mobilité douce complètement hors trafic entre la rue de l'Industrie et le site du nouveau collège ;
- Sécurisation et continuité du réseau mobilité douce du Sud et de l'Est de la ville ;
- Intégration paysagère et environnementale dans le cadre du projet de renaturation du canal de Vissigen et du parc des Ateliers (3e correction du Rhône) ;
- Passage du chauffage à distance au-dessus du Rhône.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Trois ouvrages distincts : nouvelle passerelle sur le Rhône, passage inférieur sous le pont du canal, nouvelle passerelle sur le canal. Les ouvrages auront des dimensions généreuses (6.50 m) pour supporter les circulations modes doux prévues ;
- Raccords soignés en rive droite du Rhône, comme dans le complexe des aménagements extérieurs du nouveau collège.

Informations factuelles

- TJM 2023 : 22'000 vhc/jour
- TJM à 15 ans : 19'000 vhc/jour

Opportunité et utilité

L'aménagement des nouvelles passerelles et du passage inférieur représente une mesure cruciale pour promouvoir la mobilité douce et renforcer la perméabilité des réseaux piétons et vélos au centre-ville de Sion. Ces infrastructures qui séparent les flux de circulation motorisés des piétons et cyclistes offrent des alternatives sécurisées encourageant ainsi le recours à des modes de transport respectueux de l'environnement comme la marche ou le vélo. En améliorant la sécurité et la connectivité entre deux pôles urbains en plein développement cette mesure contribue à faire de la ville de Sion, un centre urbain durable et de proximité.

Besoin d'action :

- BA1 Étendre et renforcer la structure paysagère et les liaisons biologiques
- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : Secteur stratégique « Ronquoz 21 » (URB.5.STR.10)

Mesure(s) du PA3 en relation : Cour Roger Bonvin (U.2.11) ; Ville du 21e siècle (U.2.10)

Mesure(s) du PA2 en relation : Ville du 21e siècle (U7) ; Sion réaménagement de la rue de la Dixence (R5)

État de planification

État de planification 1 est atteint

État actuel : étude de faisabilité

Étapes ultérieures :

- 2024 : Concours d'ingénierie
 - 2028 : Début des travaux
 - 2030 : Mise en service
-

Impact sur l'environnement

Une notice d'impact sur l'environnement et un concept de gestion des eaux seront produits et feront partie intégrante du dossier qui sera mis à l'enquête. La compatibilité du projet avec les mesures de renaturation de la 3e correction du Rhône a été vérifiée et les contraintes ont été intégrées. Le projet sera donc en phase avec les bases légales et les exigences environnementales.

Coûts et clé de répartition du financement


Coût total: 6'500'000 CHF HT

Clé de répartition:

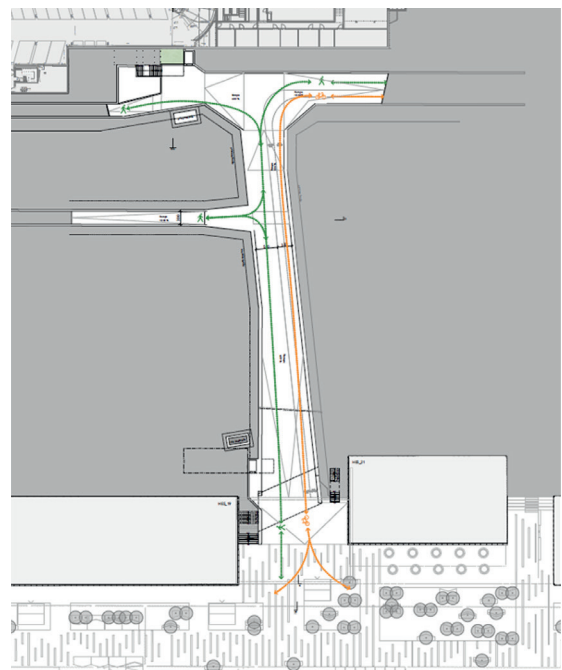
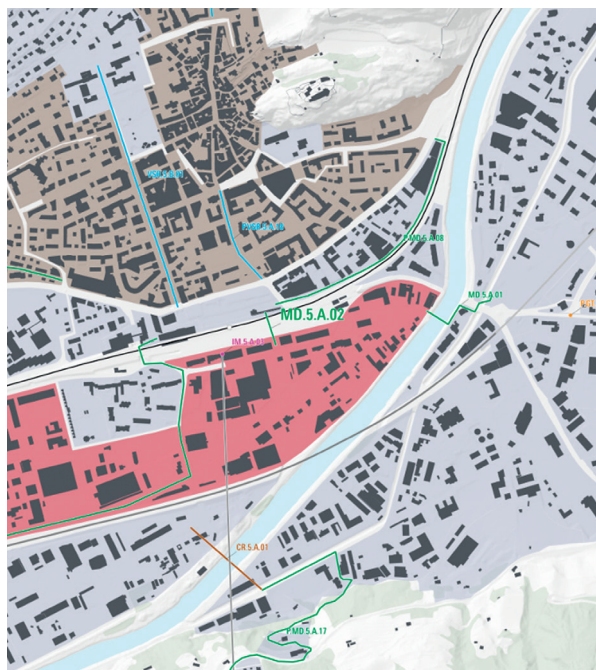
- Canton: 4'740'000 CHF HT
- Communes valaisannes (LIML): 1'170'000 CHF HT
- Sion: 650'000 CHF HT

Documents mis à disposition

- Synthèse de l'étude mobilité
 - Étude de faisabilité GC des ouvrages
-

<p align="center">Numéro MD.5.A.02</p>	<p>Sion : passage inférieur mobilité douce Cour de Gare</p>	
<p align="center">Priorité A</p>	<p>Historique PA3 M10.2 (B) Code ARE 6266.3.057 PA2 TP1a (A) Code ARE 6266.2.045 TP1b (B) Code ARE 6266.2.046</p>	<p>Coût : 18'500'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>
<p>Catégorie de mesures Interfaces multimodales</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Sion, CFF Autre(s) instance(s) concernée(s) -</p>	

Description



Description et faisabilité

Avec le développement du quartier au Nord de la gare de Sion, le quartier Cour de Gare, la réalisation du campus Energypolis, le développement du quartier Ronquoz 21, la nouvelle gare routière et la gare de télécabines au Sud des voies, la Ville de Sion souhaite renforcer les liaisons mobilités douce entre le Nord et le Sud de la ville. La création d'un passage inférieur (PI) à l'Est de la gare CFF de Sion permet d'augmenter le maillage du réseau de mobilité douce.

L'ouvrage tel que planifié permettrait le transit des piétons et des vélos entre le Nord et le Sud des voies mais également de donner accès aux quais de la gare CFF.

Le nouveau passage inférieur est compatible avec les mesures d'augmentation de capacité des installations d'accueil prévues par les CFF.

Des infrastructures de stationnement vélo sont également prévues en surface au Nord et Sud du PI.

Les objectifs de la mesure sont les suivants:

- Compléter le réseau de mobilité douce;
- Améliorer les relations entre les quartiers stratégiques de Ronquoz 21 au Sud et Cour de Gare au Nord des voies;
- Faciliter les accès aux quais.

Opportunité et utilité

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM2.1 Valoriser la desserte ferroviaire
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : Sion Interface sud de la gare de Sion (IM.5.A.03)

Mesure(s) du PA3 en relation : -

Mesure(s) du PA2 en relation : -

État de planification

L'état de planification 3 est atteint

État actuel : étude d'avant-projet

Étapes ultérieures :

- 2025 : avant-projet
- 2026 : appel d'offres
- 2027 : projet de construction et d'exécution
- 2028 : début des travaux
- 2031 : mise en œuvre

Impact sur l'environnement

La mesure n'entre pas en conflit avec une zone de protection.

Lors des phases ultérieures du projet, il s'agira de porter une attention particulière à la gestion d'eaux souterraines au sous-sol de la gare.

Coûts et clé de répartition du financement


Seuls les coûts imputables à la Ville de Sion sont considérés ici.

Coût total : 18'500'000 CHF HT

Une convention selon l'art. 35a LCdF entre la Ville de Sion et les CFF est en cours d'élaboration pour régler la répartition des coûts de construction, d'exploitation et de maintenance.

Documents mis à disposition

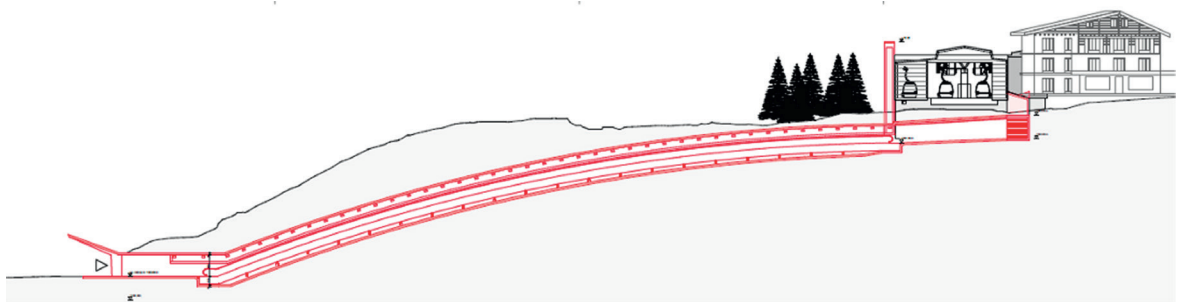
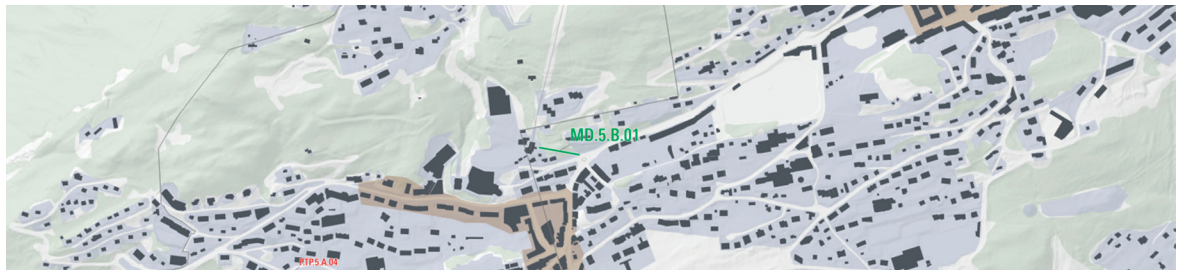
- Présentation du Passage Inférieur du 03.12.2024, Mis à jour le 15.01.2025, Comparaison projet 2021 - projet 2024
-

<p>Numéro MD.5.B.01</p>	<p>Haut-Plateau: liaison verticale mécanisée entre le hub bus de Crans et Cry d'Er</p>	
<p>Priorité B</p>	<p>Coût HT: 7'860'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Mobilité douce

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Crans-Montana
Autre(s) instance(s) concernée(s)
-

Description



Description et faisabilité

Le projet prévoit de relier, par un escalator enterré, l'arrêt de bus du rond-point de la route des Téléphériques à la station de départ de la télécabine de Crans – Cry d'Er afin de faciliter les déplacements des skieurs depuis la station.

Aujourd'hui, les usagers des transports publics sont déposés à une certaine distance de la télécabine ce qui peut les dissuader d'utiliser les transports en commun pour se rendre au ski. Cet escalator situé à proximité immédiate de l'arrêt de bus Télé Cry d'Er permettra de réduire la distance de marche et le temps de transfert entre les deux modes de transports. Cette infrastructure améliore significativement le niveau de service en facilitant les déplacements des skieurs dont la mobilité est entravée par leur équipement.

La distance à parcourir est de l'ordre de 110 m avec un dénivelé de près de 20 m.

Les objectifs de la mesure sont les suivants :

- Faciliter les accès aux domaines skiables depuis la station et depuis les arrêts de transports publics ;
- Réduire les nuisances des transports individuels motorisés.

L'aménagement planifié comprend principalement les éléments suivants :

- Liaison mécanisée ;
- Le raccordement avec les arrêts de bus Télé Cry d'Er.

Opportunité et utilité

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : -

Mesure(s) du PA3 en relation : -

Mesure(s) du PA2 en relation : -

État de planification

L'état de planification 2 est atteint

État actuel : études de variante et d'avant-projet

Étapes ultérieures :

- 2030 : projet d'exécution
- 2032 : début des travaux
- 2033 : mise en œuvre

Impact sur l'environnement

L'aire forestière est impactée sur environ 70 mètres de long. La présence d'un plan d'eau à proximité directe du projet est également à relever.

Par ailleurs, la diminution du trafic en haute saison d'hiver aura des impacts bénéfiques sur l'environnement en réduisant les nuisances sonores et la pollution de l'air.


Coûts et clé de répartition du financement

Coût total : 7'860'000 CHF HT

Clé de répartition : à définir

Documents mis à disposition

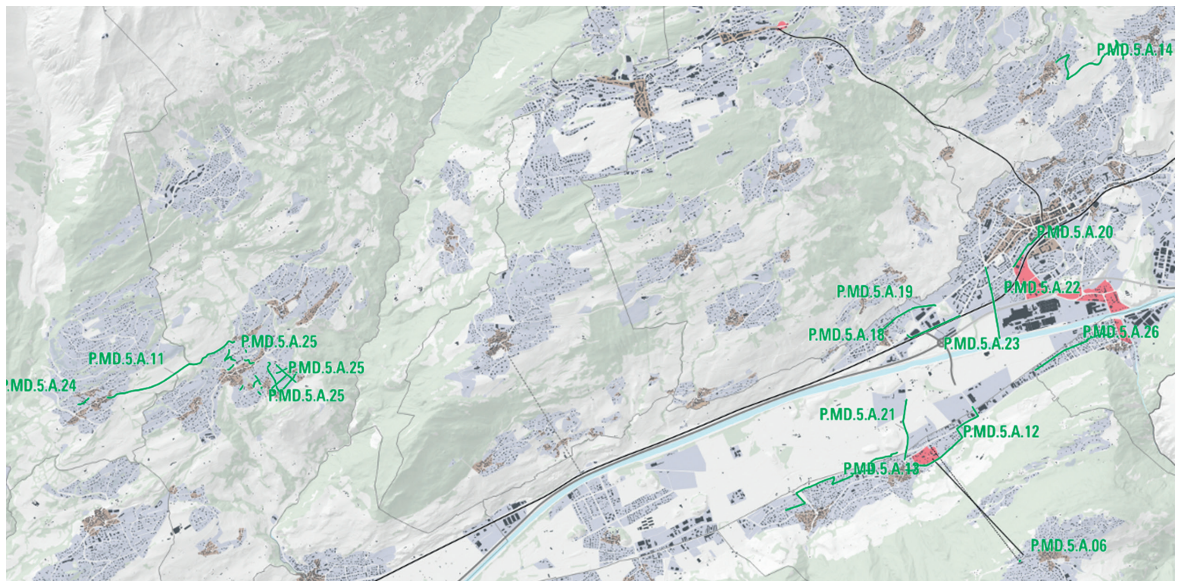
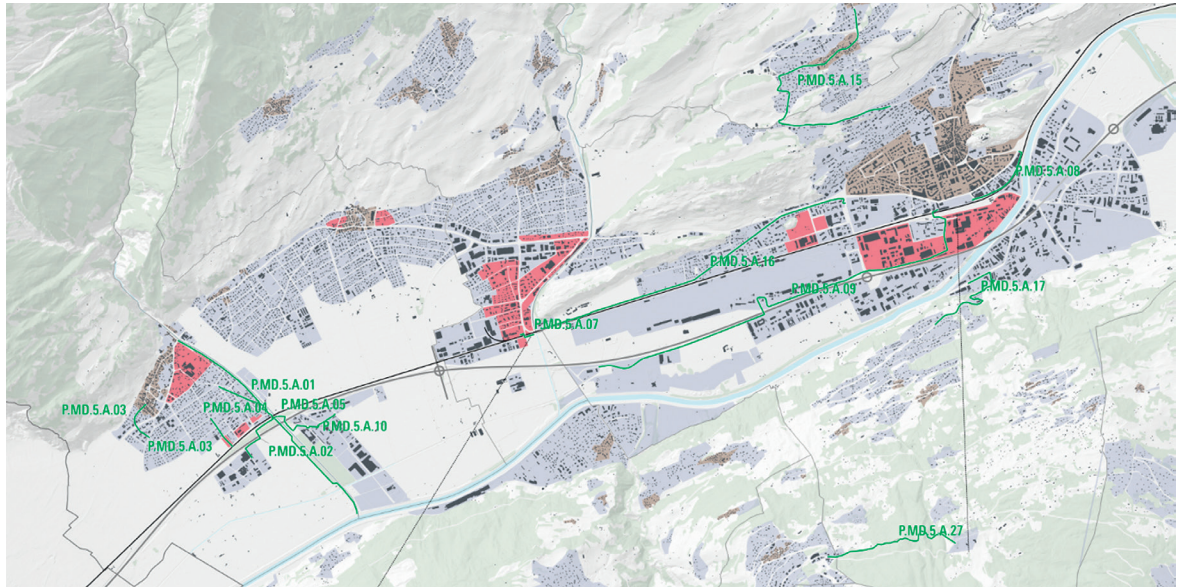
- Rapport d'études d'avant-projet, SD ingénierie, 2020
- Plans d'avant-projet, SD ingénierie 2020

<p>Numéro P.MD.5.A</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Catégorie Mobilité douce, Horizon A</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT: 28'305'500 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Mobilité douce

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Selon les projets

Description



Description de la conception

Les mesures du paquet visent à mettre en œuvre les plans sectoriels de la mobilité douce cyclable quotidienne. Le paquet en priorité A se concentre sur les communes ayant déjà établi un plan ou étant en cours de l'élaborer. L'objectif de ces plans est de connecter les localités de plus de 5'000 habitants, les gares et les générateurs d'importance en développant des perméabilités, en améliorant la continuité et la sécurité de liaisons avec des itinéraires alternatifs aux routes orientées trafic.

Ce paquet de mesures couvre les rabattements vers les gares, les liaisons entre localités, la sécurisation des trajets scolaires ainsi que le stationnement vélo, mesure complémentaire essentielle pour favoriser un véritable report modal.

Besoin d'action :

- BA1 Étendre et renforcer la structure paysagère et les liaisons biologiques
- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.2 Étendre le réseau de vélo en libre-service
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Mesures partielles

Rabattement aux interfaces

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.01	Ardon : Aménagements MD de la meunière Genevres - Halte Ardon	Sécurisation et aménagements des rabattements MD entre la halte d'Ardon et les Genevres par la meunière existante pour un itinéraire sécurisé et attractif.	500'000
P.MD.5.A.02	Ardon : Rabattement MD à la zone d'activités d'Ardon	Sécurisation des rabattements MD entre la halte d'Ardon et le stade des Aprages ainsi que la zone d'activité d'Ardon.	500'000
P.MD.5.A.03	Ardon : Aménagements MD de diverses meunières à travers le village	Aménagement de diverses meunières existantes pour favoriser les liaisons Nord-Sud en mobilité douce à travers les zones habitables du village d'Ardon jusqu'à la gare régionale.	400'000
P.MD.5.A.04	Ardon et Vétroz : Aménagements MD des rives de la Lizerne	Aménagement d'un itinéraire pour les modes doux le long de la Lizerne entre la T9 et le Rhône permettant le rabattement sécurisé sur la gare d'Ardon. <i>Reprise de mesure PA3 M6.3 (B) - 6266.3.031</i>	770'000

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.05	Ardon et Vétroz : Prolongement sud du passage inférieur de la halte d'Ardon et passerelle sur la Lizerne	Continuité du passage inférieur ferroviaire du côté Sud de la gare d'Ardon afin créer une meilleure perméabilité pour les modes doux et création d'une passerelle réservée aux modes doux pour permettre la desserte de la zone industrielle de Vétroz depuis le village et la gare d'Ardon.	1'500'000
P.MD.5.A.06	Chalais : Passerelle mobilité douce pour rejoindre le téléphérique de Vercorin	Création d'une passerelle mobilité douce permettant de relier la station arrivée du téléphérique de Vercorin aux arrêts de bus.	300'000
P.MD.5.A.07	Conthey : Passage inférieur sous les voies CFF	Création d'un passage inférieur pour relier la gare routière située dans le cadran Nord-Ouest et la future gare de la liaison câblée Châteauneuf-Conthey - Haute-Nendaz située dans le cadran Sud-Ouest.	4'480'000
P.MD.5.A.08	Sion : Liaison Passerelle de Vissigen - Gare	Création d'une liaison cyclable le long des voies CFF reliant le débouché de la passerelle de Vissigen à la gare.	3'500'000
P.MD.5.A.09	Sion : Liaison gare de Sion - les Iles	Création de plusieurs aménagements permettant une desserte sécurisée en mobilité douce de l'école d'agriculture.	985'000
P.MD.5.A.10	Vétroz : Aménagement d'un itinéraire MD à travers la zone d'activités de Vétroz	Création d'un itinéraire mobilité douce en site propre depuis la passerelle sur la Lizerne (P.MD.5.19) jusqu'à la zone d'activité de Vétroz aujourd'hui inaccessible en mobilité douce.	750'000
P.MD.5.A.27	Veysonnaz : Liaison mobilité douce entre le centre du village et l'interface de la future liaison câblée	Création d'une liaison mobilité douce entre l'interface de la nouvelle télécabine Sion Mayens-de-l'Hôpital et le centre de la station (sur réseau communal).	750'000

Liaisons mobilité douce entre localités

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.11	Arbaz : Liaison cycliste Ayent-Arbaz sur réseau communal	Création d'un aménagement sur la route communale reliant Ayent à Arbaz afin de favoriser la mobilité douce et permettre aux usagers de circuler à vélo hors de la route cantonale. Le tracé passe par la route de Saxonne et la route de la Plâtrière.	200'000
P.MD.5.A.12	Chalais : Cheminement de mobilité douce entre le parking des Crêtes et Daval	Aménagement d'une liaison mobilité douce en site propre pour relier le centre de Chalais à Daval, site à forte concentration d'emplois à la limite communale entre Chalais et Sierre.	600'000
P.MD.5.A.13	Chalais : Cheminement de mobilité douce entre le parking des Crêtes et le secteur des Grandpraz	Création d'un corridor mobilité douce reliant le parking des crêtes et le périmètre des Grandpraz, à travers les quartiers du village.	450'000


N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.14	Noble-Contrée: Création de liaisons cyclables entre les localités de Veyras-Miège-Venthône sur réseau communal	Création de pistes cyclables entre Miège et Venthône par la route de Miège ainsi qu'entre Miège et Veyras.	800'000
P.MD.5.A.15	Savièse: Liaison Sion-Savièse sur réseau communal	Mise en œuvre de la liaison cyclable avec la Ville de Sion via la Route de la Muraz, Rue d'Ormône, Rue des Rois-Mâges selon le Plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne accompagnée d'une sécurisation ponctuelle des piétons.	90'000
P.MD.5.A.16	Sion: Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet ouest	Création d'une piste cyclable en site propre le long de l'avenue Maurice-Troillet sur le tronçon situé entre l'école d'agriculture et le centre sportif de Châteauneuf. <i>Reprise de mesure PA2 MD3 (A) - 6266.2.035</i>	700'000
P.MD.5.A.17	Sion: Liaison pendulaire piétonne côteau sud sur réseau communal	Création d'une liaison piétonne entre l'accroche sud du futur 4e pont sur le Rhône (GT.5.A.01) et le village de Salins.	250'000
P.MD.5.A.18	Sierre: Aménagement cyclable et réaménagement de la rue de Plantassage à Noës - Secteur Ouest entre les rues Ehala/Pont-Chalais	Réaménagement urbain complet de la rue ainsi que des arrêts de bus existants et projetés (Arrêt Plantassage) selon le Plan sectoriel de mobilité douce cycliste quotidienne + sécurisation cheminement piéton vers les écoles.	2'200'000
P.MD.5.A.19	Sierre: Aménagement d'un cheminement MD rue de Plantassage à Noës - Secteur Est entre les rues Potence/Ehala	Mise en œuvre d'un système continu et sécurisé de liaisons MD Est-ouest selon le Plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne en parallèle au développement du PAD.	1'900'000
P.MD.5.A.20	Sierre: Aménagement d'un cheminement MD entre Edeha et la gare de Sierre	Réaménagement Rue du Quai et Rue du Stade en rabattement sur la gare de Sierre afin de relier le site de l'Edeha (secteur Nord du secteur stratégique de Condémine URB.5.STR.4).	1'280'000
P.MD.5.A.21	Sierre: Aménagement d'un cheminement MD rue de Pont Chalais Ecossia / Chalais	Aménagement d'une voie mobilité douce bidirectionnelle de 3.0 m de large pour relier la localité de Chalais au site sportif d'Ecossia selon le Plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne. <i>Reprise de mesure PA3 M6.4b (B) - 6266.3.033</i>	1'230'000
P.MD.5.A.22	Sierre: Aménagement du chemin de Chantegrive pour la mobilité douce	Réaménagement du ch. de Chantegrive et suppression du trafic automobile pour offrir une liaison directe et sécurisée entre et des quartiers à forte densité tout en complétant les liaisons Nord-Sud en direction des berges du Rhône.	500'000
P.MD.5.A.23	Sierre: Aménagement d'un cheminement MD rue des Lacustres / Rossefeld	Mise en œuvre d'infrastructure visant à sécuriser les vélos et améliorer leur confort de circulation selon le Plan sectoriel de mobilité douce cycliste quotidienne.	420'000

Rabattements mobilité douce sécurisés aux écoles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.24	Arbaz : Aménagement de cheminements piétons sur réseau communal	Pour améliorer la sécurité des écoliers, création d'un chemin piéton en site propre entre la cour d'école et les quartiers de la Tséno et du Marais permettant d'éviter de longer la route du Village. Et pour relier les quartiers du bas de la commune, un aménagement piéton est prévu depuis la cure jusqu'à la route de Saxonne.	215'000
P.MD.5.A.25	Ayent : Aménagements de cheminements piétons en rabattement aux arrêts de bus et à l'école sur réseau communal	Pour améliorer la sécurité des écoliers, création de plusieurs aménagements en site propre entre les quartiers de Signèse, Argnou, Blignou, Botyrette, Rougenan et le centre scolaire. De plus de nouveaux itinéraires prévoient de sécuriser les rabattements sur les arrêts de bus scolaires.	70'000
P.MD.5.A.26	Chippis : Réaménagement et sécurisation de la route des Clives	Réaménagement et sécurisation de la route des Clives pour l'accès aux écoles.	360'000

Stationnement vélo

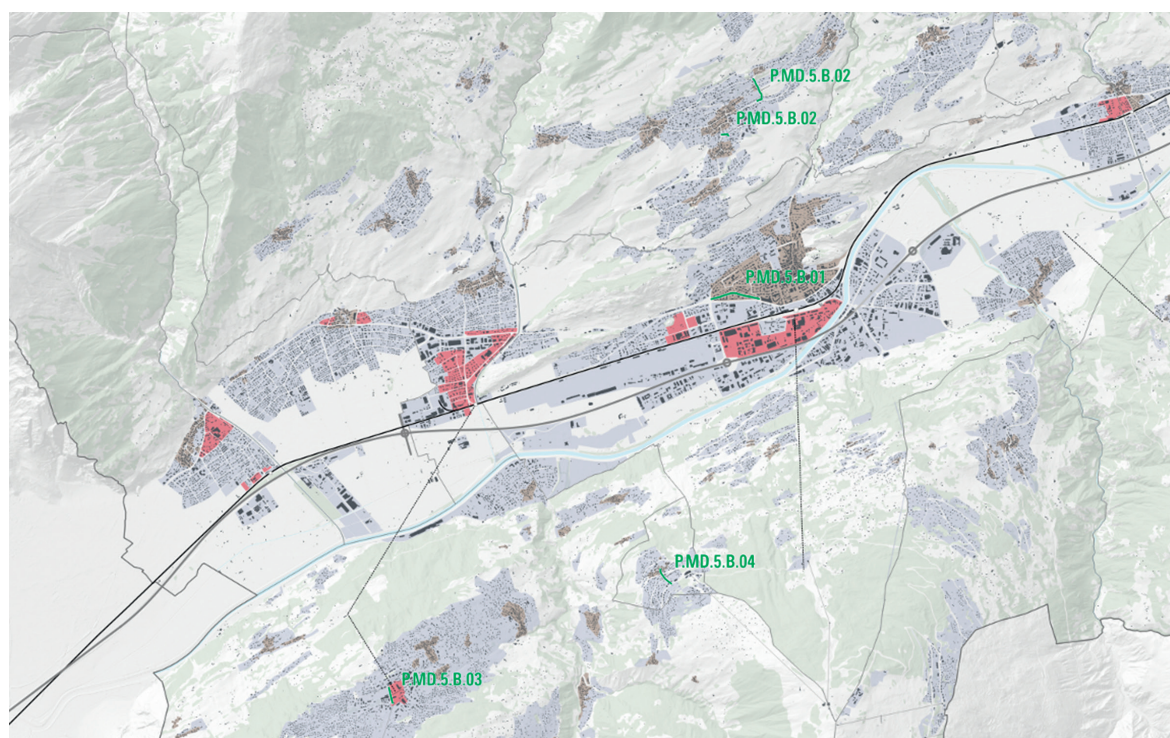
N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.A.28	Stationnement vélo - Mesure générale	Développement de l'offre en stationnement vélo (arceaux, couverts, vélostations) sur le territoire des communes de Sion, Sierre, Salquenen, Savièse, Veysonnaz, Ayent, Vex, Noble-Contrée, Lens, Icogne et Crans-Montana.	1'245'500

<p>Numéro P.MD.5.B</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires</p> <p>Catégorie Mobilité douce, Horizon B</p>	
<p>Priorité B</p>	<p>Coût (HT): 6'268'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Mobilité douce

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Selon les projets

Description



Description de la conception

Ce paquet poursuit la même stratégie de développement de l'espace routier que le paquet P.MD.5.A, excepté que son horizon est plus lointain en raison notamment de l'échelonnement des investissements et de la maturité des projets.

Besoin d'action:

- BA1 Étendre et renforcer la structure paysagère et les liaisons biologiques
- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA9 Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attrayant
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.2 Étendre le réseau de vélo en libre-service
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.1 Compléter le réseau cyclable
- SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Mesures partielles

Rabattement aux interfaces

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.B.01	Sierre: Jonction Passegiata au sein du quartier des Condémines	Aménagement d'un itinéraire MD au sein du quartier des Condémines.	2'898'000
P.MD.5.B.03	Nendaz: Liaison entre Place de la télécabine et Plaine des Écluses	Création d'une liaison entre l'arrivée de la future télécabine et la télécabine existante de Haute-Nendaz afin de faciliter l'accès au domaine skiable et d'améliorer l'intermodalité.	2'500'000
P.MD.5.B.04	Veysonnaz: Liaison mobilité douce entre la station touristique et le centre du village	Création d'un itinéraire mobilité douce sécurisé et continu entre la station touristique et le centre du village, sur réseau communal.	570'000

Rabattement MD aux écoles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
P.MD.5.B.02	Savièse: Création et sécurisation des cheminements intercommunaux sur le réseau communal	Création et amélioration des cheminements piéton pour écoliers dans un périmètre de 20 minutes à pied du centre scolaire de Moréchon selon le plan de mobilité scolaire.	300'000

Mesures de transports publics

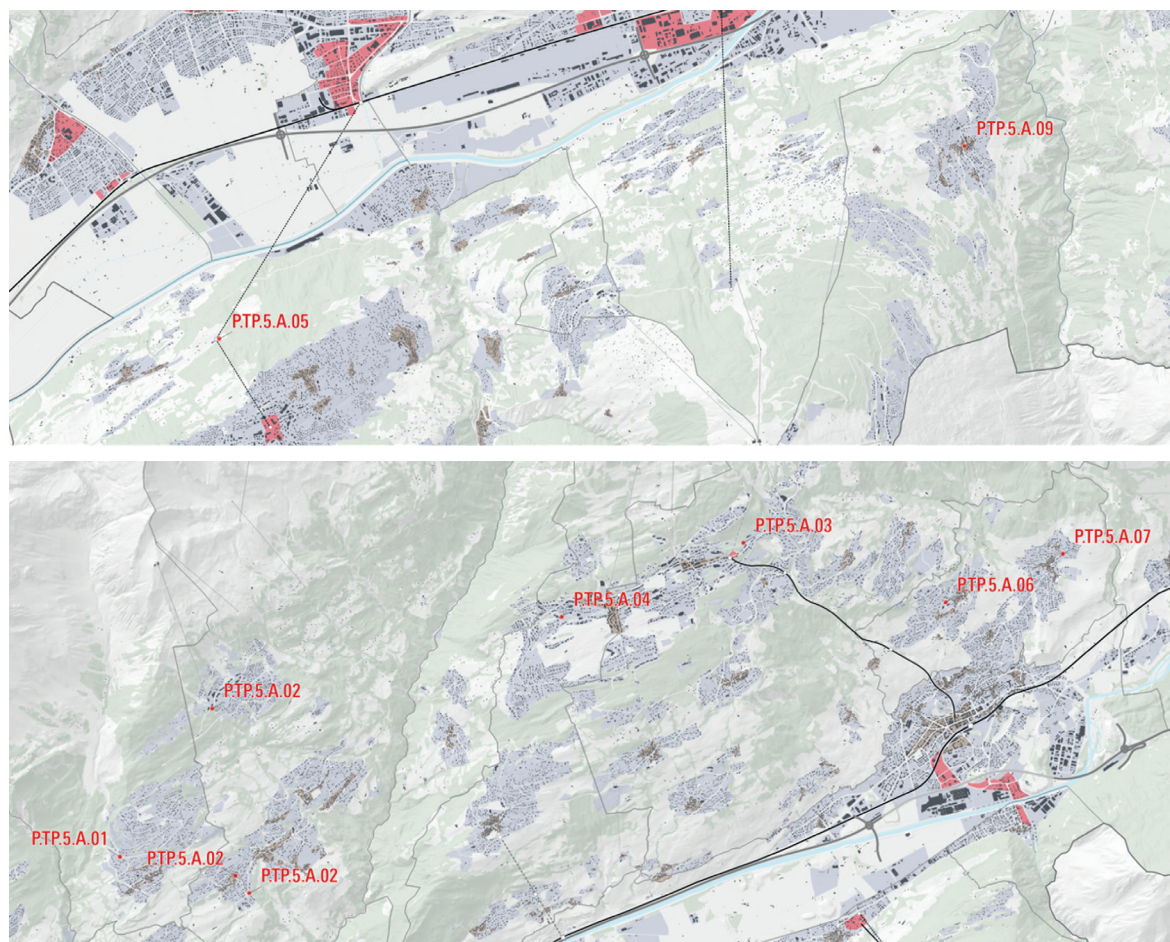
N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Transports publics (TP)			
P.TP.5.A	Paquet forfaitaire A	Catégorie Transports publics, Horizon A	4 050 000
		P.TP.5.A.01 Arbaz : Équipement des arrêts de bus	300 000
		P.TP.5.A.02 Ayent : Équipement des arrêts de bus	410 000
		P.TP.5.A.03 Crans-Montana : Place de rebroussement du Genevois	260 000
		P.TP.5.A.04 Lens : Place de rebroussement du Régent	200 000
		P.TP.5.A.05 Nendaz : Place de rebroussement à Fey	300 000
		P.TP.5.A.06 Noble-Contrée : Place de rebroussement à Venthône	280 000
		P.TP.5.A.07 Noble-Contrée : Place de rebroussement à Miège	250 000
		P.TP.5.A.08 Sion : Équipement des arrêts de bus	1 750 000
		P.TP.5.A.09 Vex : place de rebroussement pour les bus	300 000
TP.5.C	Mesures C	Mesure à long terme catégorie Transports publics	-
		TP.5.C.01 Électrification du réseau TP (Sierre)	-

<p>Numéro PTP.5.A</p>	<p>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires</p> <p>Catégorie Transports publics - Valorisation d'arrêts de bus, Horizon A</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT: 4'050'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Transports publics

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Selon les projets

Description



Description de la conception

Les mesures du paquet visent à mettre en place et développer les infrastructures nécessaires au réseau de transports publics d'agglomération. Elles concernent l'amélioration globale des arrêts de bus notamment en termes d'équipement mais aussi la création d'infrastructures telles que des places de rebroussement pour bus permettant l'optimisation du fonctionnement des lignes de transports publics.

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA7 Renforcer la connexion entre les localités de la plaine et de la montagne
- BA8 Prioriser les modes de déplacement
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics
- BA11 Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et attractif
- BA12 Limiter et maîtriser le trafic individuel motorisé
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers

Stratégies sectorielles :

- SM1.2 Étendre le réseau de vélo en libre-service
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM2.3 Renforcer et étendre le réseau de transports publics routiers structurant
- SM3.1 Améliorer la qualité des espaces piétonniers au centre des localités
- SM3.2 Sécuriser les accès aux sites scolaires et aux interfaces
- SM4.2 Augmenter l'offre en stationnement vélo
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

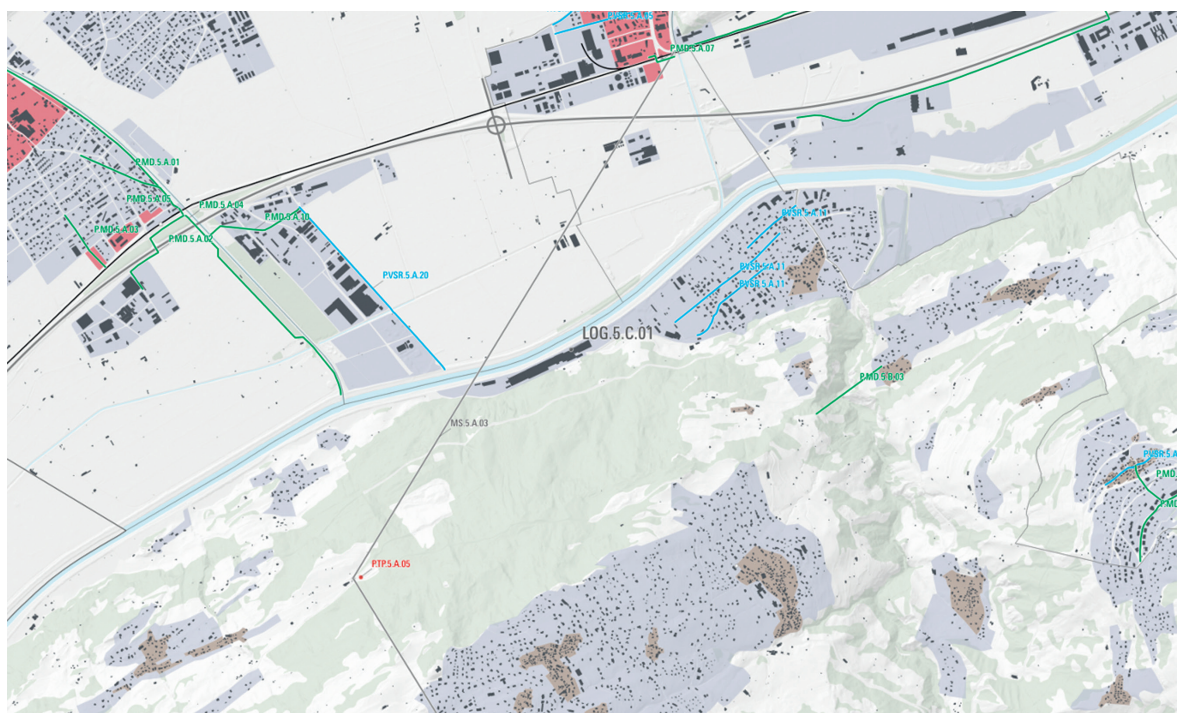
Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
PTP.5.A.01	Arbaz : Équipement des arrêts de bus	Mise en place d'équipements de qualité à l'arrêt de bus Planège.	300'000
PTP.5.A.02	Ayent : Équipement des arrêts de bus	Mise en place d'équipements de qualité pour trois arrêts de bus : arrêt scolaire Blignou, arrêt Anzère télécabine et arrêt Promanson.	410'000
PTP.5.A.03	Crans-Montana : Place de rebroussement du Genevois	Aménagement d'une place de rebroussement pour les bus scolaires.	260'000
PTP.5.A.04	Lens : Place de rebroussement du Régent	Aménagement d'une place de rebroussement dans le secteur du Régent.	200'000
PTP.5.A.05	Nendaz : Place de rebroussement à Fey	Aménagement d'une place de rebroussement pour les bus à proximité directe de l'interface de la gare de Condémine à Fey, arrêt intermédiaire sur la liaison câblée reliant Châteauneuf-Conthey à Haut-Nendaz.	300'000
PTP.5.A.06	Noble-Contrée : Place de rebroussement à Venthône	Aménagement de places de rebroussement à Venthône afin de répondre à la complexité de la circulation des bus dans le secteur.	280'000
PTP.5.A.07	Noble-Contrée : Place de rebroussement à Miège	Aménagement d'une place de rebroussement en amont du vieux village de Miège afin de répondre à la complexité de la circulation des bus dans le secteur.	250'000
PTP.5.A.08	Sion : Équipement des arrêts de bus	Création de nouveaux arrêts et amélioration de l'équipement d'arrêts existants.	1'750'000
PTP.5.A.09	Vex : place de rebroussement pour les bus	Aménagement d'une place de rebroussement dans le centre de village de Vex afin de maintenir une cadence renforcée entre Vey et Sion.	300'000

<p>Numéro TP.5.C</p>	<p>Mesure à long terme Catégorie Transports publics</p>	
<p>Priorité C</p>	<p>Coût: - Sans demande de cofinancement</p>	

<p>Catégorie de mesures Transports publics</p>	<p>Maître d'ouvrage pilote de la mesure Sierre</p>
--	--

Description



Description de la conception

L'état d'avancement de cette mesure ne permet pas de l'inscrire de manière formelle (horizon A ou B) dans cette génération. Elle s'inscrit ainsi à long terme afin d'annoncer la volonté de l'agglomération de poursuivre le développement et l'amélioration son réseau de transports publics et les infrastructures qui le composent.

Besoins d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA10 Poursuivre le développement du réseau de transports publics

Stratégies sectorielles:


- SM2.5 Décarboner les transports publics

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
TP.5.C.01	Électrification du réseau TP (Sierre)	Développement d'un réseau de bus permettant la circulation de véhicules à propulsion électrique à Sierre.	-

Mesures de mobilité électrique

N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Mobilité électrique (ME)			
ME.5.A.01	Mesure A	Agglomération : mise en place de bornes de recharges de stationnement électriques	839 000

<p>Numéro ME.5.A.01</p>	<p>Agglomération : mise en place de bornes de recharges de stationnement électriques</p>	
<p>Priorité A</p>	<p>Coût HT : 839'000 CHF Avec demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Mobilité électrique

Maître d'ouvrage pilote de la mesure

Les communes

Territoire(s) concerné(s)

Ayent, Nendaz, Noble-Contrée, Savièse, Sierre, Sion, Vex et Veysonnaz

Description

Description

Conformément à la volonté de la confédération de développer la mobilité électrique et d'accroître le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques à travers le pays, cette mesure vise la création de bornes de recharge pour voiture électrique sur domaine public.

Au total, 71 bornes doivent être mise en place sur le territoire à l'horizon A (2028-2032) sur les communes de Ayent, Nendaz, Noble-Contrée, Savièse, Sierre, Sion, Vex et Veysonnaz. Les besoins d'équipement de bornes de recharge électrique accessibles au public sur le territoire de l'agglomération ont été identifiés par les communes.

La mesure vise en particulier à favoriser l'augmentation de la part des véhicules électrique dans l'agglomération.

Opportunité et utilité

La mobilité électrique offre un potentiel important de réduction des émissions de CO₂ et de NOx ainsi que des diverses particules fines provenant de la combustion des moteurs thermiques.

Depuis plusieurs années, la mobilité électrique connaît un essor. Celui-ci est encouragé et souhaité, car participant à atteindre les objectifs environnementaux, mais également une conséquence de l'amélioration de l'offre (ex: plus grand choix de véhicules électriques de la part des constructeurs automobiles, prix plus attractifs, meilleure autonomie).

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances

Stratégies sectorielles :

- SM1.1 Aménager et valoriser les interfaces
- SM1.4 Développer des synergies entre mobilité quotidienne, touristique et de loisirs
- SM5.4 Développer le réseau de bornes de recharge public

Lien avec d'autres mesures

Mesure(s) du PA5 en relation : -

Mesure(s) du PA3 en relation : -

Mesure(s) du PA2 en relation : -

État de planification

L'état de planification 1 est atteint

Mesures inscrites dans les planifications communales

Coûts et clé de répartition du financement

Coût total: 839'000 CHF HT

Clé de répartition:

- Ayent: 60'000 CHF HT
- Nendaz: 120'000 CHF HT
- Noble-Contrée: 35'000 CHF HT
- Savièse: 156'000 CHF HT
- Sierre: 36'000 CHF HT
- Sion: 360'000 CHF HT
- Vex: 36'000 CHF HT
- Veysonnaz: 36'000 CHF HT

Documents mis à disposition

- -
-

Mesures de transport lié à l'activité économique et logistique

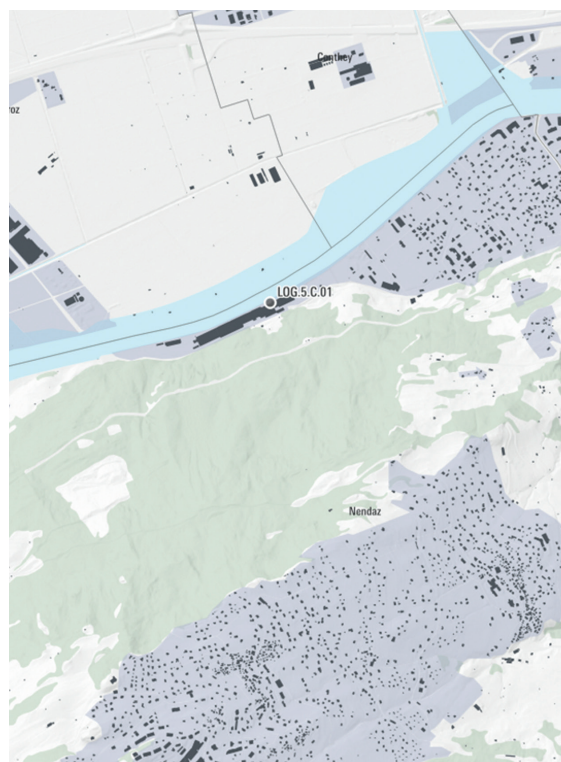
N°	Catégories	Désignation	Coût HT [CHF]
Transport lié à l'activité économique et logistique (LOG)			
LOG.5.C	Mesures C	Mesure à long terme Catégorie Transport lié à l'activité économique et logistique	-
		LOG.5.C.01 Nendaz : accès logistique SEBA	-
		LOG.5.C.02 Sierre : zone extérieure de transbordement pour poids lourds	-

<p>Numéro LOG.5.C</p>	<p>Mesure à long terme Catégorie Transport lié à l'activité économique et logistique</p>	
<p>Priorité C</p>	<p>Coût: - Sans demande de cofinancement</p>	

Catégorie de mesures
Transport lié à l'activité économique et logistique

Maître d'ouvrage pilote de la mesure
Selon les projets

Description



Description de la conception

L'état d'avancement de cette mesure ne permet pas de l'inscrire de manière formelle (horizon A ou B) dans cette génération. Elle s'inscrit ainsi à long terme afin d'annoncer la volonté de l'agglomération de développer ses infrastructures de transport liées à la logistique.

Besoin d'action :

- BA3 Réduire la pollution de l'air et les nuisances
- BA13 Améliorer la sécurité de tous les usagers
- BA14 Se doter d'une stratégie pour les flux de logistique urbaine

Stratégies sectorielles :

- SM5.5 Réduire les impacts du transport lié à l'activité économique
- SM6.1 Prendre en compte systématiquement la sécurité dans tous les projets

Mesures partielles

N°	Désignation	Description	Coût CHF (HT)
LOG.5.C.01	Nendaz : Accès logistique SEBA	Prolongement des voies de chemins de fer à l'ouest de l'usine de la SEBA et création d'aménagements permettant une meilleure circulation des poids lourds aux alentours de l'usine de la SEBA.	-
LOG.5.C.02	Sierre : Zone extérieure de transbordement pour poids lourds	Création d'aire de stationnement pour le trafic de transit des poids lourds en vue d'éviter le stationnement sauvage actuel.	-

Siedlung und Landschaft - Urbanisation et paysage

Legende / Légende

	auszufüllen / à remplir
	Falls nötig, auszufüllen / Si nécessaire, à remplir

Agglomerationsprogramm Projet d'agglomération	Massnahmenummer gemäss Trägerschaft Numéro de mesure selon l'organisme responsable	Bezeichnung der Massnahme Désignation de la mesure	Priorität (A/B/C) Priorité (A/B/C)	Bemerkungen / Weitere Sachinformationen, sofern für das Verständnis nötig Remarques / En fonction de la mesure, de manière à garantir une bonne compréhension	Wenn vorhanden, bisher verwendete ARE-Code Si existant, code ARE utilisé jusqu'ici
6266 Valais Central	PAY.5.FRP	Lignes directrices pour le traitement des franges	A		6266.3.255
6266 Valais Central	PAY.5.SDA	Mise en œuvre de la stratégie cantonale des surfaces d'assolement	A		6266.3.255
6266 Valais Central	PAY.5.BIO	Les liaisons biologiques et les réseaux biodiversité	A		6266.3.256
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.1	Revitalisation des rives de la Lizerne entre Ardon et Vétroz	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.2	Renaturation et revitalisation de la Morge	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.3	Corridor biologique à Aproz	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.4	Renaturation de la Borgne	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.5	Biotope humide de Corbassières	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.6	Uvrier Ouest – renaturation de milieux humide à Batassé	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.7	Canal des potences et colline	B		

6266 Valais Central	PAY.5.BIO.8	Plantation de haies indigènes	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.9	Aménagements pour la biodiversité sur des vignes vaques	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.10	Sierre Ouest : mesures nature et paysage	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.11	Sierre – Noës : mesures nature et paysage	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.12	Sierre – Grange : mesures nature et paysage	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.13	Sierre Est : mesures nature et paysage	A		
6266 Valais Central	PAY.5.BIO.14	Crans-Montana, Lens : mesures nature et paysage	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES	Résilience des villes et villages	A		6266.3.257
6266 Valais Central	PAY.5.RES.1	Conthey : Végétalisation de la toiture du site scolaire	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.2	Sion : Chaîne des Parcs (Ronquoz 21)	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.3	Sion : Parc de la BCVs	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.4	Sion : Rénovation de la place de la Planta	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.5	Sion : Parcs de la rue des Maraîches	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.6	Sion : Parc des Mayennets	A		

6266 Valais Central	PAY.5.RES.7	Savièse : Perméabilisation de la cour d'école de Moréchon	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.8	Savièse : Végétalisation de la Place du Binii	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.9	Savièse : Projet Rues vivantes	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.10	Arbaz : Réaménagement de la place de l'ancienne église	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.11	Ayent : Aménagement du parvis de l'église St- Romain	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.12	Ayent : Aménagement de la place du Pré-des- Sœurs	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.13	Ayent : Micro-aménagements écologiques	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.14	Sierre : Perméabilisation de la cour d'école de Muraz	A		
6266 Valais Central	PAY.5.RES.15	Chippis : Perméabilisation de la cour d'école et arborisation des berges de la Navizence	B		
6266 Valais Central	URB.5.STR	Secteurs stratégiques	A		6266.3.261
6266 Valais Central	URB.5.STR.1	Secteur stratégique « Ardon gare »	A	Le périmètre a été modifié depuis le PA3	6266.3.261
6266 Valais Central	URB.5.STR.2	Secteur stratégique « Conthey gare »	A	Le périmètre a été modifié depuis le PA3	6266.3.261
6266 Valais Central	URB.5.STR.3	Secteur stratégique « Ronquoz 21 »	A	Le périmètre a été modifié depuis le PA3	6266.3.259
6266 Valais Central	URB.5.STR.4	Secteur stratégique « Condémine »	A	Le périmètre a été modifié depuis le PA3	6266.3.262

6266 Valais Central	URB.5.STR.5	Secteur stratégique « Uvrier / Saint-Léonard »	A		6266.3.261
6266 Valais Central	URB.5.STR.6	Secteur stratégique « Salquenen »	B		6266.3.259
6266 Valais Central	URB.5.STR.7	Secteur stratégique « Ardon centre »	A		6266.3.261
6266 Valais Central	URB.5.STR.8	Secteur stratégique « Vétroz »	A	Le périmètre a été modifié depuis le PA3	6266.3.261
6266 Valais Central	URB.5.STR.9	Secteur stratégique « Les Rottes »	A		
6266 Valais Central	URB.5.STR.10	Secteur stratégique « Potences (Châteauneuf) »	A		6266.3.261
6266 Valais Central	URB.5.STR.11	Secteur stratégique « Haute-Nendaz »	B		
6266 Valais Central	URB.5.STR.12	Secteur stratégique « Colline des écureuils (Montana gare) »	A		
6266 Valais Central	URB.5.STR.13	Secteur stratégique « Sous-Géronde »	B		6266.3.259
6266 Valais Central	URB.5.STR.14	Secteur stratégique « Chippis »	A		6266.3.261
6266 Valais Central	URB.5.STR.15	Secteur stratégique « Chalais »	A		6266.3.262
6266 Valais Central	URB.5.ZAE	Stratégie régionale de gestion des zones d'activités économiques	A		6266.3.251
6266 Valais Central	URB.5.ZAB	Méthode pour l'implantation d'installations générant du trafic important (IGT) et d'installations d'intérêt public régionales	A		6266.3.252

Nationale, kantonale und weitere relevante Planungen - Planifications nationales, cantonales et autres planifications pertinentes

Eigenleistungen - Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Legende / Légende	
	auszufüllen / à remplir
	Falls nötig, auszufüllen / Si nécessaire, à remplir

Agglomerationsprogramm Projet d'agglomération	Massnahmenummer Numéro de mesure	Bezeichnung der Massnahme Désignation de la mesure	Priorität (A/B/C) Priorité (A/B/C)	Bemerkungen / Weitere Sachinformationen, sofern für das Verständnis nötig Remarques / En fonction de la mesure, de manière à garantir une bonne compréhension	Wenn vorhanden, bisher verwendete ARE-Code Si existant, code ARE utilisé jusqu'ici
6266 Valais Central	AGGLO.5.A.01	Gestion coordonnée du stationnement à l'échelle de l'agglomération	A		
6266 Valais Central	AGGLO.5.A.02	Actions de promotion de la mobilité douce	A		
6266 Valais Central	AGGLO.5.A.03	Gouvernance des transports publics	A		
6266 Valais Central	AGGLO.5.A.04	Incitation à la multimodalité dans les zones à forte densité d'emplois	A		
6266 Valais Central	AGGLO.5.A.05	Stratégie de monitoring de la part modale	A		
6266 Valais Central	AGGLO.5.A.06	Etablissement d'une charte d'aménagement des espaces routiers	A		
6266 Valais Central	AGGLO.5.B.01	Elaboration d'une stratégie logistique d'agglomération	B		
6266 Valais Central	MS.5.A.01	Liaison câblée Bramois - Nax	A		
6266 Valais Central	MS.5.A.02	Liaison câblée Sion - Mayens-de-l'Hôpital	A		
6266 Valais Central	MS.5.A.03	Liaison câblée Conthey - Haute-Nendaz	A		
6266 Valais Central	MS.5.C.01	Nouvelle halte ferroviaire de Granges et liaison câblée Granges - Lens	C		

