

Code couleur

Grisé = à approuver nouveau texte car changement dû à la fusion Sion / Salins / Les Agettes ou évolution du dossier due aux études complémentaires (ex. économie, Rhône, ACCLIMATASION...), ou corrections mineures (type blocs erratiques). Les cartes des stratégies thématiques seront uniformisées ultérieurement en y intégrant le nouveau territoire des Agettes.

Bleu = ajouts déjà approuvés par le CM mais pas par le CG (approbations partielles tourisme et énergie)

Rouge : modifications issues des remarques des commissions du CG

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DE LA VILLE DE SION

VERSION DU 20 DECEMBRE 2018 ET COMPLEMENTS DU 26 SEPTEMBRE 2019



Auteurs

Michèle Tranda-Pittion et Pierre Feddersen

Avec les contributions externes de :

- Paysagegestion sa, architectes-paysagistes, Lausanne et Sion (paysage et cartographies),
- Nomad (économie),
- Ertenz Conseil et Jean-Marc Jacquod (tourisme)
- M&R (mobilité)
- BG, ESR (énergie)
- Drosera SA (nature)
- Alain Turatti (les Agettes)

La participation active des services de l'urbanisme et de la mobilité, des bâtiments et constructions et des travaux publics et environnement de la Ville Sion :

- Vincent Kempf (dès 2014), Romain Fournier, Lionel Tudisco et Magali Moreillon (dès 2015) ;
- Renato Salvi (jusqu'à mi 2017), Damien Gross (jusqu'à fin 2013) ;
- Georges Joliat.

Et la contribution de la déléguée culturelle et du délégué à la promotion économique de la Ville de Sion :

- Gaëlle Métrailler et Vincent Pellissier

Sommaire

Glossaire.....	4
Résumé du Plan directeur communal L'engagement de la Ville de Sion.....	6
A. La stratégie globale de la Ville de Sion	8
A1. Synthèse de l'état des lieux	8
A2. Sion dans son agglomération.....	12
A2.1 « AggloSion ».....	12
A 2.2 « agglo Valais central ».....	17
A3. Stratégie spatiale de la Ville : la nécessité d'une vision globale	22
A4. Stratégie de mise en œuvre de la vision.....	24
B. Les stratégies thématiques	25
B1. La stratégie paysage et nature.....	26
B2. La stratégie économique.....	30
B3. La stratégie touristique.....	35
B4. La stratégie de mobilité.....	39
B5. La stratégie énergétique.....	46
B6. La stratégie urbaine	49
C. Les sites du développement : les « chantiers ».....	55
C1. La vieille ville (et le patrimoine assimilé).....	58
C2. La ville du XX ^{ème} siècle	59
C3. Ronquoz 21	61
C4. Champsec et Vissigen	63
C5. Les coteaux de Gravelone et Platta.....	64
C6. Le coteau du Cône de Thyon.....	65
C7. Les Mayens de l'Ours	67
C8. Les zones d'activités économiques	69
C9. Châteauneuf	71
C10. Bramois, Uvrier, Aproz et Pont-de-la-Morge.....	72
C11. Le Rhône et les espaces publics	74
D Annexes »	76
D1. Liste des stratégies thématiques du PDCom :.....	76
D.2 Stratégie de développement du territoire des Agettes.....	79

Glossaire

Agglomération	Ensemble de communes adjacentes réunissant au moins 20'000 habitants. Pour la délimitation exacte d'une agglomération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) recourt à des critères de population, emploi, continuité de la zone bâtie, densité habitants/emplois par hectare, croissance démographique, flux de pendulaires, proportion de personnes résidentes travaillant dans le secteur primaire, etc.
CFF	Chemins de fer fédéraux.
Densification	La densification consiste à utiliser de manière plus efficace des surfaces déjà bâties, des parcelles non construites en milieu bâti et des infrastructures existantes (p.ex. surélévations, annexes) dans le but de ménager les espaces encore libres en dehors des territoires déjà largement construits.
Développement durable	Par développement durable, on entend un développement qui réponde aux besoins du présent dans ses dimensions économiques, sociales et environnementales sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins.
Ecologie industrielle	Mise en réseau des industries ; les déchets des uns pouvant être une matière première des autres. Modèle calqué sur le fonctionnement d'un écosystème naturel.
Etalement urbain	Propension des surfaces bâties et des infrastructures à occuper toujours plus d'espace, au détriment des surfaces naturelles et agricoles.
Infrastructures	Les infrastructures désignent les constructions et installations servant aux transports, à la communication, à l'approvisionnement, au traitement des déchets, à la formation, à la santé publique et aux loisirs.
Mobilité douce (MD)	On entend par mobilité douce, les déplacements non motorisés. Font partie de ce mode de transport, la marche à pied, ou tout moyen de transport utilisant la force musculaire pour se mouvoir.
Multimodal	Offre de transport multimodal : chaîne de transport coordonnée entre différents modes de transport, comme p.ex. le transport individuel motorisé TIM (automobile, moto, vélomoteur), les transports publics TP (bus, trolleybus, tram, train, avion).
P+R	Park and Ride (parking d'échange). D'autres abréviations sont parfois utilisées : P+Rail, P+Bus, P+M (marche à pied).
PAZ	Plan d'affectation des zones.
PPS	Inventaire des prairies et pâturages secs d'importance nationale.
Projet d'agglomération (PA)	Un projet d'agglomération est un plan d'action. Il s'agit d'un instrument de planification qui vise à aider les villes et les agglomérations à résoudre leurs

	problèmes les plus urgents. Il peut porter sur tous les domaines politiques qui requièrent une coordination dépassant les frontières communales ou cantonales.
R3	Projet de troisième correction du Rhône.
RCCZ	Règlement communal de construction et de zones.
STEP	Station d'épuration des eaux.
TP	Transports publics (routiers et ferroviaires).
Trafic individuel motorisé (TIM)	Trafic des véhicules à moteur, à l'exception des transports publics.
UTO	Usine de traitement des ordures du Valais central.

Document de travail à l'usage du Conseil général

Résumé du Plan directeur communal

L'engagement de la Ville de Sion

Sion dispose d'atouts indéniables : ville à taille humaine dans un site de grande qualité, elle dispose d'un patrimoine culturel et naturel très riche, et son attractivité n'est pas à démontrer. Mais pour tirer encore mieux parti de ces avantages, la gestion de demain doit être plus ambitieuse que celle d'hier, et chercher plus de cohérence et de qualité dans les différentes actions conduites par les autorités.

Sur la base de l'expérience acquise par les différentes démarches urbaines en cours, la Ville a voulu élaborer sa vision stratégique à l'horizon 2035 : ceci consiste à définir un cap à tenir, pour mieux structurer les différentes actions communales, profiter de leurs synergies, et renforcer ainsi à la fois la qualité et l'attractivité de la ville.

Le Plan directeur communal - PDCom - est l'instrument qui a été choisi, dès 2010, en tant qu'outil de pilotage pour les autorités. L'élaboration, comme l'utilisation prévue pour ce document, ont été voulues souples et efficaces évolutives. La Ville s'est entourée d'un groupe d'experts pour conduire sa réflexion et a voulu centrer son document de stratégie communale sur un certain nombre de points stratégiques : des politiques structurantes (comme la mobilité) et des lieux déclencheurs de développement ou de qualité (les sites du développement), pour permettre à Sion de tirer parti de ses atouts et réussir son développement en ce début de XXI^{ème} siècle.

La présente révision du PDCom découle des fusions successives des communes de Sion et Salins (2013), puis des Agettes (2017) et de la prise en compte d'études complémentaires réalisées depuis la précédente version de 2012 (économie, tourisme, énergie, Rhône 3, ACCLIMATASION et résidences secondaires). Seuls les paragraphes mentionnés en grisé - et toutes les cartes - sont soumis à validation, à l'exception de la carte énergétique dont le contenu n'a pas été mis à jour depuis la validation par le conseil général du 24/09/2013 et la carte touristique qui a déjà été approuvée le 13/05/2015 par le conseil municipal.

La stratégie de développement du territoire des Agettes est également intégrée à cette révision. Son rapport ainsi que les cartes y relatives figurent en annexe D1. Les cartes du territoire des Agettes seront intégrées aux cartes thématiques ultérieurement.

Ainsi, ce Plan directeur communal ne vise volontairement pas à régler tous les problèmes de manière exhaustive. Et pour arriver à définir ce qui doit l'être, six politiques thématiques ont été développées :

- le paysage et la nature
comme cadre de vie, car ils sont déterminants pour la qualité et l'attractivité futures de la ville ;
- l'économie
car ce domaine est primordial, puisqu'il conditionne une grande partie des autres développements, il a donc été revu en profondeur sur la base d'études complémentaires ;
- le tourisme
pour mettre en valeur les nombreux atouts et spécificités de Sion, de la plaine à la montagne ;
- la mobilité
parce que les infrastructures de transports organisent la ville et lui permettent de bien fonctionner ;
- l'énergie
afin de valoriser les ressources existantes et de réduire les consommations ;
- et enfin la stratégie urbaine

parce que le travail sur la forme urbaine permet de faire la synthèse entre toutes les stratégies thématiques, de vérifier que les propositions faites dans chacun des registres sont bien compatibles entre elles, et pour préciser l'essentiel de l'habitat, des activités économiques, des équipements et des espaces publics.

Les autres questions importantes de l'environnement (eau, pollutions, déchets, etc.) doivent être traitées dans des documents spécifiques. Ces préoccupations ont néanmoins été intégrées dans les réflexions du PDCom à une échelle macro et les effets des projets sur l'environnement ont été pris en compte.

Dans un second temps, différents zooms précisent les stratégies opérationnelles à conduire dans les sites importants de la commune, les « sites du développement » : chacun de ces lieux fait l'objet d'un texte illustré qui explique en quoi ce site est stratégique, ce qu'il peut apporter à la commune, ce qui est important de guider dans son développement, et des suggestions dans la manière de s'y prendre (projet urbain, règlement, commission, etc.).

Quelques grands principes résument les choix qui ont été faits :

- la place de la voiture dans la ville peut et doit être revue.
Pour améliorer la qualité et la convivialité du cadre de vie, il est nécessaire d'accepter de limiter la voiture dans un rayon de 800m à 1km autour de la gare, en favorisant dans ce secteur les autres modes de transports (rail, bus, vélo et piéton), et en organisant des parkings relais facilement accessibles depuis l'autoroute et depuis les transports publics ;
- l'environnement naturel doit être mieux valorisé.
Il constitue un atout sous-utilisé par la ville de Sion, et toute réalisation doit intégrer cette dimension ;
- et la Ville doit donner l'exemple.
En particulier par le niveau de qualité des réalisations qu'elle entreprend, dans la poursuite de l'état d'esprit qui a conduit au Prix Wakker 2013.

Le passage entre ces intentions – qui constituent la stratégie communale – et leur réalisation concrète est un point essentiel de la politique communale. En effet, il y a autant d'évolutions à conduire dans les projets pour parvenir à un niveau de qualité digne de la capitale cantonale (paysage et environnement, économie, tourisme, mobilité, énergie et urbanisme) que dans les méthodes de travail.

Dans ce domaine plus abstrait mais pourtant essentiel, trois directions majeures sont ressorties:

- Ce document stratégique – le Plan directeur communal – est complété par le document d'exécution habituel : le plan d'affectation (révisions ponctuelles et révision globale) ;
- Le territoire est fait de bâtiments, de rues et de places, d'un réseau de transports et d'espaces verts urbains, agricoles ou naturels, qu'il s'agit de faire évoluer conjointement – et non séparément – ce qui nécessite de nouvelles manières de concevoir la ville, en particulier au sein de l'administration communale : ces sujets doivent désormais être développés sous forme de travail interdisciplinaire, permettant aux différents services de collaborer ;

Pour faire progresser la qualité des projets, il est important de combiner les approches : travailler par commissions et réglementations en choisissant le bon outil pour chaque catégorie de problème, développer des commissions multithématiques, croiser les regards extérieurs et intérieurs, professionnels et élus dans l'évaluation des dossiers, etc.

Le fait que ce document soit communal n'empêche pas de se poser la question de la cohérence entre les échelles : ces vérifications ont été faites, tant à l'échelle du projet d'agglomération, que dans les relations de voisinage avec les communes de Conthey et St-Léonard.

A. La stratégie globale de la Ville de Sion

A1. Synthèse de l'état des lieux

Quelques chiffres clés

Sion compte env. 33'610 habitants et 33'000 emplois (chiffres 2017 pour les habitants et 2014 pour les emplois), et les différents indicateurs comme le taux de croissance démographique de ces dernières années (presque 16% en 10 ans – 2005 / 2015) montrent que la ville est globalement attractive, même si sa population tend – comme dans toutes les villes centre – à perdre les familles avec enfants, et à gagner des populations moins favorisées.

Les grands enjeux de la ville

La synthèse des forces et faiblesses de Sion est notamment tirée d'un état des lieux dressé par l'IGUL (Institut de géographie de l'Université de Lausanne) en 2007, complété depuis par les services de la commune.

La ville de Sion est avant tout caractérisée par la qualité de son site (vallée du Rhône et ensoleillement), la richesse de son patrimoine culturel (architectural, archéologique et urbain) et naturel (biodiversité et paysages naturels), ainsi que par son accessibilité (rail et autoroute). Ses habitants lui reconnaissent en outre plusieurs qualités importantes pour un cadre de vie :

- Une vie collective agréable, due à la « mentalité chaleureuse des valaisans » et à une bonne mixité sociale, culturelle et générationnelle dans toute la ville (ou dit à l'inverse par certains : l'absence de ghetto) ;
- Un cadre spatial fait de patrimoine et d'espaces de rencontres aménagés de manière agréable, et une diversité de logements dans les différents quartiers qui confirme l'absence de quartier sensible ;
- La bonne répartition spatiale des équipements scolaires, culturels et sportifs dans les différents quartiers, permettant aux enfants de s'y rendre sans prendre de risque ;
- Et globalement un sentiment de sécurité très apprécié.

Un certain nombre de points sont toutefois relevés comme méritant des améliorations, dont certains concernent directement les sujets à traiter par le Plan directeur communal :

- Tout d'abord la qualité des quartiers périphériques.

Les constructions réalisées sous-utilisent souvent les possibilités offertes par le règlement communal en vigueur aujourd'hui : leur mixité est moindre que dans le centre-ville, l'aménagement des espaces publics est de qualité médiocre, et les dessertes ne sont pas satisfaisantes. Le phénomène d'étalement urbain est critiqué par les milieux économiques et environnementaux : par exemple, l'image donnée par l'entrée ouest n'est pas à la hauteur d'un chef-lieu de canton touristique, ou le coteau de Salins pourrait être aménagé en quartier résidentiel de meilleure qualité.

- L'organisation des différents moyens de transports.

Même si des efforts importants ont été faits ces dernières années, l'offre en transports publics peut être optimisée (en fréquence et en desserte) d'autant plus que l'absence de P+R attractif en périphérie du centre urbain n'incite pas les pendulaires à abandonner leur voiture quand ils se rendent au centre-ville. L'accès aux coteaux et aux mayens de l'Ours (Hôpital et Zeffeuges) n'est pas résolu de manière adaptée.

La mobilité douce a déjà fait l'objet de mesures intéressantes (centre-ville piéton, nouveaux aménagements cyclables, etc.), mais le réseau des pistes cyclables doit encore être étoffé car ce mode de transports correspond bien à l'échelle de la ville (bien que l'accès aux coteaux soit plutôt réservé aux sportifs) ;

- La pénurie de logements bons marchés et de standing.

Cette caractéristique, d'habitude plutôt réservée aux villes plus grandes, prouve l'attractivité de Sion, mais est néanmoins mentionnée comme une faiblesse. Depuis 2012, le taux de vacance des logements et locaux semble avoir augmenté. Il est actuellement estimé à 1.5% (OFS 2017).

Les prix ont augmenté fortement ces dernières années, rattrapant les niveaux connus dans les autres villes suisses. Il manque aujourd'hui une offre locative à la hauteur des besoins. De nombreux projets de construction de logements de « petite » taille (2.5 - 3.5 pièces) vont ou seront réalisés prochainement. Ces typologies à destination de personnes socialement et/ou économiquement fragiles (célibataires/divorcés, jeunes couples, personnes âgées) ne participent pas à attirer les familles avec enfant, d'où un risque pesant sur la vie de quartier et, à terme, sur les infrastructures publics (écoles) ;

- La vitalité économique.

Malgré la qualité largement reconnue de la promotion économique de la Ville, il reste nécessaire d'attirer plus d'entreprises à haute valeur ajoutée. L'amélioration de l'occupation des zones industrielles (actuellement sous-utilisées) et l'augmentation de leur qualité font partie des améliorations souhaitables. Pour pouvoir appliquer le principe de « la bonne entreprise au bon endroit » un système de rocade doit être progressivement mis en place, ce qui nécessite une extension mesurée de la zone industrielle actuelle.

Le tourisme détient une importance renforcée depuis les fusions avec Salins et les Agettes : la commune dispose désormais d'un accès direct à la montagne, et en particulier au domaine des 4 Vallées. La diversité de ses offres – culturelle, patrimoniale, et sportive – impose de préciser la stratégie communale dans ce registre, en partenariat avec les acteurs concernés ;

- La difficulté à retenir la main d'œuvre jeune et bien formée.

L'étude portant sur l'exode des compétences des valaisans menée par l'Observatoire Valaisan de l'Emploi – OVE en juin 2004 dressait un portrait peu réjouissant à propos des offres d'emplois correspondant aux bons niveaux de qualification dans les domaines tels que : services aux entreprises, activités financières et assurances, services informatiques ou recherche et développement. Ce manque de débouchés professionnels agissant comme un handicap déterminant pour le développement de la ville. Il était relevé dans cette étude que le cadre de vie (services et équipements attendus) en terme d'accueil de la petite enfance, d'offre culturelle, médias, de transports publics, de formation tertiaire, de shopping, de vie nocturne, etc.) était également un des critères ne répondant pas aux attentes de la population avec un niveau de formation supérieure.

Le rapport de l'OVE sur l'évolution du travail intérimaire en Suisse Romande (2017), relève l'effort consenti par la municipalité pour rapprocher Sion des centres urbains notamment grâce aux Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines (NLFA) et au partenariat avec l'EPFL. De plus, cette étude met en évidence que 25% des travailleurs valaisans – la génération des baby-boomers – partira à la retraite d'ici 15 ans, d'où de belles perspectives d'emplois pour la jeunesse séduisante.

L'environnement dans ses différentes composantes.

Le potentiel « nature et paysage » de Sion mérite d'être mieux mis en valeur, en lien avec la 3^{ème} correction du Rhône : les questions de biodiversité et de zones à protéger sont mentionnées comme des sujets intéressants qui pourraient faire l'objet d'une politique plus ambitieuse. La multiplicité des altitudes de la commune depuis la fusion avec Salins et les Agettes – du fonds de la vallée à la montagne (altitude des alpages), en passant par les mayens – renforce encore l'intérêt de ce sujet.

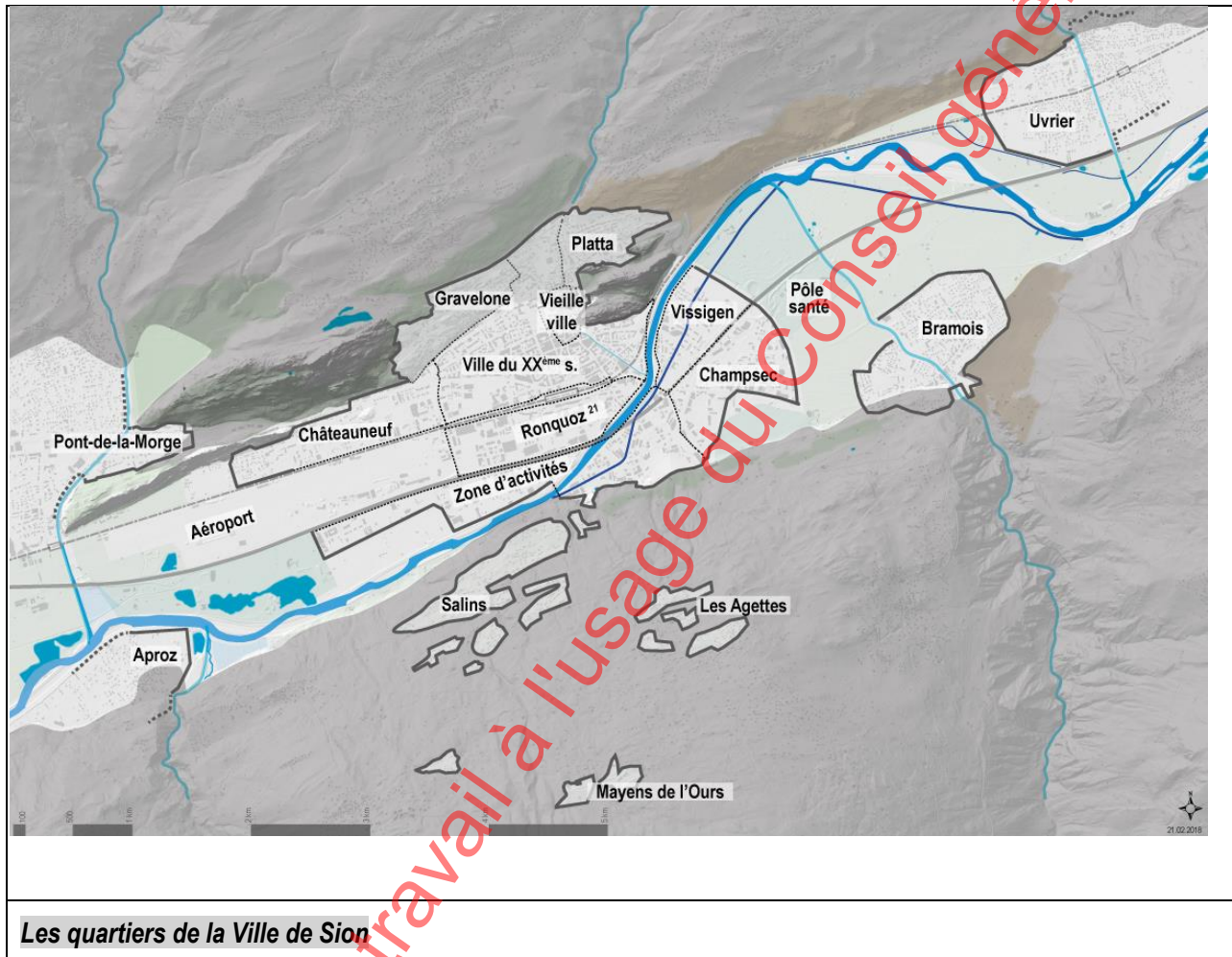
Les effets du changement climatique ont un impact direct sur la qualité de vie en ville et les dangers naturels (phénomène d'îlot de chaleur et risques climatiques liés aux événements extrêmes). Ces tendances climatiques sont constatées en Suisse et particulièrement à Sion. Selon les données de MétéoSuisse, la capitale valaisanne est en effet la ville de Suisse qui s'est le plus réchauffée durant ces vingt dernières années (1990-2010).

Les nuisances – en particulier la qualité de l'air et le bruit lié à l'aéroport (aux voies de communication routière) – sont relevées comme des problèmes à résoudre : les moyens pour améliorer la situation doivent encore être recherchés et mis en œuvre.

- L'énergie reste également un point susceptible de progrès : les énergies renouvelables pourraient être développées, en donnant l'exemple avec les bâtiments publics. Une stratégie spécifique a donc été mise en place depuis la première version du PDCom (2012) et approuvée par le CG le 24/09/2013. En sus de ces outils stratégiques, un règlement portant sur les mesures d'encouragement pour l'utilisation rationnelle de l'énergie et pour la promotion d'énergie renouvelable a été homologué par le CE le 20 juin 2018.

Document de travail à l'usage du Conseil général

Sion est constitué de plusieurs quartiers et villages historiques ayant chacun leur spécificité et leur qualité propre. Avec les récentes fusions de communes (Agettes / Salins), de nouveaux secteurs situés sur le coteau font désormais partie du territoire communal séduinois.



A2. Sion dans son agglomération

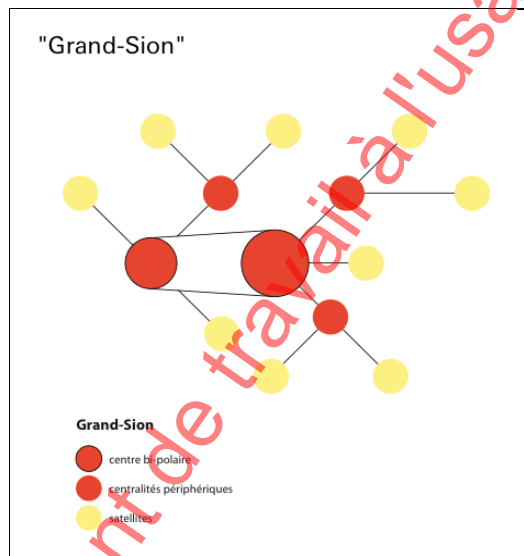
A2.1 « AggloSion »

Le projet d'agglomération AggloSion, projet d'agglomération de 2^{ème} génération - PA2 est désormais validé par la Confédération (juin 2013) et retenu pour un cofinancement fédéral à hauteur de 40%, s'élevant à CHF 29.25 mio. Les points essentiels de son concept permettent de situer la Ville à l'échelle de son voisinage proche.

« L'évolution naturelle, en l'absence de coordination étroite entre les communes de l'agglomération, pourrait entraîner une dégradation généralisée de la situation. Le péri-Sion représente l'explosion de la ville de Sion, hypertrophiée et informe, en une grande périphérie. En débordant de son cadre originel, le centre-ville se répand sur les villages voisins qui sont avalés par une urbanisation sans limite. Les frontières communales et les limites historiques sont effacées.

Malgré cet étalement, l'attractivité du centre demeure et tout continue d'y converger. La qualité de vie générale diminue: le centre-ville étouffe sous l'effet du manque de place et la périphérie absorbe les nuisances du centre. Cette situation renforce encore le clivage plaine / coteau puisque les villages-satellites restent en marge.

L'évolution planifiée de la situation actuelle, sous l'impulsion du projet d'agglomération, devrait amener à un rééquilibrage des zones de développement. Aux côtés de la ville historique, l'émergence d'un deuxième centre (Ardon - Vétroz - Conthey) permet de répartir habitants et emplois sur un territoire plus vaste. Ensemble, les deux noyaux de l'agglomération (aggloSion) comptent plus de 70'000 habitants et près de 35'000 emplois (données habitants : 2009 et emplois 2008).



Afin de réduire son emprise sur le territoire, le Grand-Sion est articulé par un espace non bâti, séparant les deux pôles et reliant Mont-d'Orge aux Iles à travers la vallée du Rhône.

Dans le deuxième cercle, plusieurs villages du coteau sont appelés à exercer une centralité communale ou régionale. Relais naturels entre les villages-satellites, les vallées latérales et la plaine, ils canalisent les flux, regroupent commerces et services et attirent les nouveaux habitants. »

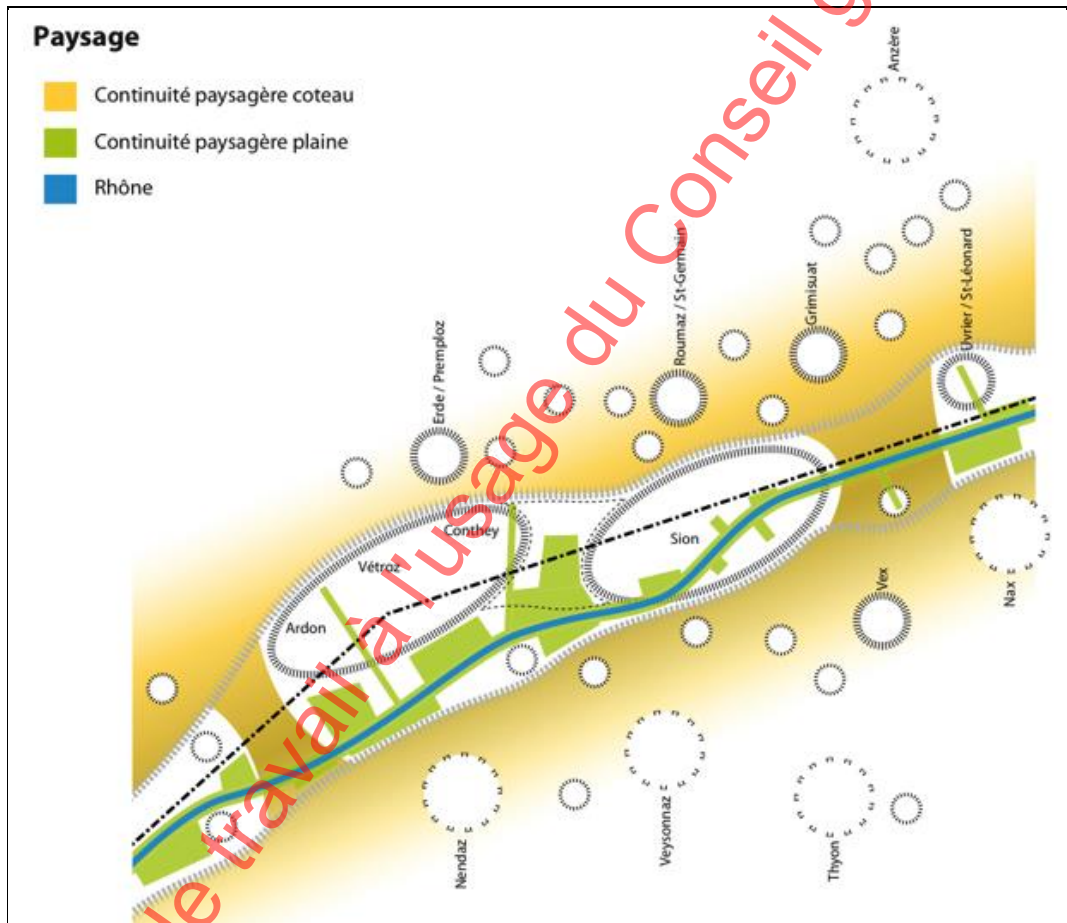
(extrait en p. 146 du rapport final de décembre 2011, établi par l'équipe pilotée par Team +)

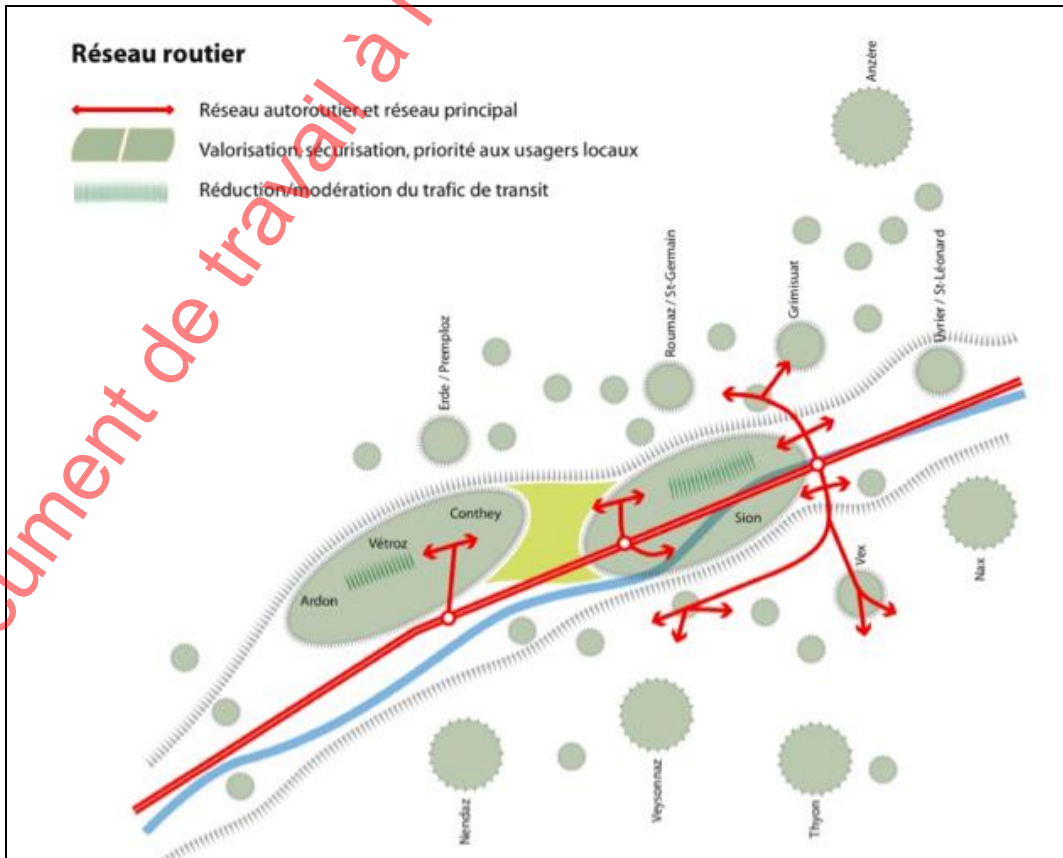
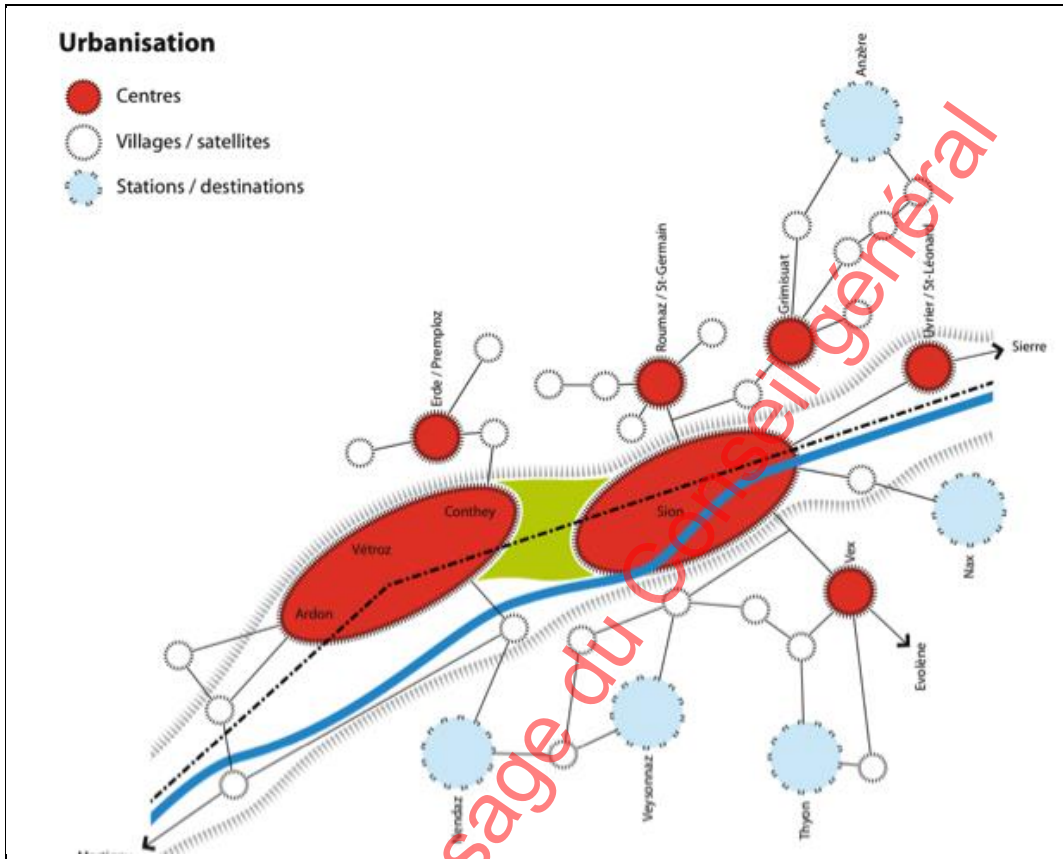
« Le concept de Grand-Sion a été retenu comme objectif stratégique pour l'élaboration du projet d'agglomération. Il présente les avantages suivants :

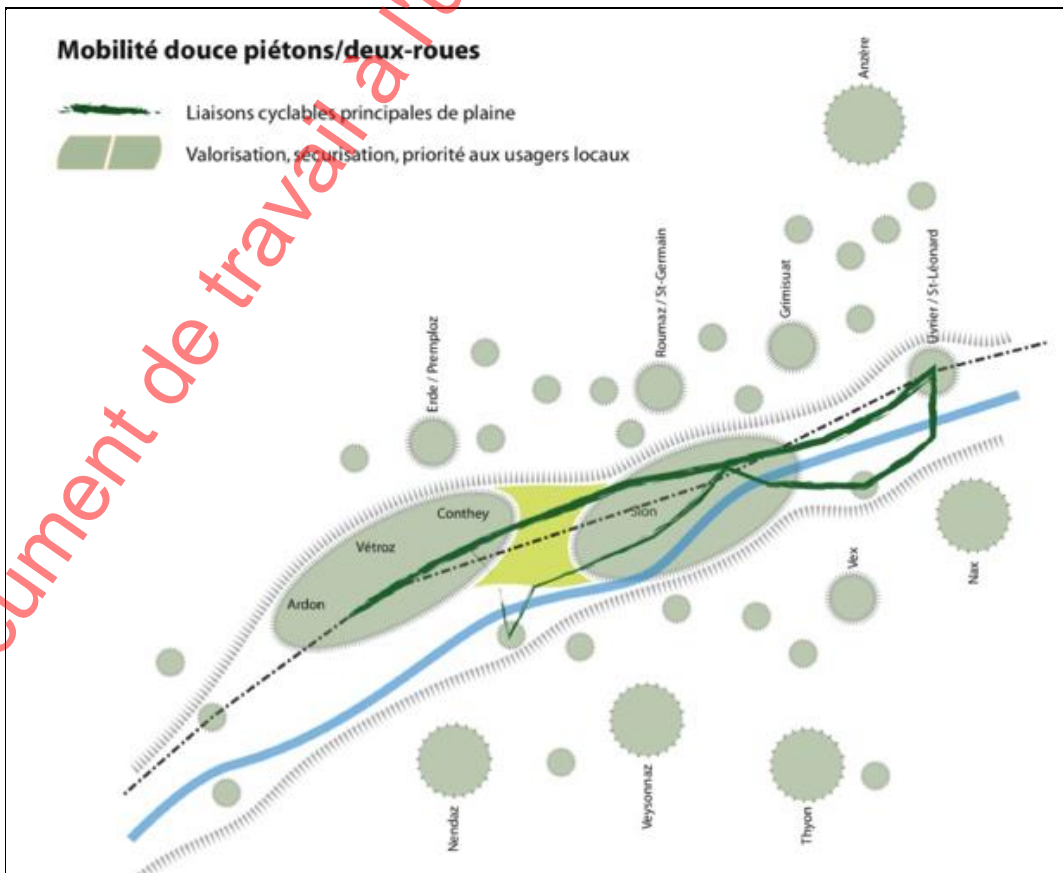
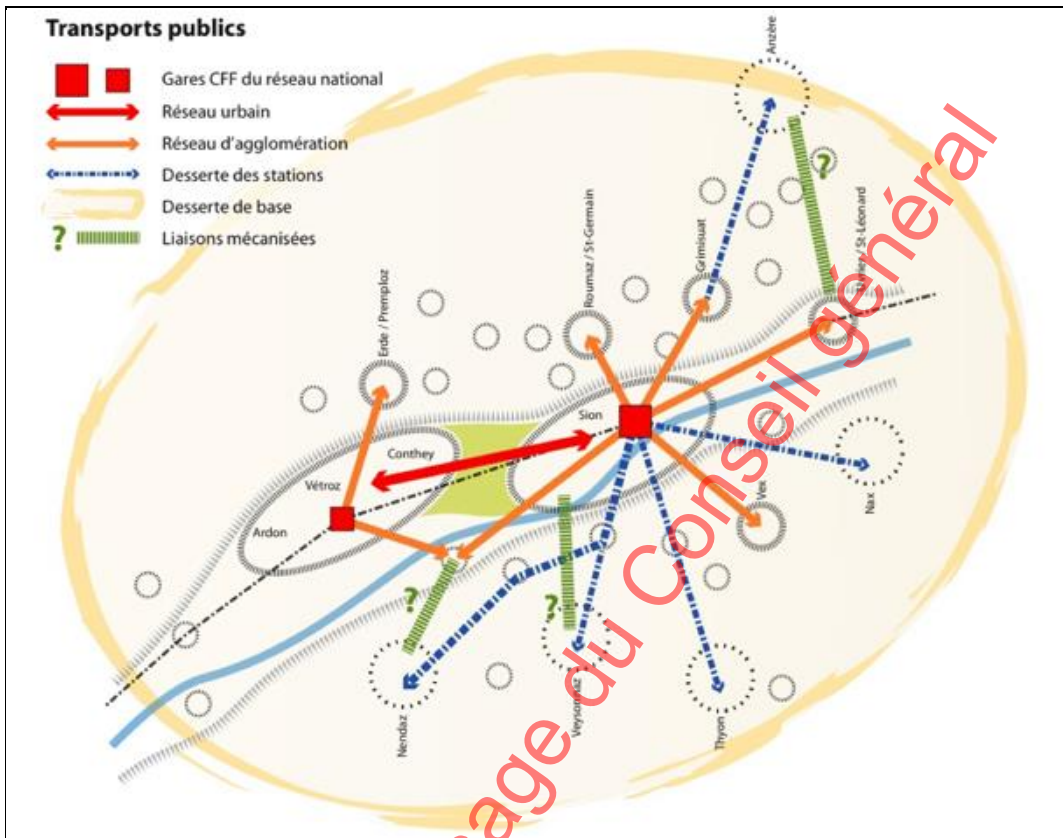
- atténuation de la centralité de Sion
- réduction des problèmes de congestion (trafic) et de saturation (espace disponible)
- rééquilibrage entre les deux pôles urbanisés de plaine
- structuration de la zone urbaine d'Ardon, Vétroz et Conthey (plaine)
- réduction des surfaces périurbaines aux abords des villages de plaine
- constitution ou consolidation de centralités sur le coteau
- création d'emplois décentralisés à proximité des zones d'habitat
- hiérarchisation des réseaux de transport en trois cercles :

- centre urbain de plaine = Transports Publics (TP)+ Mobilité douce (MD)
- villages-centres du coteau = TP
- territoire étendu de la région = TP+ Transport individuel motorisé (TIM)

Les cartes suivantes, extraites du même rapport, présentent les points essentiels du concept retenu.







« Le schéma structurel présente une vision à la fois synthétique et schématique du projet d'agglomération. Il regroupe les éléments structurants en matière de paysage et nature, d'urbanisation et de mobilité. Il superpose les cartes de projets thématiques pour faire ressortir la cohérence du projet et la conformité aux concepts de base.

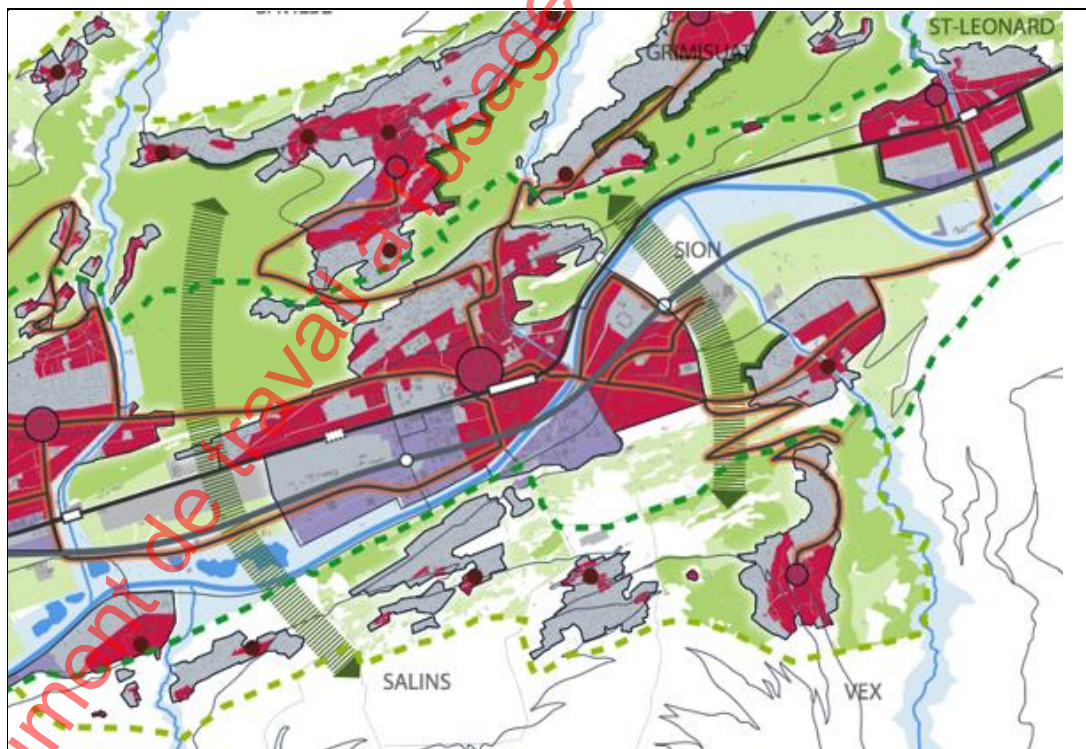
L'équilibre entre le plein (secteurs d'urbanisation) et le vide (espaces ouverts, agricoles ou naturels) est préservé. Plusieurs pôles de développement sont répartis dans le périmètre de l'agglomération et clairement détachés les uns des autres.

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

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

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

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



team+ / nomad architectes / Hintermann & Weber

ASSOCIATION REGION SION
 PROJET D'AGGLOMERATION SEDUOIS
 SCHEMA STRUCTUREL (extrait)

paysage et nature	urbanisation	mobilité
espaces ouverts, agricoles	zones de moyenne et forte densité	autoroute A9 et sorties
zones agricoles ou naturelle	secteurs d'activité	chemin de fer et gares
renforcement des couloirs	limites des secteurs d'urbanisation	nouvelle gare
limites naturelles à renforcer	centralités (principale/secondaires/locales)	axes de TP structurants
Eléments naturels structura	centres villageois	réseau routier

A2.2 « aggro Valais central »

Aux 12 communes du périmètre sédunois s'ajoutent 8 nouvelles communes de la région de Sierre, c'est le nouveau périmètre du projet d'agglomération de 3^{ème} génération : aggro Valais central. Celui-ci s'étend d'Ardon à Salgesch, autour de 19 communes partenaires.

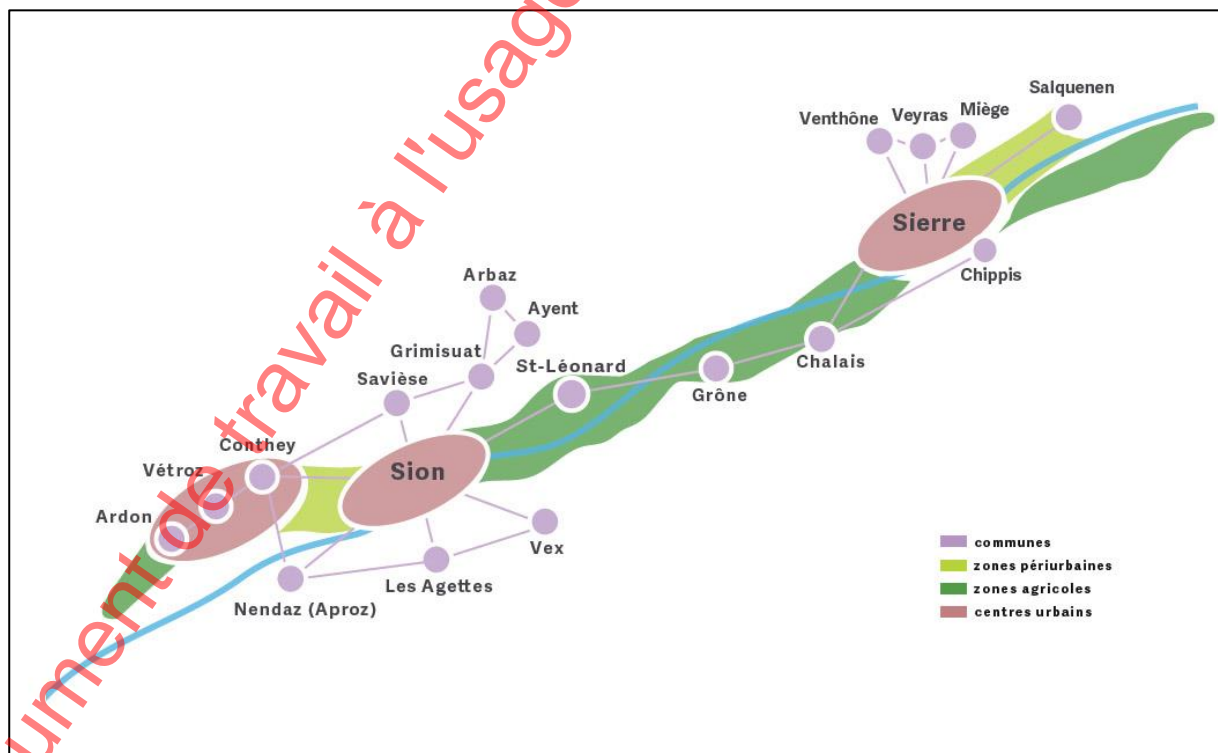
Ce projet d'agglomération a été jugé positivement par la Confédération en janvier 2018. Le projet a été accepté et retenu pour un cofinancement fédéral à hauteur de 35%, s'élevant à CHF 32,33 mio.

L'Agglo Valais central représente le tiers de la force démographique et économique du canton. Elle regroupe plus de 100'000 habitants et près de 60'000 emplois.

En 2030, les communes de l'Agglo Valais central compteront 127'000 habitants. Qui dit augmentation de population, dit augmentation du nombre de logements et de déplacements. L'agglomération est là pour anticiper ces changements et trouver des solutions à l'échelle régionale.

Le concept de Grand-Sion retenu comme objectif stratégique pour l'élaboration du projet d'agglomération de deuxième génération (PA-2 aggroSion) a été étendu au nouveau périmètre de projet.

Le Projet d'agglomération Valais central vise un objectif général qui peut être énoncé comme suit : « améliorer la qualité de vie dans l'agglomération en rationalisant son organisation, en tirant profit des potentiels sous-exploités et en incitant au développement des activités dans les secteurs les plus appropriés. »

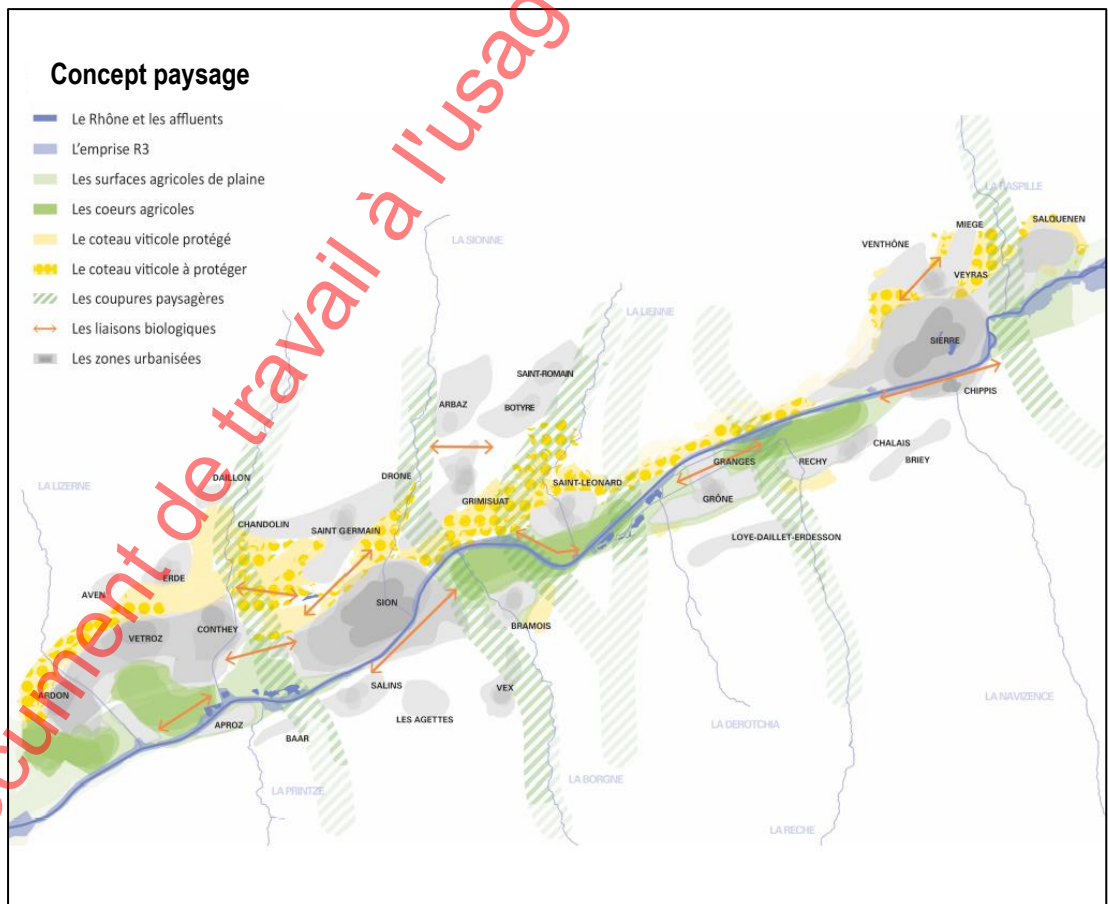


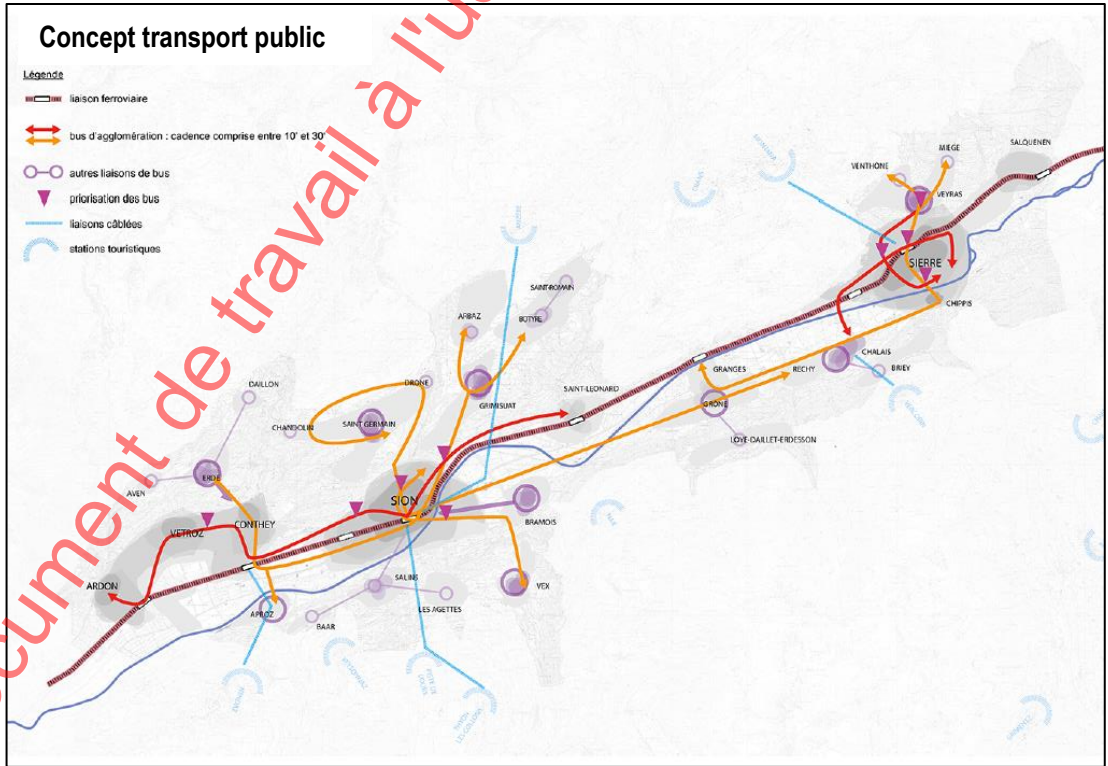
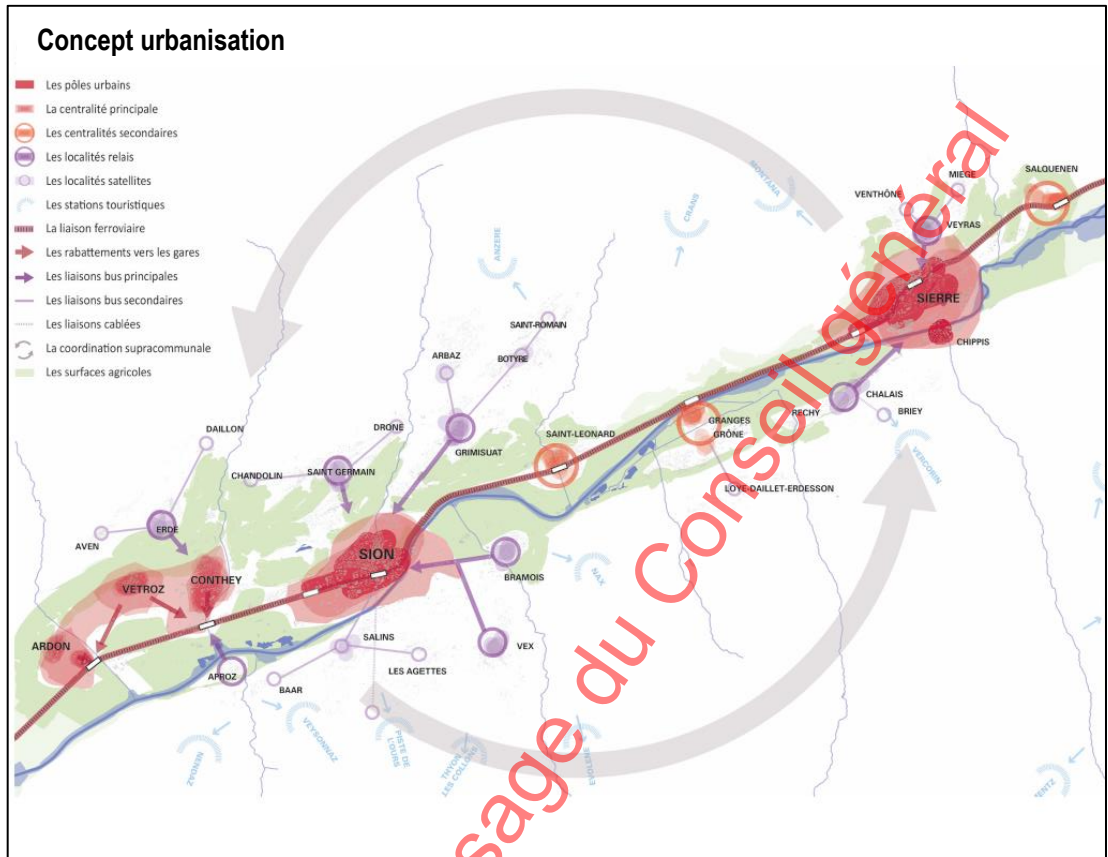
Concept général aggro Valais central.

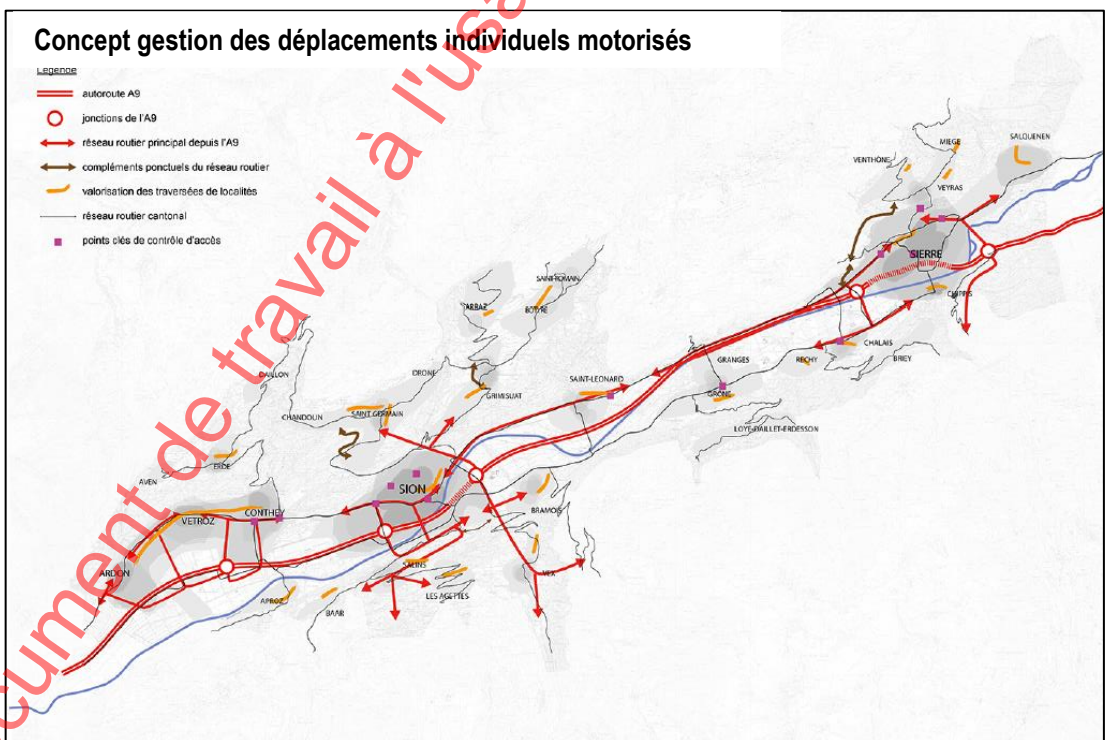
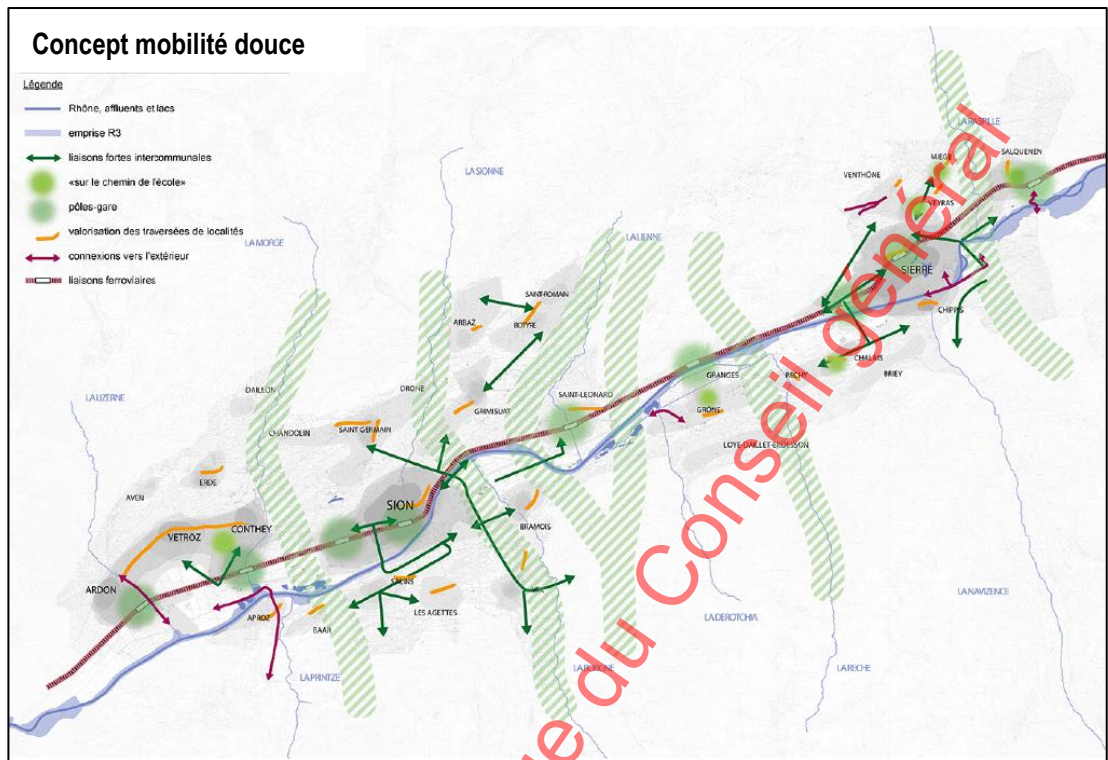
Les objectifs thématiques généraux retenus sont les suivants :

	Transports publics	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Créer un réseau d'agglomération ✓ Augmenter la fréquence de la desserte ✓ Faciliter la circulation des bus en ville ✓ Améliorer les correspondances 		Urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maintenir la vie et l'attractivité des villages ✓ Densifier les secteurs desservis par les transports publics
	Mobilité douce	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Améliorer les infrastructures de circulation à pied et à vélo ✓ Assurer la sécurité des usagers (pistes cyclables, trottoirs) 		Paysage et nature	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aménager la plaine en coordination avec le projet de la 3^e correction du Rhône ✓ Regrouper les zones agricoles, valoriser les surfaces viticoles ✓ Préserver les sites naturels et paysagers d'importance régionale
	Réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Compléter le réseau principal pour réduire le trafic dans les localités ✓ Réaménager le réseau routier dans les centres des villes et des villages afin d'assurer le confort et la sécurité de tous les usagers 			

Les cartes suivantes, extraites du rapport « aggro Valais central », présentent les points essentiels du concept retenu.





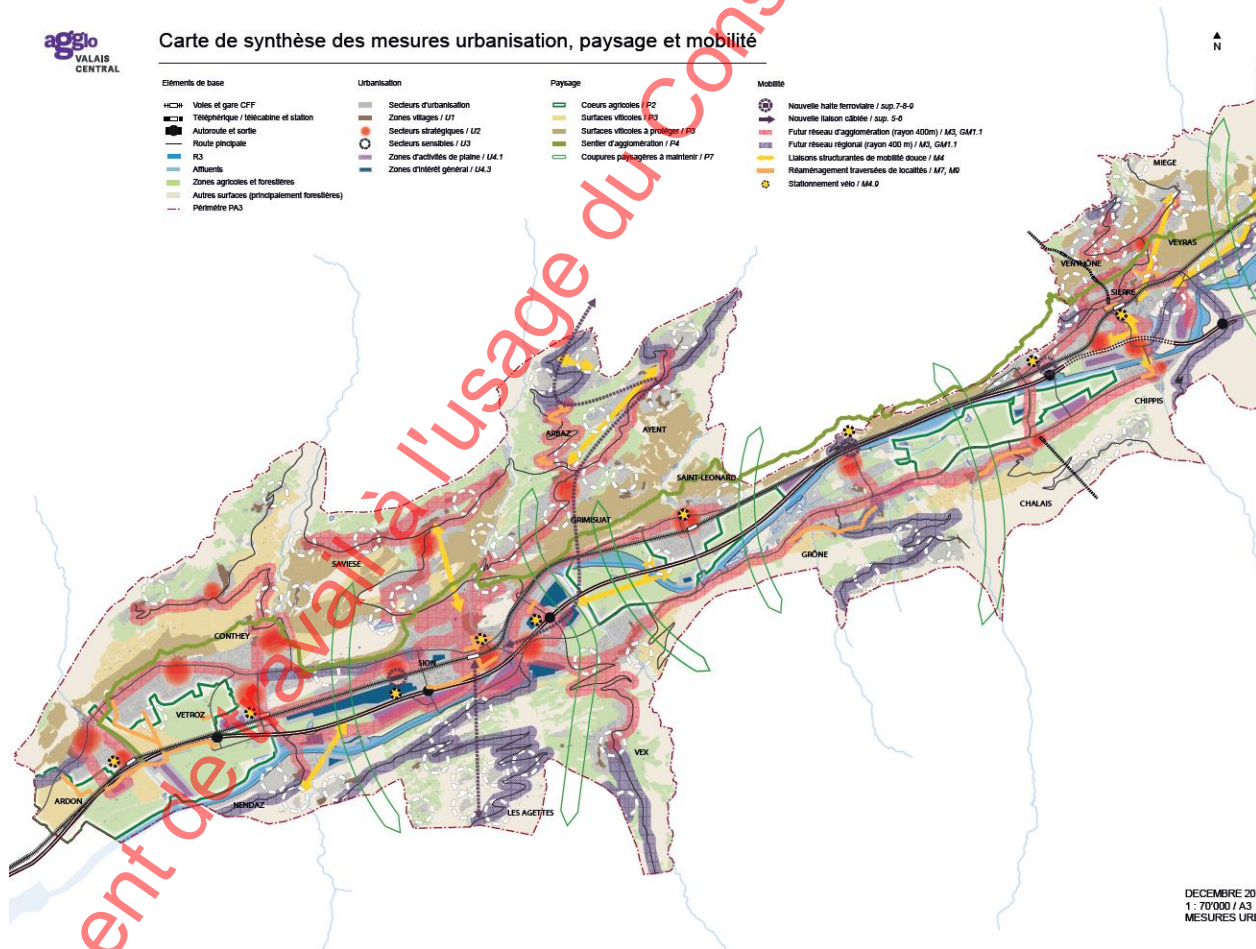


La carte de synthèse des mesures urbanisation, paysage et mobilité présente une vision à la fois synthétique et schématique du projet d'agglomération visant à améliorer la qualité de vie et de l'environnement. Elle résume les éléments structurants en matière de paysage et nature, d'urbanisation et de mobilité. Elle superpose les cartes de projets thématiques pour faire ressortir la cohérence du projet et la conformité aux concepts de base.

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

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

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



A3. Stratégie spatiale de la Ville : la nécessité d'une vision globale

Sion a besoin de communiquer très clairement sa vision générale pour guider son développement urbain dans les 20 ans à venir : la ville dispose en effet d'atouts indéniables dont la mise en valeur doit être améliorée pour jouer pleinement son rôle de ville à échelle humaine et de capitale du Valais.

La géométrie générale de Sion peut être schématisée de manière suivante : le Rhône trace un axe globalement est/ouest et la ville s'étend en strates parallèles au fleuve, insérées entre l'adret et l'ubac. Quatre villages marquent les entrées de la commune dans la vallée - Uvrier, Bramois, Aproz et Pont-de-la-Morge - et Salins joue le rôle de porte sud depuis et vers la montagne. L'enjeu essentiel de la stratégie communale consiste à la fois à renforcer les liens entre ces différents sites de la commune et à conforter la qualité de chacun, en s'appuyant sur ses caractéristiques propres, très différentes d'un site à l'autre.

Les quelques grands principes suivants sont issus de l'analyse des potentiels de ces différents sites de la commune et résument **les objectifs de développement** :

- a. **Intégrer le fleuve dans la ville** en utilisant la 3^{ème} correction du Rhône comme une opportunité ;
- b. **Reconnaître la structuration de la Vallée en strates est/ouest** (adret en rive droite + route cantonale + rail + autoroute + Rhône + ubac en rive gauche) et développer la mise en place de transversales nord/sud dans les secteurs urbains et villageois (par exemple celle depuis le centre historique, par le passage sous la gare, jusqu'au Rhône, ou encore le lien entre la vallée, les coteaux et la montagne) ;
- c. **Préserver les coteaux sensibles** en tant que paysages identitaires et de grande qualité : viticoles sur l'adret (y compris dans la partie déjà bâtie de Gravelone), et arboricoles du côté de l'ubac ;
- d. **Reconnaître les vastes césures vertes** entre Bramois et Sion, entre l'aéroport et Conthey, ainsi que les respirations paysagères des coteaux comme des éléments structurants du développement de Sion et de son paysage ;
- e. **Privilégier le développement vers l'intérieur** ordinaire et stratégique :
 - En **conservant l'étendue actuelle de la zone à bâtir** (avec la compensation des extensions ponctuelles nécessaires à l'adaptation du zonage à l'évolution des besoins économiques, industriels ou touristiques, ainsi qu'aux changements légaux).
 - En organisant et **favorisant le développement des secteurs stratégiques** dans la ville (par ex. Ronquoz 21, Champsec et Vissigen, etc.).
 - En renforçant l'attrait de la vieille ville, qui joue le rôle de secteur central avec de grandes qualités patrimoniales.
 - En **renforçant les villages** (Uvrier / Bramois / Aproz / Pont-de-la-Morge / du cône de Thyon : Salins- les Agettes) au sein de leurs limites actuelles afin qu'ils s'inscrivent clairement dans le paysage.
 - En prônant un développement urbain adapté au changement climatique, dans la prolongation des recommandations du projet « ACCLIMATATION » (« plus de bleu et de vert pour moins de gris »), projet pilote soutenu par la Confédération (2014-2016).

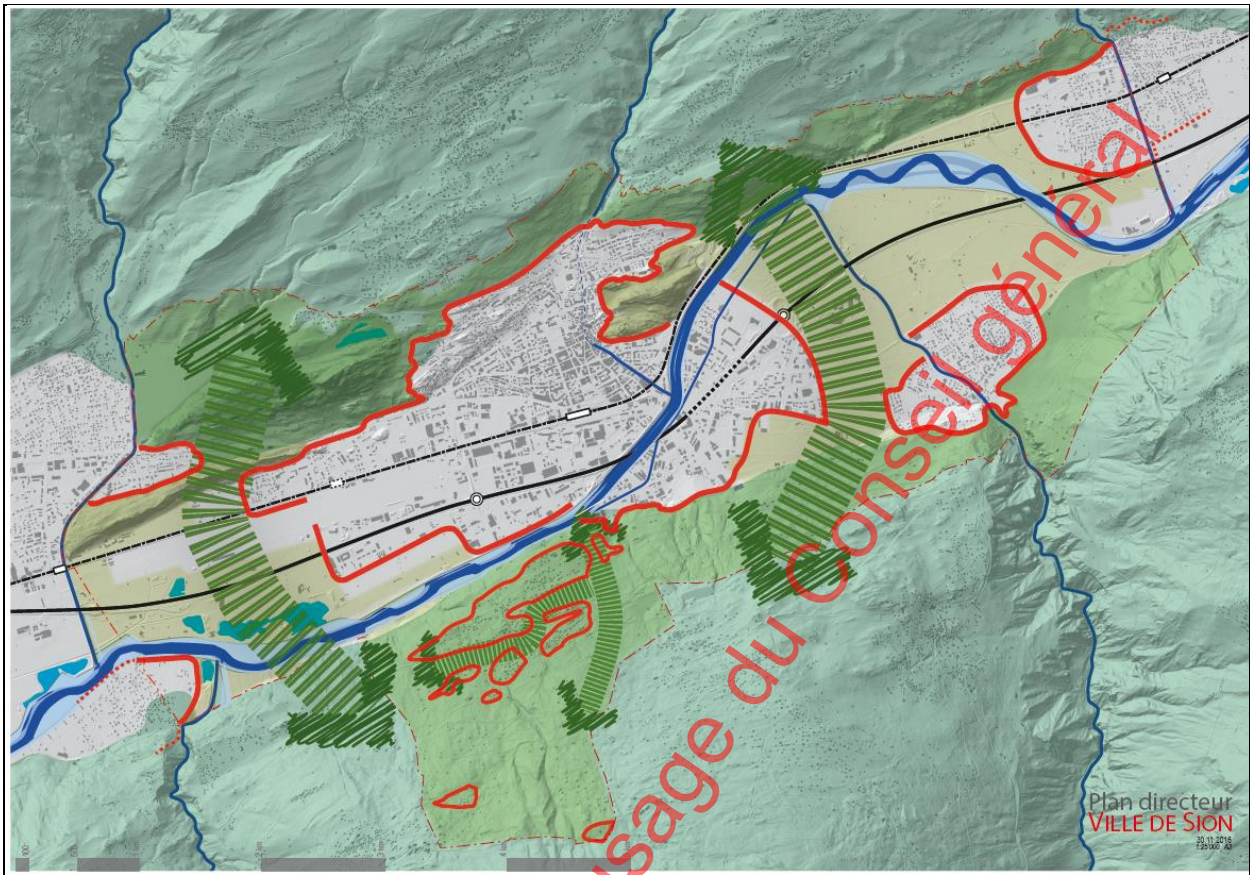


Schéma de la stratégie spatiale de la Ville

A4. Stratégie de mise en œuvre de la vision

Les différents moyens de mise en œuvre

Etant donné l'ampleur de la tâche, tout ne pourra pas être fait en même temps : des priorités devront donc être dégagées. Certaines sont déjà identifiables, d'autres évolueront au fil du temps. Mais l'ensemble des moyens de mise en œuvre s'inscrit à l'intérieur de quelques grandes catégories d'outils complémentaires développés ci-après, certains classiques en aménagement du territoire, d'autres moins. Les propositions précises sont mentionnées dans la partie C exposant les « sites du développement », projets stratégiques pour la Ville.

- La recherche d'une combinaison efficace entre des **règlements** (plus adaptés aux spécificités des différents quartiers) et un **travail en commission**, qui présente le grand avantage de pouvoir croiser des regards internes (connaissance du terrain) et des regards externes (permettant de prendre un peu de distance et de faire la part des choses). L'objectif ainsi visé est celui de l'amélioration de la qualité des nouvelles réalisations, de manière à ce que Sion soit reconnue, à terme, comme un lieu de grande qualité où les projets médiocres ne sont plus acceptés ;
- La systématisation du **travail par projet** en plus de la planification (dans le prolongement des pratiques actuelles), afin de renforcer la qualité de chacun des sites repérés comme importants, dans le respect de leur spécificité. Et dans cette optique, il s'agira de poursuivre le système actuel de mise en concurrence des équipes de mandataires (concours, mandats d'études parallèles, études tests) ;
- Le travail conjoint entre la **planification**, le **projet urbain** et la **promotion économique**, afin de pouvoir définir une stratégie spatiale pour l'économie, puis mettre en œuvre les intentions retenues dans la durée, grâce à l'accompagnement des entreprises ;
- La collaboration avec la **3^{ème} correction du Rhône** pour contribuer activement à l'évolution des projets dans le sens souhaité, en lien avec la requalification des espaces publics de la ville ;
- La reprise des **documents réglementaires** : le PAZ & le RCCZ, ainsi que le plan des limites d'urbanisation et son règlement pour prendre en compte les qualités intrinsèques de chaque quartier et leur potentiel de développement et de requalification ;
- La mise en place d'une **commission** composée d'**experts externes** (nommés par des pairs) pour statuer sur les autorisations de construire des projets importants pour la ville et faciliter le travail des autorités communales. Cette mesure peut être mise en œuvre immédiatement (sur la base de l'article 44 du règlement communal) ;
- La mise en place d'un **outil de conseil et de sensibilisation** sur la qualité nécessaire des réalisations (y compris privées) à réfléchir et mettre en œuvre par les différents partenaires concernés (Ville, Canton et associations) ;
- Et de manière transversale, de la « **veille** », pour toujours rester informé sur les intentions des partenaires de la commune (par ex. militaires ou entreprises) et du **dialogue**, voire de la **négociation**.

Les adaptations du PDCom dans le temps

Le PDCom comprend la définition de la stratégie communale (globale dans le chapitre A et thématique dans le chapitre B) qui devrait pour l'essentiel rester stable dans le temps, et la description de projets urbains stratégiques localisés (les chantiers dans le chapitre C) qui eux, par contre, évolueront. Certains textes seront supprimés une fois le projet réalisé, ou adaptés si celui-ci mûrit, et de nouveaux projets pourront apparaître en temps utile (...).

La souplesse de l'outil est un avantage indéniable – pour autant que les stratégies soient respectées – et sa validation comme « contrat » entre autorités est également intéressante.

La première phase d'utilisation de ce document (2012-2018) a relevé sa pertinence comme outil stratégique de développement territorial sédunois.

B. Les stratégies thématiques

Rappel - Ce chapitre des stratégies thématiques (chapitre B) vient concrétiser une partie de la vision globale définie dans le chapitre A, et qui concerne l'ensemble du territoire de la commune. Ces stratégies sont complétées par une approche spatiale (chapitre C) – sous forme de zooms – qui se concentre sur les sites du développement (les « chantiers »).

B1 – Stratégie paysage et nature

B2 – Stratégie économique

B3 – Stratégie touristique

B4 – Stratégie de mobilité

B5 – Stratégie énergétique

B6 – Stratégie urbaine

Document de travail à l'usage du Conseil général

B1. La stratégie paysage et nature

Le site particulier de Sion – une ville de fond de vallée glaciaire – est marqué par sa géologie et sa géographie physique :

- Le grand paysage est dominé par les montagnes et les différents étages de végétation liés à l'altitude ;
- La vallée glaciaire a également été façonnée par les cours d'eaux – le Rhône et ses affluents – et les villages (Bramois, Uvrier et Aproz) se sont installés sur les cônes de déjection des rivières latérales, à l'abri des crues du Rhône ;
- Le fond plat de la vallée est limité au nord et au sud par des versants montagneux occupés en fonction de leur orientation : au nord la vigne sur l'adret (coteau exposé au sud) et au sud, sur l'ubac (coteau orienté au nord), des boisements, des cultures arboricoles et herbagères ;
- Les collines héritées de l'ère glaciaire (Valère, Tourbillon, la crête des Maladaires, Mont d'Orge), socles de l'histoire médiévale de Sion, marquent le relief du fond de vallée.

Trois géométries découlent de ces différents éléments constitutifs du paysage et restent très lisibles dans le territoire actuel : les courbes du Rhône (forme linéaire), les cônes de déjection des affluents du fleuve (forme radiale) sur lesquels les villages sont souvent implantés, et le quadrillage des interventions humaines (forme orthogonale).

Ces caractéristiques particulières font que Sion mérite que l'on soit très attentif aux relations entre les paysages et la ville : la ville est visible depuis les coteaux, et les coteaux sont visibles depuis la ville. Les franges (entre ville et campagne) sont de ce fait des lieux particulièrement sensibles.

P1 - Le potentiel du Rhône est aujourd'hui sous-utilisé : il faut intégrer le fleuve dans la ville en organisant le réseau d'espaces publics en lien avec ses berges.

« Avant d'être domestiqué par l'homme, le Rhône est l'élément majeur de la Plaine : il y prend une place considérable, s'y déplace, l'inonde fréquemment et l'alimente en alluvions. Dès le XVII^e siècle, des digues sont constituées là où le besoin est le plus pressant. Néanmoins, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la plaine reste inondable. Ensuite, l'enjeu majeur est la maîtrise des eaux, condition nécessaire pour exploiter et coloniser la plaine. » (Source : « *Plaine du Rhône (de Villeneuve à Bex)* », Paysagegestion/ Veuve, 2000)

Les travaux d'endiguement se sont ensuite développés pendant des décennies sur le Rhône et sur ses affluents, laissant une image de population et d'agriculteurs épargnés par les crues, et détruisant les réseaux écologiques, même si la réalité est plus nuancée. Aujourd'hui la 3^e correction du Rhône cherche un nouvel équilibre entre sécurité et biodiversité à l'échelle de l'ensemble de la vallée, ce qui constitue un événement important sur le long terme.

Du point de vue du paysage, le fleuve est aujourd'hui un peu « périphérique » à la ville qui semble plutôt s'en méfier (historiquement en raison des inondations, même si les cartes anciennes montrent déjà des utilisations de ces terres inondables).

Le 1^{er} principe de la stratégie paysagère consiste ainsi à « **mettre en valeur le Rhône dans la ville** » et à **ouvrir la ville vers l'eau**, en profitant de la très grande qualité potentielle des futurs quais (urbains et plus « naturels ») en lien avec la 3^e correction du Rhône.

Ces nouvelles ambiances à Sion viendront ajouter les paysages des rives aujourd'hui peu valorisés aux paysages traditionnels caractéristiques (vignes et châteaux). L'ensemble devrait maintenir et/ou viser un haut niveau de qualité.

Trois séquences peuvent être distinguées dans la traversée de ville, et leur aménagement a fait l'objet d'un concours conduit conjointement par la Ville et le Canton (2011) :

- Dans le quartier de Vissigen, des berges à ambiance plutôt végétale (y compris le canal de Vissigen) ;

- Au sud du futur quartier de Ronquoz 21 (rive droite), une ambiance de quai urbain ;
- Au nord du quartier industriel de Chandoline, à nouveau une ambiance à dominante végétale, donnant sur des espaces de grande qualité (parc des Ateliers, canal de Vissigen).

Les berges du fleuve doivent constituer, à terme, l'un des axes importants du réseau des espaces publics (plutôt dévolu à la mobilité douce de loisirs), favorisant la découverte des différents quartiers de la Ville. C'est précisément l'ambition du projet d'aménagement des berges du fleuve comprenant en outre la requalification du canal de Vissigen, développé conjointement avec le canton et l'équipe lauréate du concours de la traversée du Rhône en ville de Sion.

P2 - Le respect des limites de l'urbanisation détermine la qualité du paysage : il faut privilégier le développement vers l'intérieur et respecter les césures vertes.

Le respect des **silhouettes urbaines** et des **limites** constitue ainsi l'un des principes fondamentaux du Plan directeur communal, et pour y parvenir il s'agit de privilégier l'urbanisation vers l'intérieur, ou en d'autres termes de contenir le développement de la ville en la construisant d'abord à l'intérieur de ses limites actuelles. Ainsi, dans l'espace délimité, la qualité urbaine sera étroitement dépendante de la valorisation de son paysage intérieur, naturel et minéral, et de ses éléments patrimoniaux.

Dans cette optique, les deux vastes « **césures vertes** » qui délimitent la ville dense constituent un 2^{ème} élément essentiel de cette stratégie :

- A l'est, l'entité paysagère « composite » entre Sion et Uvrier + Bramois est occupée par le golf au nord, l'Hôpital au centre et des vergers de pommiers au sud. Malgré son occupation par différentes activités, la dominante verte qui se lit clairement depuis les coteaux justifie cette dénomination de « césure verte » ;
- A l'ouest, l'entité paysagère « symétrique » se glisse entre l'aéroport, Châteauneuf et Conthey, et englobe le secteur de loisirs des Iles au sud et la Crête des Maladaires et Montorge au Nord.

P3 - Les coteaux viticoles, arboricoles et sylvicoles ainsi que les terres agricoles sont essentiels à l'identité de Sion : il faut conserver leurs caractéristiques et leur capacité de production.

Ce 3^{ème} principe essentiel concerne **la préservation des coteaux viticoles, arboricoles, herbagers** (prairie de fauche et de pâture) et de production forestière de l'adret et de l'ubac qui contribuent à l'identité locale en plus du patrimoine bâti : le développement de la Ville devra donc veiller à conserver les caractéristiques de ce paysage dans les zones à bâtir (murs de pierres, taille des parcelles, volumétrie des constructions) et affecter systématiquement les secteurs hors zone à bâtir dans la zone appropriée (agricole protégée ou viticole selon les cas) afin de maintenir des conditions favorables à la production, sans laquelle ce paysage perdrait toute signification.

La préservation **des terres agricoles (y compris jardins potagers)** du fond de vallée – dans l'optique des travaux en cours de la 3^{ème} correction du Rhône – et des coteaux constitue une autre facette du même principe : ces terres sont à la fois utiles à la production et au paysage.

P4 - Les collines façonnées par le glacier du Rhône, socles des châteaux, sont des éléments structurants du paysage : il faut les préserver et les valoriser comme facteurs d'identité.

D'autres éléments naturels – tels que les forêts, mais aussi les affluents du Rhône et leur cône de déjection, les lacs proglaciaires (Montorge) et milieux humides (existants ou à (re)créer), les prairies sèches et leur écosystème, les blocs erratiques – façonnent le paysage et l'identité locale : tous les aménagements doivent être conçus en prenant en compte leur importance pour la qualité du cadre de vie.

P5 - Les valeurs naturelles contribuent à la diversité des paysages : leurs gradations de qualité et leurs différentes natures permettent de nuancer les niveaux de protection / valorisation de ces sites non bâtis essentiels au projet de territoire de Sion. La valeur foncière des espaces non bâtis (agricoles, naturels, viticoles, arboricoles, forestiers, etc.) n'est à première vue pas comparable à celle des terrains

constructibles, mais elle est néanmoins déterminante pour l'ensemble du territoire, à la fois par la biodiversité qu'elle permet de maintenir et pour les nombreux services que la nature rend à l'homme (filtration des eaux, protection contre les dangers naturels, atténuation de la chaleur lors d'événements caniculaires, captation des polluants atmosphériques, production d'oxygène, lieu de ressourcement, etc.). Ces espaces contribuent également grandement à la qualité de vie des sionnois (lieux de promenade, visions sur des espaces ouverts aux végétations diverses, etc.).

Les coteaux constituent un milieu sensible, en particulier celui de Salins et des Agettes où le réseau de prairies et de pâturages maigres et les nombreux torrents parallèles constituent un réseau de valeur pour la biodiversité.

P6 - La prise en compte des dangers contribue aussi, à sa manière, à la préservation de la qualité du paysage et au renforcement des qualités naturelles.

La prise en compte des dangers présente un double intérêt : la sécurité (et la loi l'exige), mais aussi le paysage. En préservant de la construction par exemple les secteurs de glissement de terrain ou d'inondation, ou encore les espaces réservés aux eaux sur les coteaux, ce sont les espaces soumis aux aléas naturels qui restent lisibles. Or ceux-ci sont en lien direct avec la topographie et la microtopographie, qu'ils soulignent et respectent.

Une carte des dangers existe pour la commune, elle est évolutive (par ex. la 3^{ème} correction du Rhône) et tout aménagement ou construction doit la respecter.

P7 – Espèces, biotopes et liaisons biologiques : préserver et valoriser le patrimoine naturel.

La stratégie nature de la Ville doit viser la préservation des richesses naturelles (milieux secs et humides / surfaces agricoles / boisement forestier) à long terme par la mise en place d'outils adaptés (objets protégés) et renforcer les populations d'espèces prioritaires et menacées, dans un contexte de développement économique et urbain avec lequel un équilibre doit être trouvé.

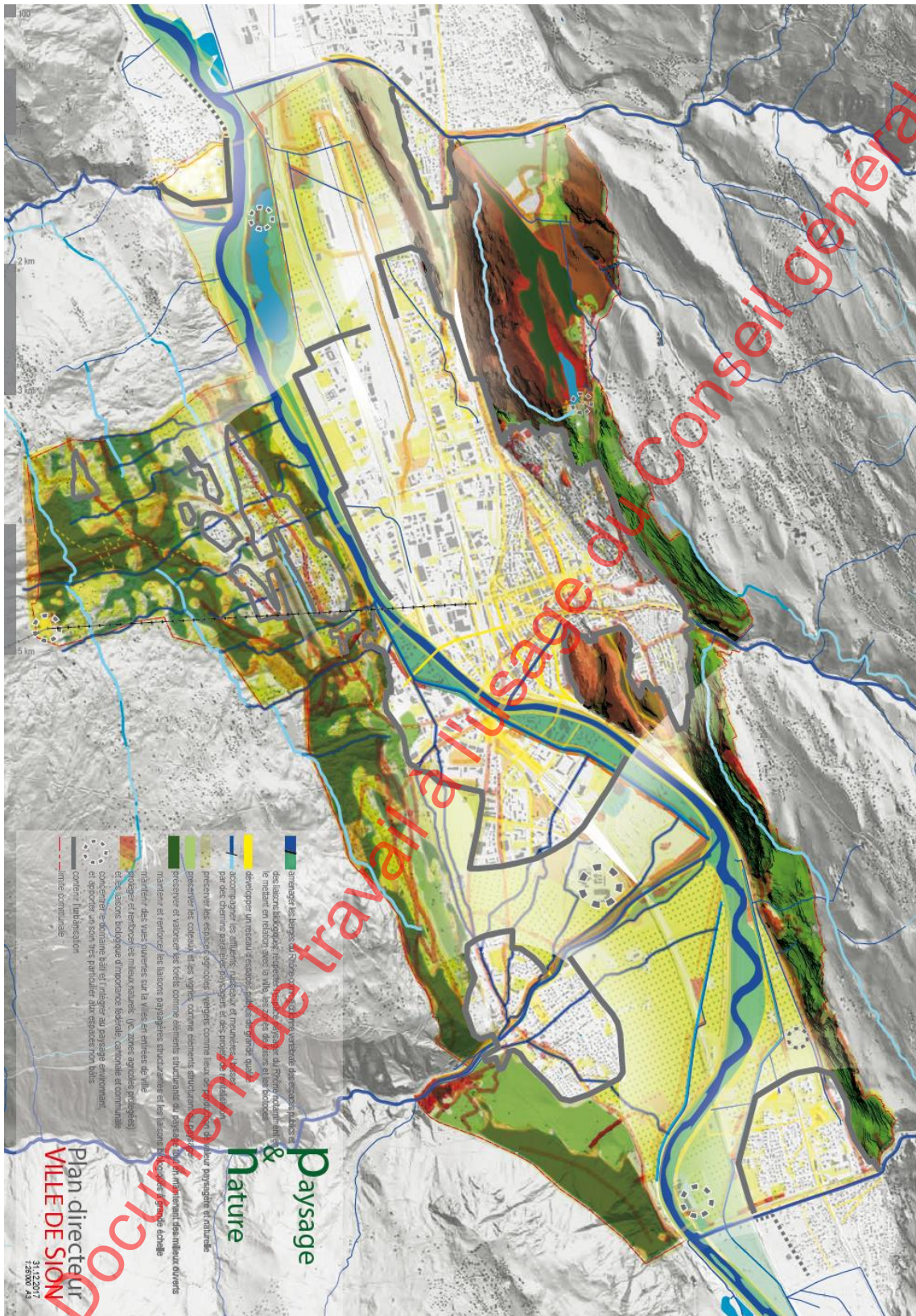
Plusieurs sites à haute biodiversité (hotspots), tels que les Maladaires-Montorge, Valère - Tourbillon et le biotope de Platta d'en Bas, les Iles, le bois de la Borgne, Longeborgne, la forêt de Batassé et le biotope de la Blancherie-Ecussons, ont été identifiés sur le territoire communal. Il est de la responsabilité de la Ville de les préserver et de les valoriser, voire de les renforcer. La gestion des activités de loisirs doit être en lien avec les valeurs naturelles des sites.

Les liaisons biologiques permettant la mise en réseau des différents biotopes naturels (également avec les coteaux) doivent être améliorées (biotopes relais et autres infrastructures). La fragmentation des milieux naturels doit être stoppée.

Les éléments déterminant de la colonne vertébrale nature de la Ville de Sion, à revitaliser et/ou à maintenir, sont notamment :

- Le Rhône, ses affluents et le canal de Vissigen ;
- Les sites humides de Corbassières, de Vissigen, du golf de Sion, des étangs du bois de la Borgne ;
- Les milieux herbacés (pour le bétail) ouverts limitant l'avancement de la forêt et la fermeture des milieux ;
- Les milieux herbeux (talus) et les structures pour la faune aux abords des voies de communications (entretien différencié) ;
- Les espaces verts urbains et périurbains (arbres, haies, gazons fleuris, [jardins potagers](#)) ;
- La forêt et ses fonctions de refuge et ses corridors faunistiques.

S1- S'appuyer sur la préservation / valorisation de la nature et du paysage pour qualifier la Ville.



B2. La stratégie économique

La stratégie économique entend mieux utiliser les atouts de la ville et son évolution, en structurant la localisation des activités, sans pour autant adopter une planification rigide. Les décisions prises dans les différents domaines et sites doivent être évaluées dans leurs effets, afin de maintenir une commune économiquement dynamique.

Le principe **central** consiste à accompagner la localisation (ou relocalisation - déménagement d'un site à l'autre de la commune) des entreprises pour qu'elles s'installent « au bon endroit », c'est à dire avec l'accessibilité qui correspond à leur clientèle (par ex. TP pour les objets légers et TIM pour les objets lourds). Le « bon endroit » comprend aussi le voisinage d'autres entreprises similaires ou complémentaires qui peuvent permettre le partage de certains services ou la création d'une image (ex. Pôle santé).

Cette stratégie accorde une importance particulière à l'accompagnement des entreprises, notamment lors des localisations et relocalisations, pour mieux les positionner en fonction de leurs besoins spécifiques et de l'intérêt général de la commune à long terme. Cette politique suppose que la commune dispose d'une marge de manœuvre foncière (en terrains disponibles à court terme), ce qui est prévu par l'extension mesurée (et compensée) de l'actuelle zone industrielle.

Le but ultime est à la fois de profiter des synergies entre les entreprises quelle que soit leur taille (par ex. entre l'EPFL, les HES-SO et les nouvelles micro-entreprises innovantes) et - à l'inverse - d'éviter l'organisation involontaire de concurrences destructrices (par ex. l'installation en périphérie de commerces entraînant la disparition de ceux du centre-ville).

La ville comprend **des situations urbaines diversifiées** (centre, zones). Il est intéressant de profiter de cet atout en réorganisant les sites en fonction de leurs caractéristiques (en particulier leur profil d'accessibilité et leurs domaines d'activités privilégiés) :

- Dans cette optique, **les centralités urbaines** (anciennes et nouvelles) méritent d'être renforcées (ou créées), afin de continuer à accueillir toutes les entreprises sans nuisance pour leur voisinage ;
- Et **les zones d'activités** doivent être localisées selon leurs spécificités (type d'accessibilité, taille des parcelles, etc.), dans des secteurs mieux différenciés et organisés. Cette mutation progressive des zones nécessite un travail commun dans la durée entre les services de l'urbanisme et de la mobilité et de la promotion économique.

L'enjeu commun à toutes ces mesures est **la qualité du cadre de travail** : la convivialité du centre-ville, le bon fonctionnement et **la qualité paysagère** des différentes zones d'activités, dans le respect de leurs différences (par ex. par l'amélioration de l'accès poids lourds à Chandoline pour les entreprises du bâtiment, mais aussi par la couverture de leurs dépôts de matériaux).

E1 - Le centre-ville - la ville traditionnelle et ses commerces (de taille moyenne) - **constitue le principal secteur d'activités de la commune et mérite à ce titre d'être renforcé.**

Par l'attribution du Prix Wakker (2013), Patrimoine Suisse a récompensé la Ville de Sion pour la convivialité retrouvée au centre-ville. Les incidences économiques positives résultant des différentes opérations de requalification ne font aujourd'hui plus de doute. La Ville doit poursuivre sa politique actuelle d'animation et de qualification des espaces dans cette recherche de qualité. Concrètement ceci revient à valoriser les structures patrimoniales en lien avec l'espace public et à y renforcer la mixité urbaine :

- En réservant les rez-de-chaussée pour le commerce de type « shopping » et « touristique » en lien avec l'espace public ;
- Et en destinant les étages à l'habitat et aux services (bureaux, médecin, assurances, etc.).

Le maintien du tissu commercial du centre-ville est un enjeu majeur, qui impose de dimensionner l'offre commerciale des nouveaux quartiers en conséquence (Cour de Gare et Ronquoz 21), du point de vue quantitatif (en quantité raisonnable) et qualitatif (en développant des spécificités).

E2 – Ronquoz 21 (Ville du XXI^e siècle) - constitue le réservoir principal du développement de la ville.

Profitant de son accessibilité multimodale (gare CFF, projet de télécabine, bus, cars postaux, TIM) et de sa faible densité actuelle, ce secteur, situé entre les voies CFF et le Rhône en direction de la transversale ouest, se développera au fil du temps sous forme de nouveau quartier mixte, accueillant de l'habitat et des activités de différentes natures, afin d'en faire progressivement un lieu vivant et réapproprié.

Cette mutation urbaine durera un certain temps. Ce tissu constituera à terme un nouveau quartier de Sion, apportant une proposition complémentaire aux autres quartiers du territoire sédunois, une image plus contemporaine, à la fois innovante (voir E4) et « branchée ». Dans ce sens, les activités (en particulier tertiaires) qui s'implanteront dans ce site pourront, par exemple, comprendre un centre de créativité ou tout nouveau registre en lien avec les métiers de demain, comme l'énergie (en raison de la compétence hydroélectrique locale), la chimie verte ou les technologies du vivant.

Pour pouvoir accompagner cette mutation en délocalisant les entreprises à fortes contraintes pour leur voisinage urbain, la Ville doit disposer de foncier à proposer à ces entreprises (cf. E3).

E3 - Les sites d'activités doivent être localisés et organisés selon leurs spécificités, dans des secteurs mieux différenciés.

La Ville entend mener une politique foncière active par l'extension de la zone actuelle des Îles, sur la base de sa spécificité et des possibilités de synergie. Il faut « localiser la bonne entreprise au bon endroit » en fonction des besoins des entreprises et de l'intérêt général de la Ville, ce qui conduit aux recommandations suivantes :

- les entreprises à forte contrainte (industrie ou artisanat lourd) dans les secteurs industriels sans contact direct avec les éléments paysagers structurants (berges du Rhône et coteau) ni le voisinage habité ;
- les sites de dépôt / traitement de matériaux dans des secteurs facilement accessibles aux camions, mais sans voisinage sensible aux nuisances (discontinues dans le temps) ;
- les entreprises à contrainte moyenne en bordure de ville dans les secteurs à sensibilité paysagère (en contact avec le Rhône et le coteau par exemple), et dans les zones mixtes (compatibilité avec les autres fonctions à examiner au cas par cas) ;
- l'artisanat à faible contrainte à Uvrier, Salins et Aproz.

La Ville et le Canton veulent faire de l'aéroport de Sion un instrument pour la promotion économique et touristique cantonale. Depuis le 1er janvier 2018 et le retrait des Forces aériennes, l'aéroport de Sion est un aéroport civil, qui doit garantir une utilisation militaire restreinte. L'application de cette stratégie implique :

- un développement des vols d'affaires et l'augmentation des vols commerciaux ;
- le maintien des vols hélicoptères assurant les services de sécurité indispensables aux régions de montagne ainsi que le maintien de l'aviation de loisirs ;
- l'aéroport de Sion se veut un partenaire des forces aériennes, comme aéroport de dégagement ;
- les activités reliées à l'aéroport serviront également à la formation dans les métiers de l'aéronautique et développera de nouvelles technologies dans ce domaine.

E4 - L'Axe de l'innovation - d'Energypolis au pôle Santé - concentre des activités économiques fortes.

Cet axe - dont la mutation durera un certain temps - met en lien différents sites. La partie ouest servira pour la recherche fondamentale (EPFL), la recherche appliquée (HES SO) et la possible implantation de start-up, tandis que la partie est sera, quant à elle, utilisée pour le pôle hospitalier et les activités liées à la médecine. Le Cours Roger Bonvin comme zone de respiration et de mobilité douce servira de lien entre ces deux pôles. Des fonctions fortes pourront l'entourer.

Ces futures évolutions devront impérativement s'intégrer dans le contexte de coupure paysagère dans lequel le pôle santé est inséré, et présupposent une attention toute particulière aux aspects architecturaux et de mobilité (infrastructure et stationnement).

E5 - Les « points d'appui » de la ville ordinaire permettent d'offrir les services (publics et privés) nécessaires aux habitants.

Dans les quartiers et les villages (en dehors des opérations d'exception), **les centralités de proximité** doivent être développées conjointement à la densification de l'habitat, afin d'y localiser les commerces et services de proximité (scolaires, sociaux, sportifs et culturels), en visant un maximum de synergies.

Les centralités communales comprennent un certain nombre de sites monofonctionnels ou à fonctions particulières qui doit être localisé et organisé en fonction de leur spécificité (en particulier leur bassin de fréquentation, clientèle et leur accessibilité) : enseignement et formation (établissements de formation professionnelle), équipements publics et activités privées d'intérêt général (établissements culturels, sociaux et sportifs).

Leur traduction réglementaire sera mise en place par le PAZ & le RCCZ, en fonction de leur échelle.

Les centralités régionales / cantonales englobent également des établissements publics et des établissements privés :

- Comme pour les centralités communales, les sites destinés aux **équipements publics de rayonnement régional ou cantonal** (par ex. enseignement supérieur ou équipement de congrès) seront identifiés par le PAZ & RCCZ, avec une marge de manœuvre pour permettre d'accueillir demain des projets encore inconnus aujourd'hui ;
- Les **secteurs destinés aux centres d'achat d'importance** seront identifiés par le PAZ & RCCZ afin d'y accueillir des commerces de taille importante et complémentaires à ceux des autres zones, en veillant par leur dimensionnement à éviter l'organisation involontaire de concurrences destructrices et en assurant une mobilité maîtrisée.

Dans certains lieux de la ville, **des secteurs mixtes** seront localisés par le PAZ & RCCZ, afin de contribuer à préserver l'animation en ville, qualité essentielle du cadre de vie (en certains lieux), et éviter des quartiers monofonctionnels :

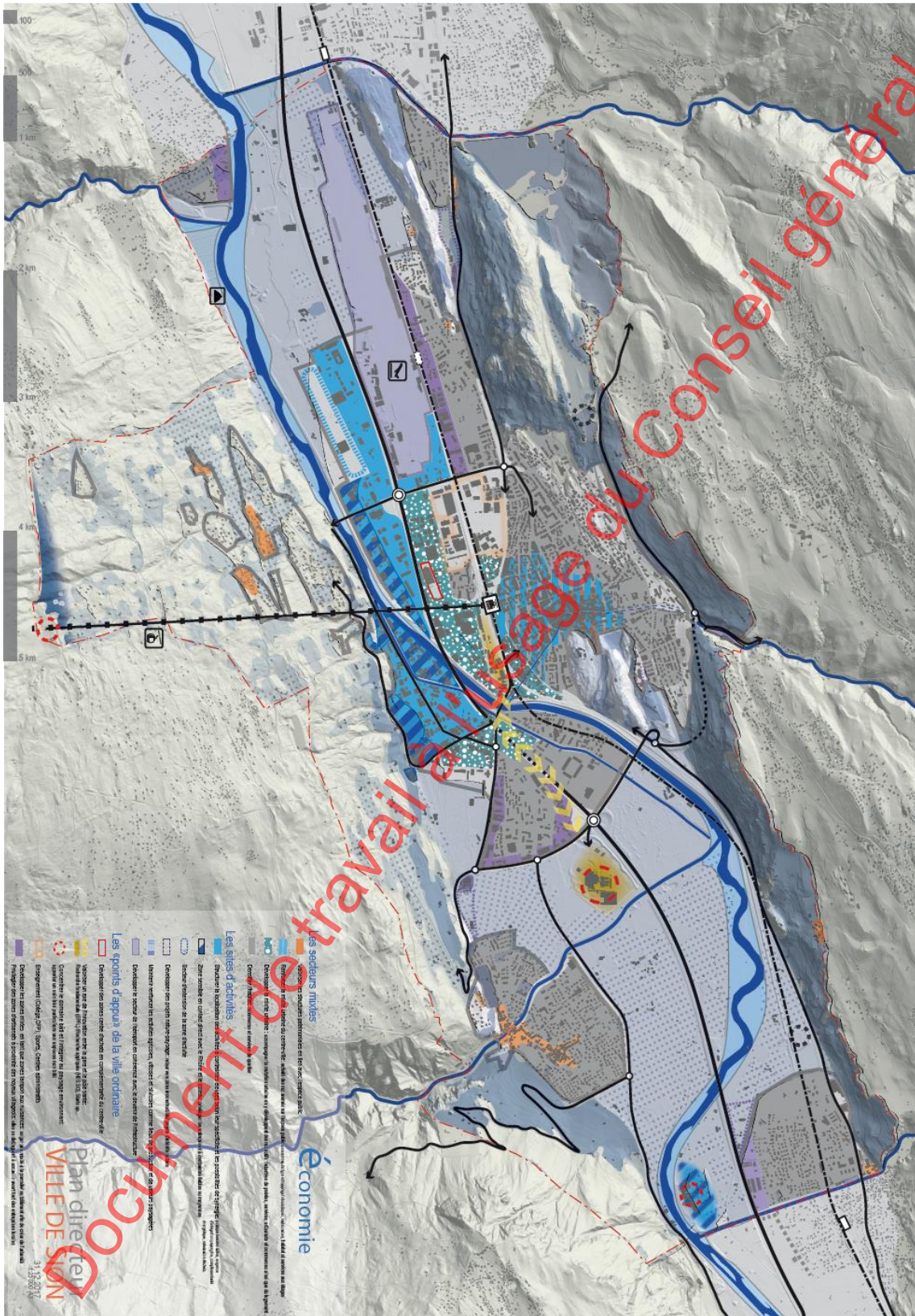
- Pour servir de zones tampons et protéger le voisinage résidentiel des nuisances (aéroport, axes routiers importants, etc.). Dans ces secteurs seront développées avant tout des activités à faibles contraintes et nuisances (commerces, services, artisanat, industries de pointes), avec l'exigence d'une mixité à la parcelle / au bâtiment afin de créer de l'urbanité ;
- Le long des axes structurants, avec l'exigence de rez ouverts au public (certaines activités peu inductrices d'animation pouvant être restreintes en certains secteurs particulièrement stratégiques) ;
- Dans les centres administratifs de grande ampleur, avec l'exigence d'un pourcentage minimum de logements.

E6 - Les espaces agricoles, sylvicoles et viticoles contribuent à la fois à l'économie et à la qualité de vie de la commune.

Pour favoriser le maintien des activités agricoles, viticoles et sylvicoles comme lieux de production et de valeurs paysagères, la juste traduction réglementaire devra être mise en place (dans le PAZ & RCCZ). Certains secteurs retourneront à l'activité agricole (Pont-de-la-Morge, Bramois, Uvrier) ou à la protection de la nature.

S2- Favoriser l'attractivité et le bon fonctionnement de Sion en guidant l'installation de la bonne entreprise au bon endroit.

Document de travail à l'usage du Conseil général



B3. La stratégie touristique

Dans un contexte général de crise structurelle, liée aux changements de société du côté de la demande, et à une situation d'hyper-concurrence du côté de l'offre (10'000 destinations concurrentes à moins d'un jour de déplacement), la stratégie touristique de la Ville doit se fonder sur les besoins des différentes catégories d'acteurs concernés (résidents, autorités communales, touristes et opérateurs), ainsi que sur la spécificité du tourisme en zone de montagne.

La ville de Sion dispose d'atouts réels :

- un centre historique au patrimoine riche, préservé, valorisé (Prix Wakker 2013) et animé (tant par des événements que par les nombreux commerces qui s'y trouvent) ;
- un potentiel archéologique (art funéraire) à valoriser ;
- un vignoble en terrasse spectaculaire (avec les plus hauts murs en pierre sèche d'Europe) et des cultures environnantes (vergers notamment) qui embellissent le paysage et génèrent des produits du terroir forts et emblématiques du Valais (vins, pommes, abricots, seigle, etc.) ;
- un accès à la haute-montagne et au grand ski, le haut de la commune étant la porte d'entrée est du domaine des 4 Vallées ;
- une complémentarité avec les nombreuses stations alentour, principalement orientées vers des offres sportives ;
- le statut de capitale qui lui confère une position exclusive et une certaine notoriété ;
- une excellente accessibilité multimodale (autoroute, gare routière la plus grande de Suisse, réseau ferroviaire, aéroport civil de Sion - voué à se développer en un instrument de promotion économique et touristique cantonal) ;
- et de manière plus générale, la sécurité de la Suisse et les moyens financiers globaux dédiés à la promotion touristique cantonale (50 millions/an en Valais).

Sion n'étant pas une destination touristique en soi (majorité de clientèle locale et excursionniste), les handicaps ne sont pas négligeables non plus : à Sion – comme dans l'ensemble du Valais – le tourisme souffre de l'absence de « chaîne de production » (fragmentation des acteurs et difficulté à produire de la valeur ajoutée), de la faible taille des destinations (inexistantes sur le marché mondial), de l'état de la structure hôtelière (celui des années 70) et des remontées mécaniques (rénovations insuffisantes, même si le mouvement démarre), de la saisonnalité de l'activité touristique et de l'image « ennuyeuse » et fatigante des activités offertes (montagne = effort).

En outre, les récentes modifications légales (LRS et LAT) sont susceptibles de modifier le jeu des acteurs : le marché des lits froids étant désormais fortement régulé, certains gros opérateurs aujourd'hui peu présents en Suisse (comparativement à la France) envisagent de s'intéresser au marché helvétique. L'intérêt général est que les collectivités soient prêtes au dialogue, de manière à ce que les projets aillent dans le sens souhaité de l'intérêt commun.

T1 - Pour être durable, la stratégie touristique ne peut être basée que sur le respect de la population et de la culture - autant locale (résidents) que de villégiature (clients et touristes), de l'environnement, du paysage, de la nature, du patrimoine culturel, social et religieux ainsi que sur le respect de l'offre touristique actuelle.

L'innovation est indispensable pour atteindre le succès économique escompté. Mais toute innovation doit intégrer cette notion de respect. Sans cette condition de base, la matière même du tourisme disparaîtra, ou ne permettra que des plus-values à court terme.

T2 - Pour être économiquement viable, la stratégie touristique doit être fondée sur un tourisme intégré, de qualité, et capable de produire de la valeur ajoutée durant toute l'année selon le principe d'un tourisme 4 saisons.

L'intégration - Cette notion s'applique à différents registres complémentaires :

- Les personnes - Les différents groupes (résidents à l'année, personnel fixe, étudiants, personnel saisonnier, excursionnistes, personnes séjournant pour du tourisme ou du business, etc.) doivent vivre en harmonie. Les besoins de chacun doivent être respectés.
- Le territoire - On évitera de créer des zones spécifiques pour chaque type de personnes et on privilégiera l'intégration des différents groupes.
- Les produits touristiques - L'offre touristique doit être diversifiée, elle doit tirer parti de la multiplicité des possibilités offertes localement : plaine et montagne, sport et culture, produits du terroir et tourisme industriel, etc.

Les investissements doivent être optimisés, de manière à ce que les infrastructures et équipements soient utiles aux touristes comme aux séduois.

La valeur ajoutée - Compte tenu des coûts de production en Suisse, le tourisme ne peut viser que des prestations de qualité, en tirant partie de la beauté et de la mise en scène des paysages (naturels et bâtis), de l'authenticité de l'offre (produits et prestations), en veillant attentivement à son amélioration continue.

L'importance de l'hébergement est cruciale, en raison de la forte valeur ajoutée générée pour la destination par les touristes de séjour. L'offre d'hébergement doit disposer de standards diversifiés.

T3 - Le développement du tourisme doit valoriser les potentiels de la commune (de la plaine à la montagne).

La commune de Sion peut offrir un produit touristique exceptionnel grâce à sa situation sur **quatre milieux différents** : 1. la ville, 2. le terroir / gastro-terroir, 3. la grande nature, 4. les villages et quartiers.

La vision politique doit favoriser la complémentarité entre ces milieux et bénéficier des qualités territoriales suivantes :

1. **La ville** - L'image de Sion est actuellement fondée sur Valère et Tourbillon et leurs collines respectives, renforcée par le positionnement récent « Sion terroir urbain » (Sion ville gourmande). Elle profite également de la qualité patrimoniale et archéologique de la ville et de ses espaces publics. La ville (centre historique) doit poursuivre sa politique actuelle d'animation (contrôle de l'occupation des rez notamment) et de qualification (espaces publics, patrimoine ancien et contemporain, etc.). La beauté de la ville, y compris dans son périmètre et ses accès, doit être préservée.
2. **Le terroir / gastro-terroir** - Vignobles en terrasses, vergers, champs, etc., ceinturent de manière harmonieuse la ville, de la plaine à la montagne, tant sur l'adret que sur l'ubac. Il s'agit de maintenir cet écran si particulier, et de continuer à valoriser leurs produits à travers la création de produits phares (Croustilles, Grands Crus, etc.) et les différents acteurs économiques locaux (restaurants, commerces, marchés, etc.), notamment grâce à la notion du STU (Sion terroir urbain).
3. **La grande nature** - La grande nature est visuellement très présente à Sion, que ce soit en plaine, sur les coteaux ou en montagne (cône de Thyon, bois de la Borgne, domaine des Iles, etc.). Elle est notamment incarnée par la forêt sur les coteaux et les montagnes trônant au-dessus de la ville (Haut de Cry, Maya, etc.). L'accès au ski (entrée est des 4 Vallées et stations alentours) s'effectue souvent en parcourant cette grande nature.
Sa nécessaire mise en scène doit être organisée (chemins de ronde, vues, etc.).
4. **Les villages et quartiers** - Champsec, Châteauneuf, Bramois, Platta, Salins, les Agettes et ses hameaux, Uvrier, Vissigen, Pont-de-la-Morge : toutes ces entités composent, avec le centre historique, les zones habitées de la Ville de Sion.
 - Les villages et quartiers doivent offrir des qualités spatiales de haut niveau.
 - Ils doivent également permettre de retisser des liens avec leur voisinage grâce au renforcement de la perméabilité (pour la mobilité douce). Aujourd'hui, la perméabilité verticale est en partie perdue. Certaines stations, très étalées, ont coupé les chemins qui

reliaient les villages aux alpages, *a contrario* de la perméabilité horizontale qui a été maintenue, notamment grâce aux bisses.

- Le développement des Mayens de l'Ours (secteur des Zeffeuges + Mayens de l'Hôpital), quartier à considérer à part entière comme faisant partie du territoire communal, doit être encadré et lié à la clause du besoin notamment en lien avec le projet de liaison câblée plaine-montagne. La préfiguration du développement des Mayens de l'Ours doit être étudiée de façon intercommunale afin de mettre en évidence les atouts et les fortes contraintes du site, et surtout d'éviter un développement inapproprié.

La qualité des **infrastructures** de Sion concerne à la fois la mobilité de tous les jours, les loisirs, et doit également être utilisée pour le développement touristique :

- l'accès aux stations doit être organisé en transports publics depuis le domicile (Sion ou ailleurs), et l'accès à la montagne doit être possible par les remontées et convivial depuis les stations. Un accès direct en transports par câble depuis la gare représenterait un atout important en comparaison internationale : fluidité de l'accès, découverte progressive des sites (transport comme une expérience en soi), développement de nouveaux produits touristiques et sportifs en synergie avec les activités dites urbaines.
- l'offre d'activités de bien-être et de découverte doit être renforcée.

La création de **conditions cadres favorables à la culture** va également dans ce sens :

- La qualité des espaces publics (actuelle et future) permet de faire de la ville un véritable espace d'exposition en plein air (par ex. par la présence d'œuvres d'art ou de manifestations) ;
- Et la valorisation ou la création de lieux de culture - qu'ils soient patrimoniaux comme les châteaux ou des infrastructures - permettent de faire vivre la ville pour ses différents publics (des théâtres de la vieille ville, à la zone culturelle de Chandoline ou la Ferme Asile).

T4 - Le développement du tourisme doit être maîtrisé.

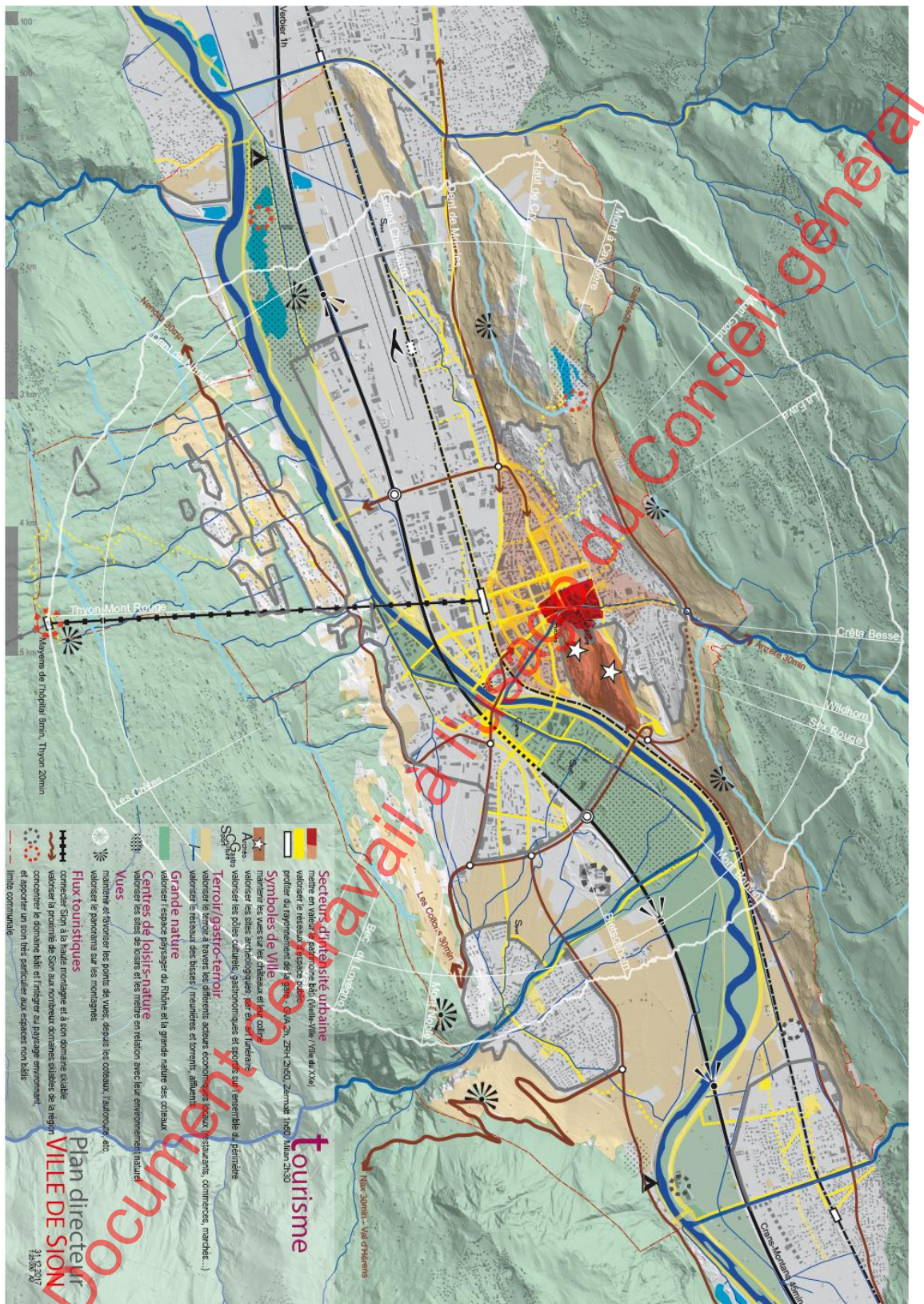
Pour répondre à cet enjeu essentiel et veiller à préserver des potentiels pour le futur, la Ville doit articuler des préoccupations d'organisation du développement et des préoccupations matérielles :

- Le développement doit être conçu et mis en œuvre de manière concertée, et la Ville doit veiller à conserver des droits de blocage, de manière à pouvoir refuser des projets qui iraient à l'encontre de l'intérêt général.
- Les conditions cadres des partenariats à venir devraient être explicites.
- Les acteurs économiques qui souhaitent profiter de la valeur ajoutée générée par le tourisme, notamment par la création d'une marque territoriale partagée, doivent également répondre à des obligations pour assurer la qualité de l'offre tout au long de l'année (par ex : jours et heures d'ouverture des commerces).
- Et la prise en compte des principes du développement durable, notamment la préservation d'opportunités de développement pour les générations futures, ne doit pas être oubliée, en particulier pour la gestion des ressources rares en montagne comme en plaine.

T5 - Le tourisme à Sion doit rechercher des synergies avec le réseau régional.

Sion dispose d'une offre touristique spécifique, elle peut de surcroît profiter de l'offre régionale pour renforcer son positionnement. Dans ce sens, il faudra éviter de développer des infrastructures existantes au niveau régional (...).

S3- Renforcer le développement du tourisme en se fondant sur les spécificités de Sion et en visant un haut niveau de qualité.



B4. La stratégie de mobilité

La stratégie de mobilité est fondée sur la structure du territoire qui permet de développer les potentiels de chaque mode en fonction de leur échelle. La taille de la ville, dont le centre s'inscrit aisément dans un cercle d'un rayon de 1km, est propice à la mobilité douce. La linéarité de la plaine du Rhône est favorable aussi bien aux transports publics urbains, régionaux et nationaux, qu'à l'autoroute et aux déplacements à vélo. La géographie de la ville et de la plaine permet ainsi de combiner les différentes manières de se déplacer, les plus traditionnelles (voiture canalisée, bus et train) avec les plus contemporaines (vélo et marche) dans une optique de santé publique et de durabilité (lutte contre la sédentarité et augmentation de la qualité de l'air).

Ainsi, le système des déplacements doit fonctionner pour l'utilisateur. Il englobe différentes échelles et cherche à mettre en cohérence les distances et les moyens de transports qui leur correspondent le mieux pour offrir un véritable choix modal :

- 1km à pied permet d'atteindre tout le centre-ville ;
- 2km voire 3 à 5 km à vélo couvrent l'ensemble du centre-ville et de ses quartiers contigus (dans le sens est/ouest) ;
- 5km en bus urbain et régionaux permet d'atteindre les autres pôles de l'agglomération (Conthey et St-Léonard), et de rejoindre aisément les coteaux depuis la vallée ;
- l'échelle de la région correspond aux trains et aux bus régionaux ;
- au-delà, l'échelle suprarégionale est desservie par les trains interrégionaux (IR) et les EuroCity (EC).

Par ailleurs, le « squelette » du système des déplacements est conçu en étroite coordination avec les logiques de l'urbanisation et de l'économie. Ce squelette est formé des différents réseaux de déplacement qui doivent desservir les centralités regroupant les services, commerces, emplois et/ou habitants avec une certaine densité afin d'assurer un bassin de clientèle aux transports publics.

Dans AggloSion, les centres principaux sont Ardon, Vétroz, Conthey et la Ville de Sion. Les villages des coteaux constituent des pôles secondaires. À Sion, les centralités principales sont la gare CFF, le centre-ville, les quartiers de Châteauneuf, Champsec et Vissigen, l'Hôpital régional, Bramois, Uvrier et Salins. De nouvelles centralités sont également amenées à se développer, le Sud de la gare – Ronquoz 21 – et le secteur du Cours Roger Bonvin.

Cette stratégie (définie par le Plan de circulation « Sion 2030 ») vise en particulier à assurer un environnement de qualité, en préservant les secteurs sensibles (comme le centre-ville) de la pression du trafic, tout en assurant une accessibilité locale et globale. Elle se décline à deux échelles (celle de l'ensemble de la commune et celle du centre-ville) et se compose de quatre stratégies majeures, qui servent de base à l'établissement du concept mobilité. Celui-ci se veut multimodal et concerne aussi bien les transports individuels motorisés que la mobilité douce et les transports publics. Les schémas et cartes ci-après traduisent des principes et des intentions et, ne doivent pas être considérés comme figés.

M1 - Sion dispose d'infrastructures dont beaucoup d'autres « rêvent » : il faut les utiliser pour mieux valoriser le potentiel existant dans les différents modes de transport (jonctions autoroutières, lignes CFF et berges du Rhône).

La structuration générale du système multimodal met en cohérence les modes et les échelles.

L'échelle inter-cités est celle du train et de l'autoroute.

- La gare permet les contacts avec différentes régions (yc linguistiques), ce qui constitue un argument fort pour inciter les entreprises et activités à se localiser à proximité ;
- L'autoroute et ses deux échangeurs permettent une accessibilité très facile à Sion, sans traverser le centre-ville, tant pour les zones utilitaires que les zones denses (double accessibilité).

M2 - Les différents secteurs de la ville doivent être desservis par un réseau de transports publics efficace accessible pour les personnes à mobilité réduite: il faut relier les centralités et les quartiers d'habitation vers le centre de Sion avec les axes TP structurants.

L'échelle d'agglomération est d'abord celle des transports publics (TP).

- À l'échelle de l'agglomération, les différents secteurs urbanisés doivent être desservis par un réseau de transports publics efficace : il faut relier les centralités et les quartiers d'habitation vers le centre de Sion avec des axes TP structurants :
 - Les lignes principales d'agglomération (en bleu foncé sur le plan ci-après) desservent de manière efficace les secteurs les plus denses et les différents quartiers de la ville (cf. projet ggoSion PA2 et aggro Valais central PA3).
 - Les pôles secondaires d'agglomération sont reliés au centre et à la gare de Sion. Ces liaisons (en bleu clair) assurent à ces localités une desserte urbaine attractive et un rabattement sur la gare de Sion. En ville de Sion, elles sont renforcées afin de lier les quartiers nord et sud de la gare et de répondre aux objectifs de la stratégie urbaine. Pour y parvenir, il s'agira d'augmenter la fréquence des lignes situées sur le tronçon commun nord-sud aux heures de pointes et d'étudier une nouvelle traversée du Rhône.
 - La liaison câblée plaine-montagne aujourd'hui à l'étude permettra de desservir les villages et stations du mi-coteau grâce au rabattement des lignes de bus régionaux à proximité de la gare amont, jouant ainsi le rôle de nouveau nœud de transport public sur le site des Mayens de l'Ours. La réalisation de cette liaison câblée permettra également la mise en place des conditions cadre pour la desserte de la station de Thyon 2'000 (tronçon 2 : MDO-Thyon 2'000). En parallèle à ce projet de transport TP, le développement d'un nouveau quartier de Sion aux Mayens de l'Ours est étudié. Cette localisation stratégique connectera directement ce quartier au centre de l'agglomération grâce à une infrastructure TP performante.
- Une offre complémentaire aux TP classiques, par exemple grâce à des transports à la demande (taxi) où des systèmes innovants de mobilité (navettes autonomes) sont à envisager dans certains secteurs de la commune bénéficiant de spécificité propre (masse critique insuffisante, horaires particuliers liés à des heures de pointes, contraintes d'espaces publics restreints comme la vieille-ville, etc.). En terme de mobilité du futur, la Ville de Sion est à la pointe puisqu'elle mène depuis 2016 des tests en conditions réelles - dans le trafic - de véhicules autonomes ;
- Le réseau régional est réadapté pour assurer une desserte de qualité des villages et des stations touristiques. Il ne devrait desservir que les grandes centralités (et non tous les arrêts urbains comme aujourd'hui) ;
- La gare de Sion doit être adaptée afin qu'elle puisse fonctionner comme nœud complet pour le trafic de voyageurs à l'horizon Rail 2030 : elle devra présenter des correspondances optimales et son accessibilité pour les différents modes devra être améliorée. Son rôle d'interface de transports régionaux orientera le choix des entreprises et des activités localisées à proximité ;
- Le secteur de la gare va accueillir le départ d'une liaison câblée en direction des Mayens de l'Ours, et Thyon 2000, ce qui permettra à la Ville de valoriser cet accès direct à la montagne (porte est des 4 Vallées), et d'offrir ainsi un service intégré de très grande qualité encore extrêmement rare aujourd'hui, même au niveau international ;

- Le réseau de transports publics doit être coordonné avec l'implantation des lieux de formation. Par ailleurs, il conditionne les grands développements d'emplois et de logements futurs qui devront se situer à proximité des axes de TP structurants ;
- Les initiatives de covoiturage sont encouragées à l'échelle régionale.

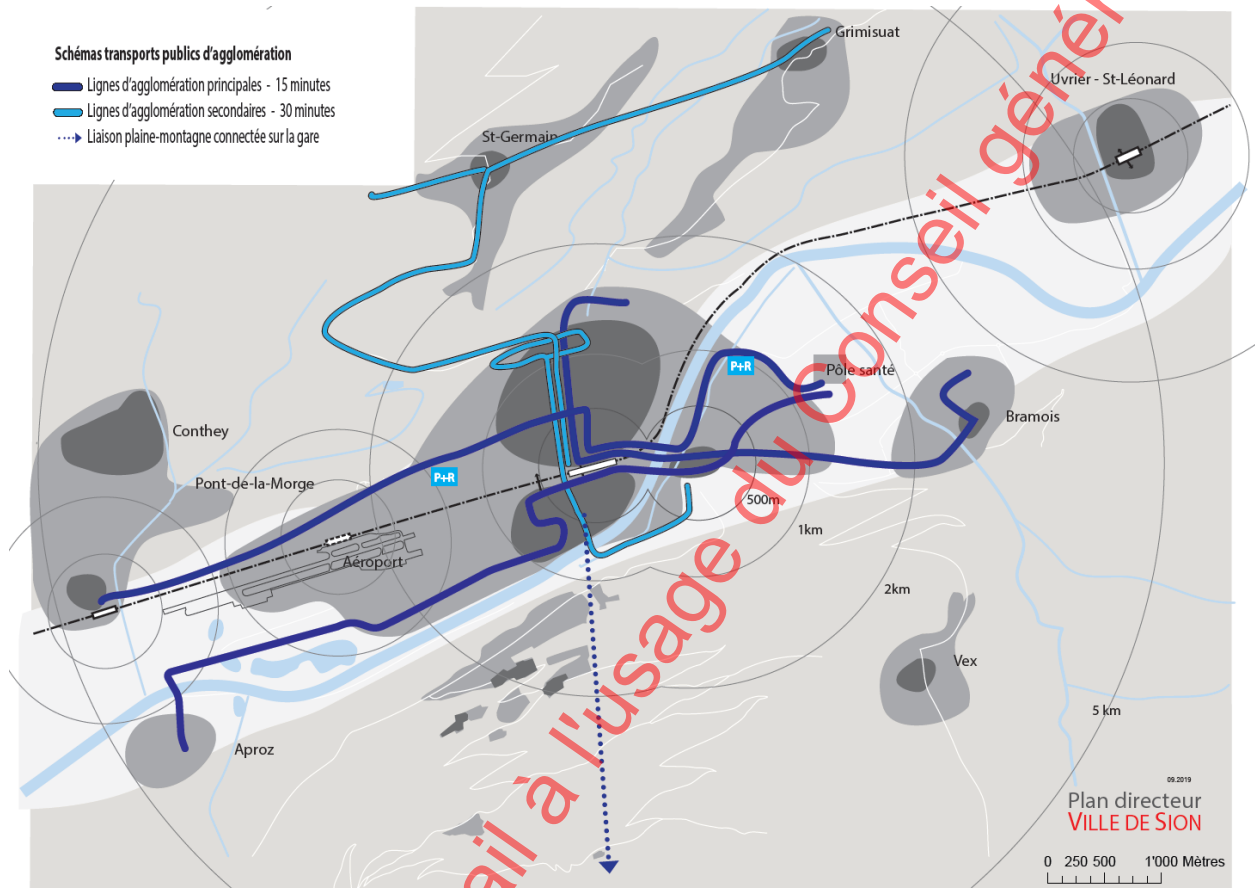


Schéma transports publics, état projeté, situation 2019

M3 - Le transit TIM par la ville génère des nuisances : il faut préserver le centre-ville de la pression des transports individuels motorisés pour une meilleure qualité de vie en structurant les accès voiture en ville depuis les deux jonctions autoroutières est et ouest.

L'échelle d'agglomération est aussi celle des transports individuels motorisés (TIM) :

- À l'échelle de l'agglomération, l'accessibilité pour les voitures doit se faire par la périphérie des centres urbains, en organisant le système de contournement routier (sur les voies existantes) et en localisant les parkings d'échanges (P+R) aux portes de la ville. La localisation de ces parkings doit permettre un passage facile et convivial entre la voiture et le bus ou la voiture et les modes doux ;
- Il s'agit surtout d'empêcher la perméabilité est/ouest et nord/sud du centre-ville en voiture, en décourageant ces déplacements autrement que par l'autoroute (extension du secteur à vocation piétonne et des zones à modération de trafic (zones de rencontre et zones 30) ;
- Une nouvelle traversée du Rhône, entre le quartier sud de la gare et la zone industrielle de Chandoline, est à étudier afin de mieux raccorder le nord et le sud de la ville et de décharger le Pont du Rhône d'une partie du trafic au profit de la mobilité douce et des transports publics. Le lien entre le Cours Roger Bonvin et le centre-ville serait par ailleurs renforcé ;

- Dans toute la commune, la politique de stationnement doit être revue afin d'établir des règles homogènes de maîtrise du stationnement par secteurs : quartiers résidentiels, zones industrielles, ville du XXe, Ronqoz 21 et centre ancien ;
- Un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers sera également possible en réattribuant les places actuellement occupées par les pendulaires dans les parkings publics en ouvrage aux clients et visiteurs du centre-ville : cette augmentation de capacité permettrait de supprimer des places en voirie pour redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes et ainsi de diminuer le trafic de recherches de place de parc ;
- L'offre en stationnement privé doit être réglementée selon le type d'affectation (habitations, entreprises, centres commerciaux, etc.), la localisation et le niveau de desserte par transports publics. Son insertion dans le tissu urbain doit également faire l'objet de prescriptions pour en garantir la qualité.

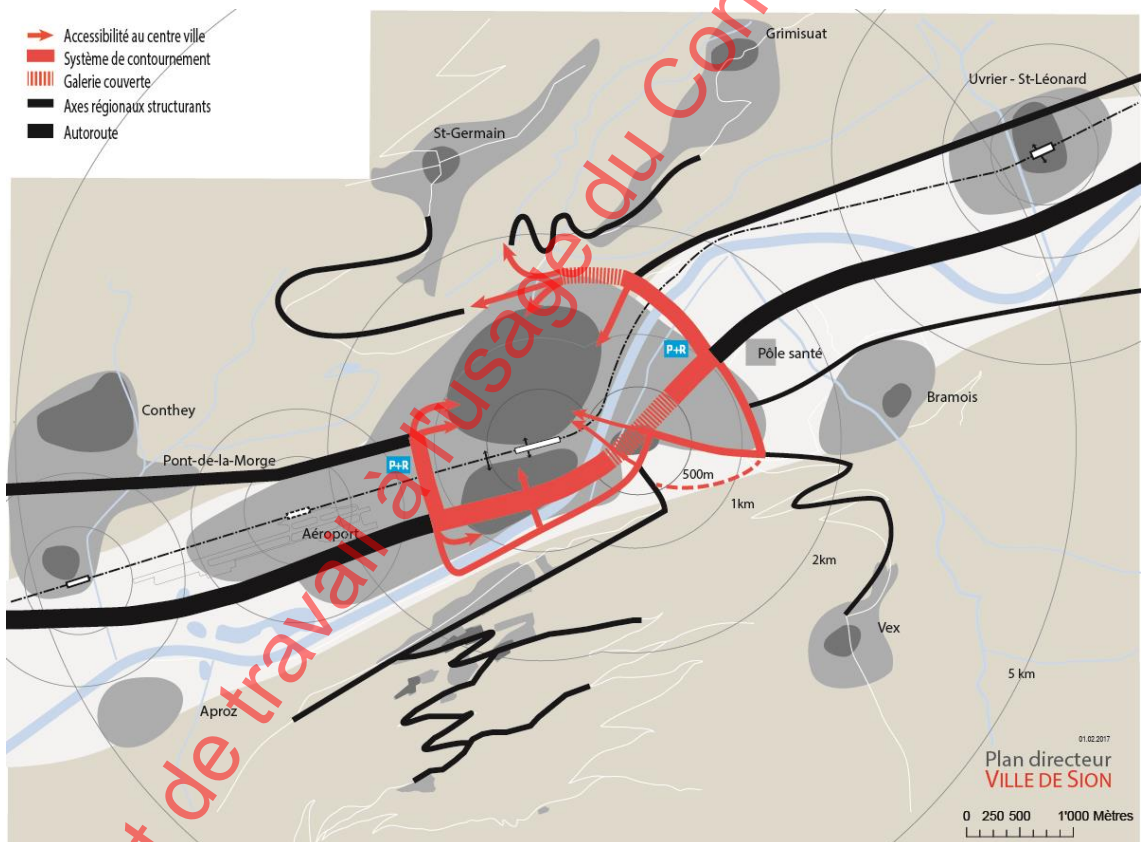


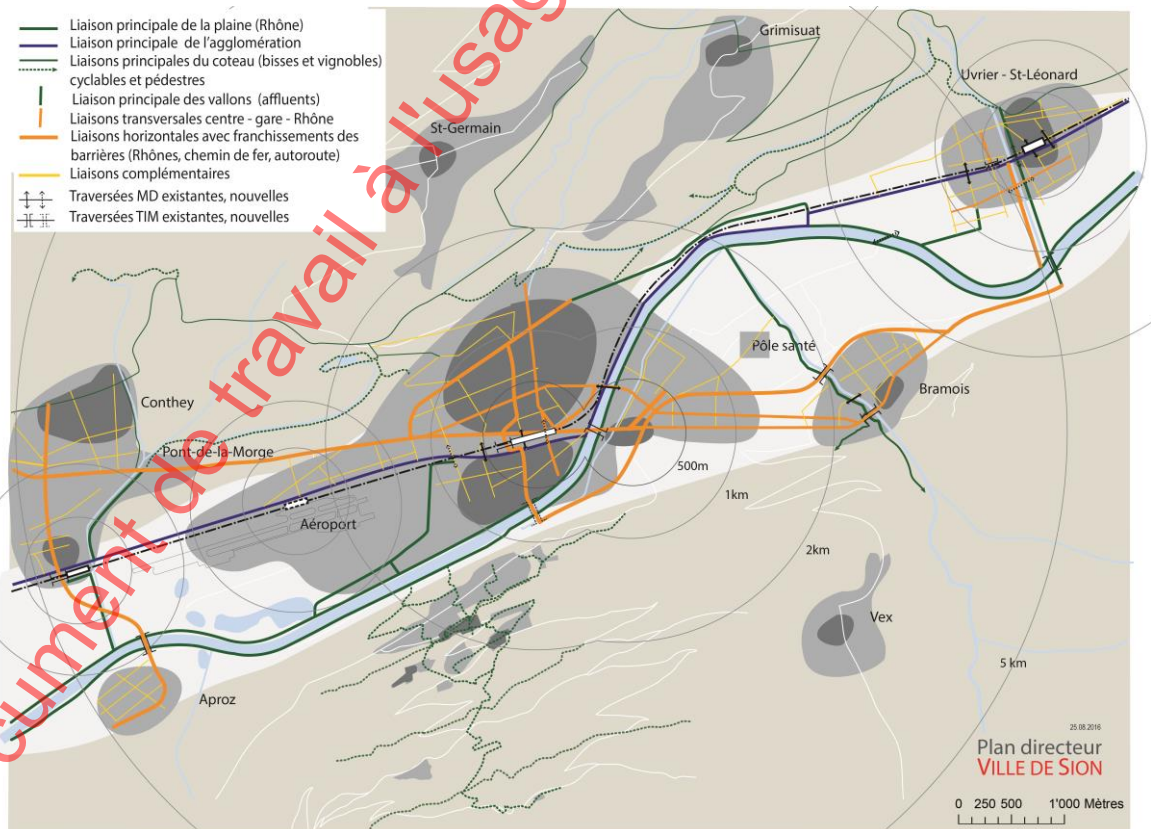
Schéma transport individuel motorisé

M4 - A l'échelle de Sion le potentiel de MD est très important : il faut structurer le réseau de MD en créant des relations fortes verticales (colonne vertébrale nord-sud) et horizontales (est-ouest : notamment par le Rhône).

L'échelle locale est celle des réseaux de proximité des TP et de la mobilité douce (MD). L'enjeu principal est d'avoir un maillage d'itinéraires favorables aux déplacements quotidiens et de loisirs à pied et à vélo pour tous les usagers dans la plaine et sur les coteaux, du nord au sud et d'est en ouest :

- Les conditions cadres pour le développement de la mobilité douce (infrastructure cyclable y compris stationnement) doivent être mises en place à différentes échelles (centre-ville et connexion avec les quartiers de la Ville). Les liaisons MD de qualité (site propre / voies sécurisées) (...);
- Ensuite, différents itinéraires structurants est-ouest doivent être réalisés à l'échelle des 5km :

- dans la plaine, les berges du Rhône relient les différents centres d'est en ouest, elles constituent un axe paysager fort ;
 - sur les coteaux, les itinéraires cyclistes régionaux ainsi que les chemins des bisses et des vignobles permettent de relier les villages aux haltes TP à vélo pour les premiers et à pied pour les seconds ;
 - ces axes sont complétés par une liaison d'agglomération directe et continue à l'écart du trafic entre les gares régionales. L'accès automobile ne sera admis qu'en desserte locale ;
 - des liaisons horizontales, parallèles à la liaison d'agglomération sur les routes principales, sont conçues avec un franchissement des différentes barrières (mesures de sécurisation prévues), afin de favoriser le transit est-ouest pour la MD.
- En cohérence avec les itinéraires proposés, des infrastructures de stationnement pour les vélos seront mises en place, en particulier à proximité des infrastructures publiques (gares, écoles, bâtiments administratifs et autres espaces publics) ;
 - Parallèlement à l'amélioration du réseau, la mobilité combinée vélos/piétons et transports publics doit être développée. Ainsi, les interfaces de transports doivent être attractives et faciliter le transfert entre les différents modes de déplacement ;
 - Pour les écoliers et les personnes à mobilité réduite ou malvoyantes des mesures particulières seront entreprises.
 - La technologie du vélo électrique, en plein essor, permet d'envisager une utilisation régionale de ce mode de transport y compris pour des déplacements sur les coteaux (pente importante).



Cette stratégie mobilité (englobant les différents modes de déplacement) permet en particulier d'assurer un environnement de qualité, de préserver les secteurs sensibles de la pression du trafic et, de relier les différentes parties du territoire de manière efficace. En d'autres termes, elle répond à l'objectif de

diminuer la part des véhicules motorisés dans la répartition modale des transports sédunois tout en garantissant la circulation des personnes avec des modes alternatifs.

L'idée est de favoriser les liaisons de destination entre les localités, tout en protégeant les centres de la pression du trafic. Il s'agit ainsi d'éviter la traversée du centre-ville en utilisant l'autoroute comme axe de contournement et de cantonner les véhicules dans des parkings en périphérie du centre. À l'inverse, le réseau principal urbain doit faciliter les déplacements en transports publics, à vélo et à pied pour la desserte locale. Par ailleurs, des liaisons directes et sécurisées horizontales permettent de relier les quartiers et les villages de la commune au centre et au reste de l'agglomération.

Les liens entre les espaces publics, les centralités et les nouveaux sites de développement (sites de projet) seront également renforcés du nord au sud et d'est en ouest. Dans la continuité de la rue du Grand-Pont, axe majeur de la vieille ville, une promenade permettra de rejoindre les quais du Rhône.

Différentes mesures infrastructurelles sont nécessaires afin d'assurer la cohésion de l'ensemble de la stratégie qui est illustrée sur le plan directeur du réseau structurant de mobilité et des mesures infrastructurelles. C'est en particulier le cas d'un nouveau transport par câble qui reliera la plaine aux Mayens de l'Ours et à Thyon 2000 (Fiche C.12 PDCant).

S4- Utiliser les potentiels du territoire pour qu'à une échelle donnée, l'usager puisse choisir le mode de transport le plus adapté.

Document de travail à l'usage du Conseil communal

B5. La stratégie énergétique

La Ville de Sion développe sa stratégie énergétique dans le cadre des principes fédéraux et cantonaux ainsi que leurs dispositions législatives. Elle adhère aux objectifs des Cités de l'énergie et souhaite développer une action publique permettant d'atteindre une société à 2'000 watts d'ici 2075.

La stratégie proposée pour les questions énergétiques suit la démarche exposée ci-dessous, bâtie autour de 4 axes structurants.

En1 - Réduction des consommations en visant les objectifs de la société à 2'000 watts.

- Viser des standards élevés pour l'ensemble des bâtiments (30 kWh/m²/an pour les nouvelles constructions et 45 kWh/m²/an pour les rénovations) ;
- Mettre en œuvre une politique visant à réduire de 25% les besoins des bâtiments qui ne sont pas utilisés pour du logement (tertiaire, industrie) ;
- Mettre en œuvre une politique qui vise une suppression du chauffage électrique pour les bâtiments existants et une réduction de 50% de l'utilisation de l'électricité pour la production d'eau chaude sanitaire ;
- Réduire de 20% les consommations électriques des bâtiments qui ne sont pas à usage d'habitation et même de 35% pour les gros consommateurs ;
- Réduire les consommations de mazout.

En2 - Valorisation maximale des ressources renouvelables et en priorité celles localisées par secteur, notamment celles de la géothermie, du solaire thermique et photovoltaïque ainsi que l'eau du Rhône.

Cette valorisation est d'autant plus nécessaire que toutes les ressources localisées non exploitées, en plus d'interférer avec les objectifs visés, sont perdues.

- Favoriser la valorisation de la chaleur des eaux usées à proximité des réseaux et des deux STEP ;
- Mettre en œuvre une promotion du biogaz qui valorise l'entier du potentiel ;
- Mettre en œuvre des pellets dans les zones présentant un déficit de ressources et en priorité où le réseau gaz n'est pas disponible ;
- Réaliser un chauffage à distance (CAD) permettant d'alimenter le centre-ville depuis l'UTO, (...) afin d'optimiser les rejets thermiques de l'usine d'incinération ;
- Réaliser une étude détaillée du solaire thermique pour les consommateurs hors logement (notamment solaire thermique haute température) ;
- Exiger une production suffisante de la part d'eau chaude sanitaire solaire (lors des rénovations, constructions) ;
- Etudier les possibilités de refroidissement des bâtiments notamment grâce à l'eau de la nappe phréatique (Ronquoz 21) ;
- Evaluer le potentiel d'exploitation de l'aquifère profond ;
- Etudier les rejets thermiques des entreprises de la zone industrielle ;
- Mettre en œuvre une démarche favorisant l'installation de solaire photovoltaïque sur les toitures (en cohérence avec les intentions urbaines, architecturales et patrimoniales de Sion) ;
- Protéger le patrimoine bâti (vieille ville, inventaire) contre une mise en œuvre complexe de solaire photovoltaïque et thermique dans un contexte historique, d'ombrages importants et assurer aux habitants la possibilité de soutenir des installations solaires par le biais de l'ESR ;

- Rédiger un cahier des exigences d'intégration du solaire aux bâtiments, notamment pour les secteurs de coteau ;
- Envisager l'achat d'énergies renouvelables extérieures au territoire de la Ville de Sion (biogaz, etc.).

En3 - Développement des réseaux en affectant d'autres ressources, pour atteindre l'équilibre dans chaque zone, avec une priorité aux énergies renouvelables et aux réseaux de chauffage à distance. En dernier lieu, un solde éventuel pourra être assuré par les énergies fossiles.

- Etudier chaque réseau de chauffage / froid soigneusement, en veillant aux interactions et aux conséquences sur les objectifs du plan directeur (exemple : proximité du réseau) ;
- Etudier les possibilités de réseau de froid en synergie avec les besoins en froid et les besoins en réseau de chauffage ;
- Anticiper dans les exigences de construction les évolutions techniques et notamment l'abaissement des températures des réseaux de distribution ;
- Veiller à ce que chaque énergie renouvelable localisée soit valorisée au maximum.

En4 - Structuration et information.

- Etudier les différents domaines pour lesquels le volet énergétique du plan directeur n'a pas disposé des données nécessaires (rejets thermiques, froid, mobilité, etc...) afin de les intégrer ;
- Intégrer les stratégies énergétiques dans la stratégie urbaine et les décliner à l'échelle des quartiers et des projets ;
- Mettre en place des actions d'information et de sensibilisation en parallèle des différentes actions.

S5- Réduire la consommation énergétique afin d'atteindre l'équilibre besoins-demandes en valorisant les ressources localisées.

Document de travail à l'usage du Conseil Général

B6. La stratégie urbaine

La stratégie urbaine revêt un caractère transversal particulier, car elle met en cohérence la stratégie globale (chapitre A) et les lieux stratégiques du développement de la Ville (chapitre C), ainsi que les différentes stratégies thématiques entre elles (paysage et nature, économie, tourisme, mobilité et énergie).

Elle repose sur la structuration des deux axes forts qui caractérisent la ville : le Rhône (voir B1 stratégie paysagère) et la Transversale urbaine qui relie les différentes strates de la ville entre elles, du nord au sud (voir B4 stratégie mobilité). Les différents quartiers – plus ou moins denses selon l'époque de leur construction – s'accrochent à ces axes pour constituer ensemble « la ville ». Au-delà des espaces agricoles et naturels qui l'entourent, les villages (Bramois, Uvrier, Aproz, et Pont-de-la-Morge) marquent les entrées dans la commune, contigus pour trois d'entre eux avec l'urbanisation de la commune voisine.

À cette occupation de fond de vallée viennent s'ajouter les coteaux (de Salins et des Agettes - coteau sud et les différents hameaux - coteau nord), avec la multitude des usages et contraintes qui s'y superposent : la résidence principale et secondaire, les loisirs (promenades), le patrimoine rural (bisses, bâti) mais aussi l'agriculture ou la viticulture selon l'orientation, ainsi que la nature et les dangers naturels.

U1 - Le respect des limites d'urbanisation permet de préserver le paysage et de développer une ville durable et de qualité : il faut privilégier le développement (ordinaire et stratégique) vers l'intérieur.

En cohérence avec le paysage, cette stratégie fixe les limites d'urbanisation permettant à la fois à la ville de s'inscrire dans le respect de son « écrin paysager » et de se renforcer (quantitativement et qualitativement) par un développement vers l'intérieur. Le Plan directeur communal prévoit ainsi les lieux opportuns pour la densification, précisant les conditions à remplir pour que la future ville compacte soit agréable à vivre dans tous les registres : bruit et qualité de l'air, mais aussi qualité des espaces publics et aménagements extérieurs privés, diversité de l'habitat, mixité sociale – intergénérationnelle et de fonction (logements-activités), répartition spatiale des équipements publics, accueil des activités économiques, etc. et ceci dans un contexte global de réchauffement climatique touchant particulièrement l'hypercentre des villes.

Les différents points d'appui de cette stratégie sont repris dans la légende du plan. Les grandes actions structurantes sont en lien direct avec la stratégie paysagère et permettent de fixer un cadre général au développement, afin de garantir sa qualité :

- Il s'agit de préserver et de valoriser les éléments structurants du paysage : coteaux, forêts, collines héritées de l'ère glaciaire et vignes ;
- Il est nécessaire de contenir l'urbanisation du centre et des villages à l'intérieur de limites révisées et fixées en cohérence avec la nature et le paysage, ainsi qu'avec l'activité agricole ;
- La fixation de ces limites revêt une importance particulière sur les coteaux, notamment en raison de leur très grande qualité paysagère et de leur visibilité depuis la plaine. Ces limites doivent être mises en lien avec les dangers naturels et les valeurs de biodiversité à prendre en compte, ainsi que les secteurs agricoles et/ou viticoles à préserver pour assurer leur viabilité économique.

U2 - Les structures patrimoniales constituent un élément essentiel de l'identité sédunoise (vieille ville, ville du XX^{ème} siècle, villages, archéologie) : il faut les valoriser par une démarche adaptée de permis de construire.

Un certain nombre de périmètres « homogènes » sont concernés :

- Les structures patrimoniales – vieille ville, châteaux, villages et hameaux – méritent d'être valorisées par une démarche adaptée d'autorisations de construire et la poursuite de l'attention portée aux espaces publics ;
- Le renforcement de l'identité de la ville du XX^{ème} siècle nécessite d'être attentif à la fois aux bâtiments (nouveaux et rénovations) et aux espaces publics. Un inventaire de ces bâtiments permettrait d'être plus efficace dans le traitement ultérieur des dossiers.

Spatialement plus diffus, le riche patrimoine archéologique (art funéraire depuis le néolithique et traces romaines) mérite aussi d'être intégré dans les politiques de la Ville, en vue de sa valorisation. Une stratégie archéologique mériterait d'être réfléchie avec le canton.

U3 - Les sites stratégiques du développement évoluent dans le temps : il faut structurer et guider leur développement (cf. chapitre C) par la poursuite des démarches de projet urbain.

Ces sites sont déjà en partie identifiés, mais leur liste évoluera au fil des années :

- **Le quartier de Ronquoz 21** doit être « inventé » en cohérence avec la stratégie économique, par le développement d'un tissu urbain mixte de qualité, supposant (au fur et à mesure des opportunités et à leur rythme) des délocalisations d'entreprises ;
- **La ville à Champsec et Vissigen** doit être terminée, en renforçant les centralités autour du Cours Roger-Bonvin, de manière à tisser des liens entre le centre-ville actuel et l'Hôpital ;
- La valeur et l'identité du **coteau de Gravelone** doivent être conservées par une politique adaptée d'autorisations de construire ;
- **Le coteau du cône de Thyon**, particulièrement visible depuis la plaine, mérite une attention particulière, notamment pour l'implantation des bâtiments dans la pente et le maintien de ses respirations paysagères. La question de ses espaces publics, ainsi que de la protection de son patrimoine (Mayens de Sion), devront également être abordées ;
- **Le plateau des Mayens de l'Ours** doit être valorisé dans un contexte de liaison plaine-montagne. Le développement de ce secteur à mi-chemin entre la ville et la montagne doit être cohérent, coordonné et complémentaire à l'échelle du cône de Thyon et de la ville ;
- Pour favoriser l'implantation de « la bonne entreprise au bon endroit » dans **les zones d'activités**, il conviendra d'agir en étroite cohérence avec la stratégie économique ;
- Un certain nombre de **mesures plus localisées** ont également été identifiées :
 - Des démarches de projet urbain peuvent déjà être mises en marche dans les secteurs prêts à muter (suivant l'exemple de Cour de Gare ou de Ronquoz 21),
 - Les transversales urbaines (axes nord / sud) doivent être renforcées, afin de tisser des liens de part et d'autre de la voie ferrée par les espaces publics ;
 - Les continuités entre quartiers doivent également être renforcées, en particulier entre la Ville du XX^e siècle, Ronquoz 21, et Champsec Vissigen, notamment par l'amélioration des cheminements de MD.

Le développement prévu pour ces différents secteurs est exposé par « sites du développement » dans le chapitre suivant (Chapitre C). Chacun de ces sites stratégiques fait l'objet d'une stratégie qui explicite les points à respecter dans la durée pour garantir la cohérence de l'aménagement de ces prochaines années, et quand c'est nécessaire, des secteurs plus précis sont mentionnés, avec l'indication de la démarche à conduire (par exemple projet urbain).

Depuis le 1er janvier 2018 et le retrait des Forces aériennes, l'aéroport de Sion est un aéroport civil, qui doit garantir une utilisation militaire restreinte. Suite à cette décision des forces militaires, une nouvelle stratégie de développement de l'aéroport de Sion a été définie. Celle-ci entend positionner l'infrastructure aéroportuaire comme un instrument de promotion économique et touristique cantonale.

En sus de la vision stratégique définie, certains points peuvent néanmoins être rappelés pour la gestion de ce secteur dans les années à venir :

- Le périmètre du Plan sectoriel de la Confédération reste valable et, à l'intérieur, toutes les autorisations sont de la compétence de l'OFAC ;
- La longueur de la piste n'a pas besoin d'être augmentée (elle peut déjà accueillir des A320 et B737), mais elle ne peut pas être diminuée non plus pour les besoins des vols charter et de ligne.

U4 - La mutation de l'habitat individuel est nécessaire pour diversifier l'offre : il faut inciter et accompagner ces évolutions, chaque fois que l'occasion se présente. La densification qualitative de

cette morphologie très gourmande en territoire et en infrastructures (accès routier, raccordement) est, entre autre, une opportunité de repenser les aménagements extérieurs (privés / semi-privés) afin de requalifier l'espace public attenant (accès groupés, concept global, etc.).

- Le règlement de construction fournira les recommandations pour les zones d'habitat individuel, dans une vision intercommunale (Uvrier / St-Léonard, Aproz, Salins, les Agettes / Nendaz, Veyonnaz et Vex, et Pont-de-la-Morge / Conthey).

U5 - Les équipements publics sont nécessaires à la qualité du cadre de vie pour tous.

La mise en œuvre d'une planification concertée entre services à propos des différents équipements publics (écoles, équipements sociaux, sportifs et culturels) permettra de répondre clairement à la question de « quels besoins à quel horizon » sur la base des projets de développement urbain.

Une telle planification contribuera à la fois à la qualité du cadre de vie - offrant ainsi aux habitants les services nécessaires (de manière hiérarchisée) - mais aussi à l'optimisation des finances publiques (grâce à la recherche de synergies entre les secteurs et infrastructures, et/ou à la réalisation de rocadés entre usages et bâtiments, ou encore à la mutualisation des parkings).

U6 - Les espaces ouverts (publics et privés) conditionnent la qualité de vie en ville : pour renforcer l'attractivité de la vie en ville, il est nécessaire d'accorder une attention particulière à ces espaces (aspects d'ambiance et de qualité en complément de leur nécessaire fonctionnalité).

La protection et la mise en valeur de ces qualités urbaines, paysagères et architecturales passent par les actions suivantes :

- La poursuite de la requalification des voiries pour des espaces publics multifonctionnels assurant la cohabitation des différents modes de déplacement, des activités et des loisirs, tout en donnant à la végétation la place adéquate ;
- Le contrôle de l'occupation des rez-de-chaussée en lien avec l'espace public dans les lieux de haute intensité urbaine ;
- Une continuité conviviale pour les espaces ouverts au public à priorité piétonne (diminution des socles, traitement soigné des accès au parking) ;
- Le maintien d'une mixité fonctionnelle afin de parvenir à une complémentarité d'usages vertueux (activités tertiaires : commerces, services, administrations et logements) et de contribuer à de fortes interactions sociales et économiques ;
- Un traitement adéquat du socle des bâtiments, contribuant de manière essentielle au paysage urbain. La perception de la Ville par les piétons s'arrête en effet le plus souvent à celui-ci ;
- La réalisation d'espaces ouverts dans tous projets de densification. Le traitement du vide par des aménagements extérieurs de qualité participe à une densification qualitative.

De plus, en sus de contribuer à la qualité de vie urbaine, ces espaces ouverts peuvent, grâce aux nombreux services que rendent la nature et les points d'eau ainsi que l'orientation des espaces, atténuer localement les risques naturels induits par les effets du réchauffement climatique, notamment en réduisant les risques hydrologiques et le phénomène d'îlots de chaleur urbain liés aux événements météorologiques extrêmes. Il s'agira donc de privilégier l'implémentation d'éléments naturels en ville afin d'envisager un développement urbain adapté au changement climatique (cf. prescriptions du projet pilote ACCLIMATASION / CF. Agglo Valais central, fiche P6 : « La nature en ville »).

U7 - Une politique foncière active – menée au gré des opportunités - constitue une condition *sine qua non* du développement urbain.

La Ville définit les parcelles stratégiques pertinentes à acquérir lorsque l'occasion se présente. Cette politique foncière active permet de participer à l'orientation de l'évolution du territoire communal et à l'amélioration de sa qualité, par les leviers suivants :

- faciliter la mutation des secteurs d'activités actuels en disposant d'options de relocalisation ;
- disposer de terrains à proposer aux entreprises qu'elle souhaite attirer ;

- avoir un pouvoir d'incitation pour les opérations urbaines qu'elle souhaite développer ;
- et augmenter le niveau d'exigence sur ses parcelles (formes architecturales, aménagements extérieurs, etc.).

Cette pratique demande de l'anticipation afin de constituer patiemment, au fil du temps et des opportunités, une réserve de terrains suffisante pour garantir qu'un terrain adapté soit disponible au lieu et au moment où la commune en aura besoin.

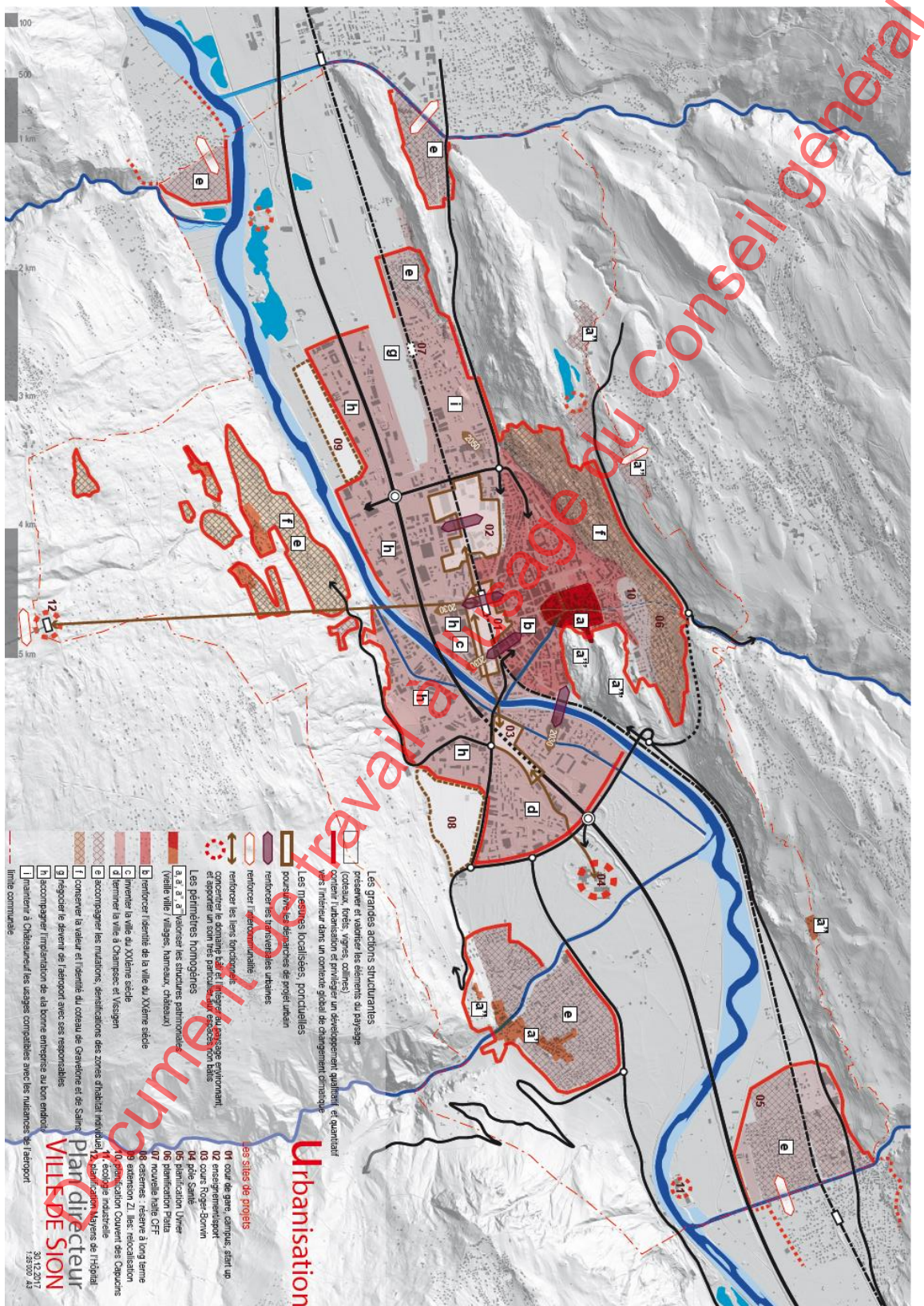
L'action foncière communale prend aussi la forme d'une gestion au quotidien. Il appartient à la commune de veiller au respect des contrats, conventions et servitudes passés avec divers propriétaires. Il lui appartient également d'observer en permanence les disponibilités foncières dans la commune, les mutations éventuelles, l'évolution du niveau des prix, etc. et d'entretenir des contacts suivis avec les propriétaires, les opérateurs immobiliers et les entrepreneurs susceptibles de contribuer à la réalisation des objectifs communaux. Cette veille active est indispensable pour clarifier les positions et intentions de chacun, rapprocher les points de vue, créer et concrétiser les opportunités d'entente favorable à tous.

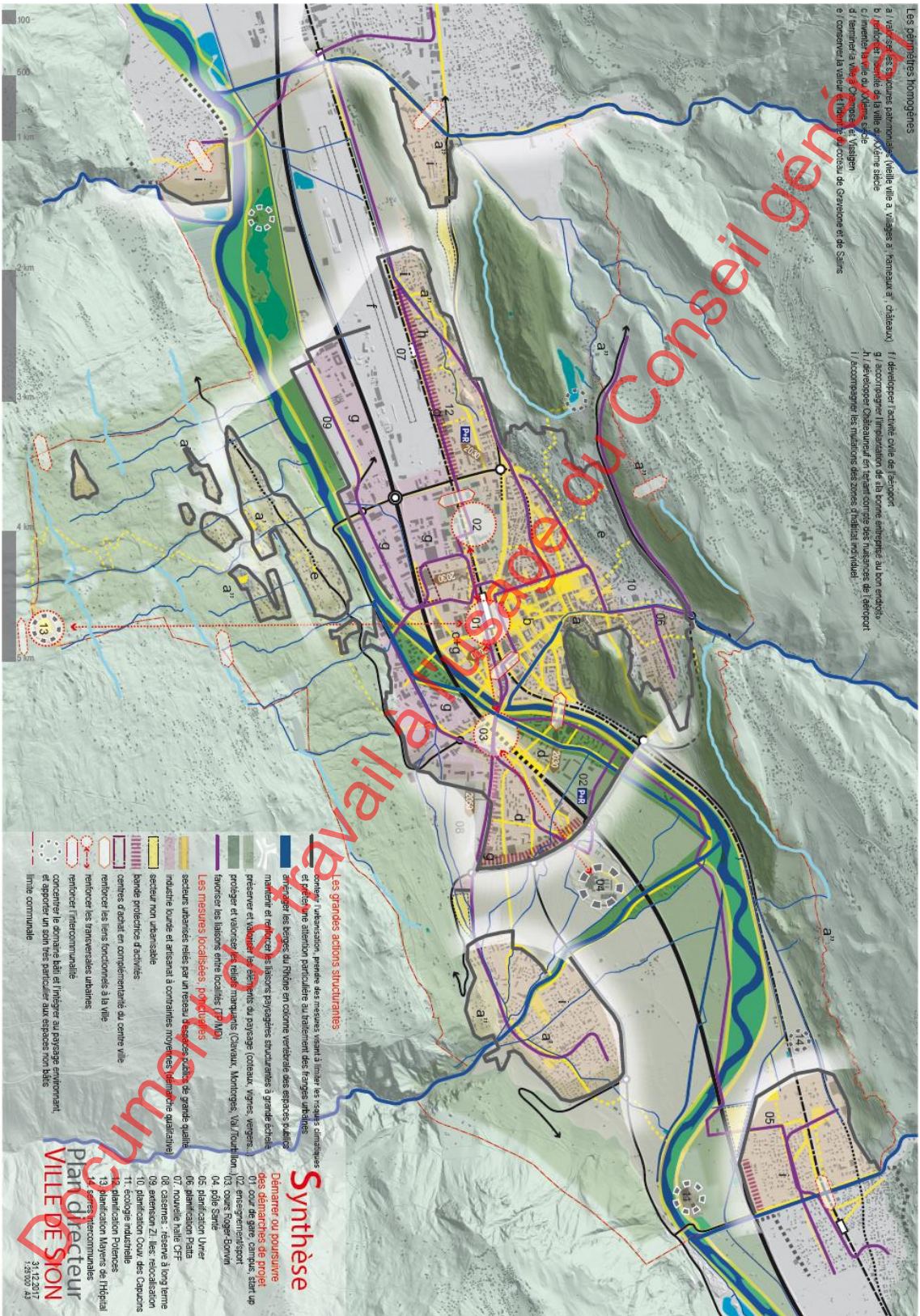
La commune peut vendre ou concéder l'utilisation (droit de superficie) de ses terrains en fixant des conditions contraignantes. Par exemple, lors de la vente d'une parcelle à un acteur privé désirant réaliser une opération de logements, la ville pourrait fixer certaines exigences (part de logements sociaux, aménagements extérieurs, etc.).

U8 – L'occupation rationnelle des habitations dans les villages du coteau permet d'éviter une désertification : pour éviter un nombre trop élevé de résidences secondaires dans ces zones d'affectation destinées initialement à des résidents principaux et dont les investissements communaux sont en conséquence, il convient d'étudier la nécessité de réglementer la création et l'utilisation des logements dans ces secteurs. Un équilibre entre résidence principale et secondaire pourrait alors être défini afin de garantir l'attractivité des villages du coteau.

- Le règlement de construction doit délimiter les périmètres dans lesquels une restriction de l'occupation des logements serait réglée, afin de garantir cet équilibre (Salins, les Agettes).

S6- Contenir le développement de la ville et favoriser sa qualité par des « opérations-exemples ».





C. Les sites du développement : les « chantiers »

Ce chapitre des lieux stratégiques du développement – les « chantiers » (à prendre au sens d'un travail collectif à concevoir puis à mettre en œuvre) – développe une approche spatiale sous forme de zooms, et vient compléter les stratégies thématiques (chapitre B) en les détaillant, afin de permettre la mise en œuvre de la vision globale définie dans le chapitre A.

Le Plan directeur communal entend promouvoir une nouvelle manière de piloter l'évolution de la Ville sur la base des stratégies développées dans les chapitres précédents. Le principe consiste à concentrer les efforts sur des quartiers stratégiques, en raison de leur histoire, de leur identité ou de leur localisation particulièrement importante pour l'avenir de Sion. Cette méthode consiste à proposer une stratégie adaptée à chacun des sites, sur la base de leurs caractéristiques propres. Ces derniers, présentés ci-après, évolueront dans le temps puisque certains projets se réaliseront et d'autres apparaîtront.

Ces lieux stratégiques, de nature et d'ampleur différentes, concourent tous à la future qualité de la ville, ainsi qu'à son bon fonctionnement :

1. La vieille ville (et le patrimoine assimilé)

Objectif : valoriser le patrimoine de la Ville (centre ancien, châteaux et villages) en favorisant le maintien des commerces aux rez-de-chaussée et en aménageant des espaces publics de grande qualité ;

2. La ville du XX^{ème} siècle

Objectif : densifier et requalifier avec doigté ce patrimoine de valeur encore sous-estimé, et consolider le réseau d'espaces publics (en particulier les traversées des voies CFF) en veillant à la qualité de ses aménagements pour favoriser l'usage des TP et de la MD, tout en promouvant un développement adapté au changement climatique (résilience face aux dangers naturels) et en maintenant des espaces ouverts de qualité également sur fonds privés ;

3. Ronquoz 21

Objectif : transformer progressivement la zone industrielle comprise entre la gare et le Rhône, en direction de la transversale ouest, en « ville » mixte, en la structurant autour de son réseau complété d'espaces publics attractifs, et en accompagnant cette mutation dans la durée par un partenariat étroit avec les entreprises ;

4. Champsec et Vissigen

Objectif : terminer ces quartiers par une densification de qualité autour du Cours Roger Bonvin et du canal de Vissigen, revitalisé dans le cadre de la 3^{ème} correction du Rhône, pour valoriser le fort potentiel de ces quartiers autonomes en devenir. Renforcer les connexions depuis ces quartiers vers le centre-ville et la gare ;

5. Les coteaux de Gravelone et Platta

Objectif : maintenir la qualité paysagère (murs en pierres sèches, vignes en terrasses, reliques de milieux secs, affleurements rocheux) de ce secteur sensible très prisé, en révisant ses limites d'urbanisation et en accompagnant l'occupation de ses dents creuses ;

6. Le coteau du cône de Thyon

Objectif : maintenir la qualité paysagère et les espaces agricoles de ce territoire composite (secteurs ouverts : pâturages et vergers, clairières et secteur de pâture, secteurs fermés : forêt), préserver et valoriser le patrimoine bâti digne d'intérêt (Mayens de Sion et entités patrimoniales) et intégrer les nouvelles constructions avec soin, en tenant compte de la forte visibilité du secteur depuis la plaine et des contraintes liées à la pente ;

7. Les mayens de l'Ours

Objectif : accompagner l'arrivée de la liaison câblée Plaine-Montagne en qualifiant, structurant et développant un quartier durable mixte, en complémentarité avec la ville urbaine, le mi coteau villageois et la montagne touristique.

8. Les zones d'activités économiques

Objectif : développer une vision d'ensemble des différentes zones d'activités pour « localiser la bonne entreprise au bon endroit » afin de valoriser la diversité des zones d'activités de la commune (industrielle, santé-innovation, artisanale, commerciale, écologie industrielle), et de mieux tirer parti de leurs complémentarités, en fonction de la situation et de l'accessibilité des différents sites économiques ;

9. Châteauneuf

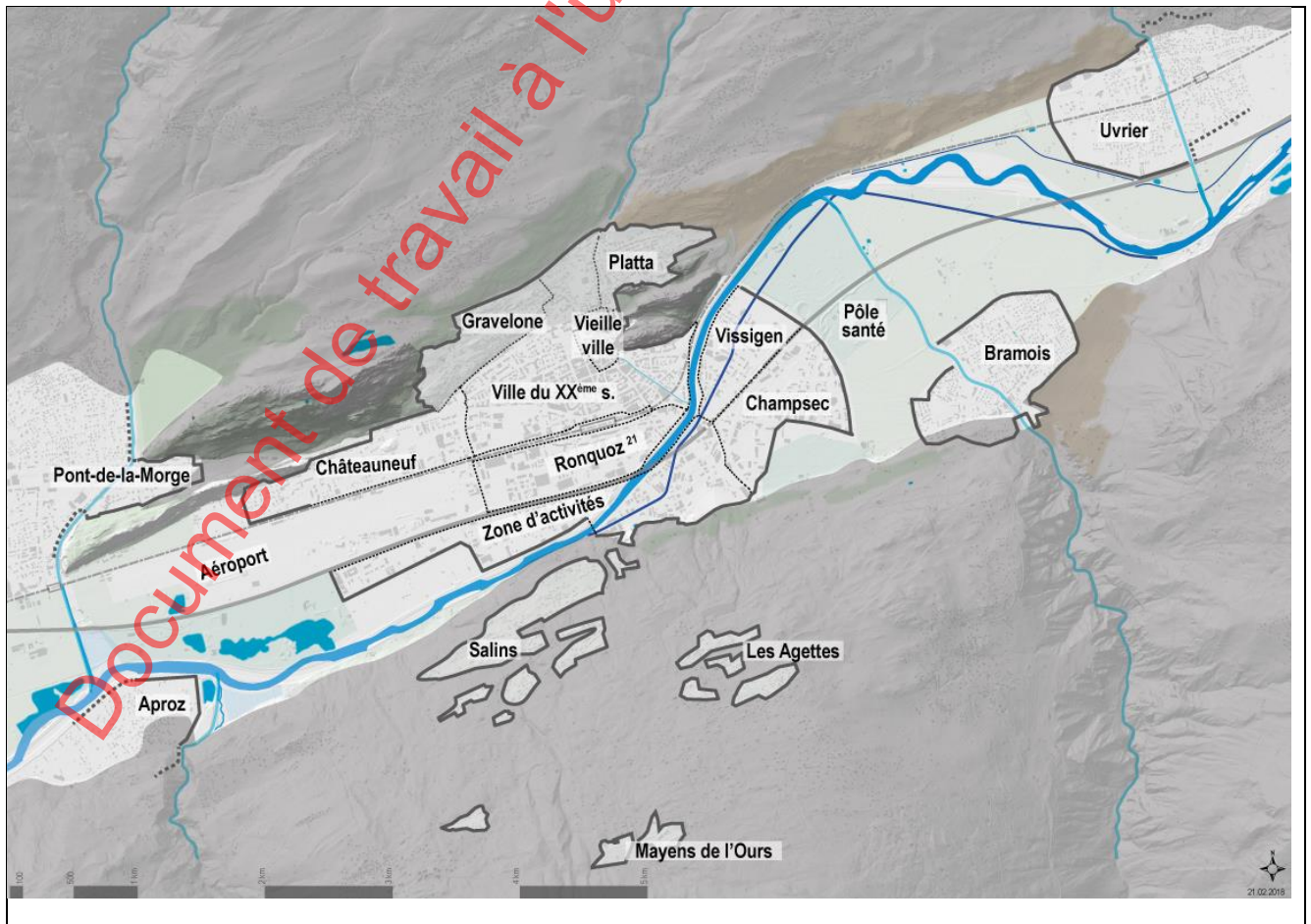
Objectif : structurer ce secteur en tenant compte de la présence de l'aéroport, requalifier ce secteur d'entrée de Ville par la création d'un tissu bâti de qualité, mis en valeur par des espaces publics attractifs, hiérarchisés par un réseau de transport performant. Consolider la césure verte entre l'aéroport et Conthey ;

10. Les « villages-quartiers » de la commune : Bramois, Uvrier, Aproz, Pont-de-la-Morge, Salins et les Agettes

Objectif : densifier progressivement ces localités, en visant en particulier le développement d'un habitat groupé pour les familles, inciter le développement de services regroupés de manière à structurer des centralités à cette échelle et qualifier les espaces publics pour favoriser la mobilité douce et l'usage des transports publics ;

11. Le Rhône et les espaces publics

Objectif : structurer le maillage des espaces publics en le reliant aux berges du Rhône pour desservir l'ensemble de la commune de manière conviviale.



Les quartiers de la Ville de Sion

La stratégie pour chacun des sites retenus est développée dans un texte synthétique, selon la trame suivante :

- les points clés du **constat** : ce qui explique la stratégie choisie dans la situation actuelle,
- les **objectifs** visés : le « **quoi** » du chantier,
- les éléments de **mise en œuvre** déjà repérés (partenaires, modalités) : le « **comment** » et le « **qui** » du chantier,

Le secteur de Petit Champsec, actuellement occupé par les activités militaires, constitue une réserve stratégique à long (voire très long) terme, et ne sera ni développé ni densifié à court terme, mais géré à l'aide de mesures de précaution.

Document de travail à l'usage du Conseil général

C1. La vieille ville (et le patrimoine assimilé)

Les points clés du constat

La vieille ville de Sion est caractérisée par un patrimoine architectural très original, dans lequel des styles de différentes époques se côtoient. Sa qualité est reconnue et déjà mise en valeur de manière intéressante, à la fois par ses espaces publics et par la manière de traiter les rénovations et constructions dans ce périmètre (selon une pratique spécifique pour les demandes de permis de construire, qui s'améliorera encore en tirant les enseignements de son application). La « haute vieille ville » bénéficie également d'une constellation d'offres culturelles cristallisées autour d'un « pôle muséal cantonal » (musée d'art - Château de la Marjorie, musée d'histoire - Basilique de Valère, musée de la nature – Ancien Pénitencier).

Les cœurs de villages historiques, notamment de la Crettaz, Molignon, Pravidondaz, Misériez, les villages de Salins et des Agettes, ainsi que le cœur des villages de Bramois et Uvrier, sont assimilés à la vieille ville, en raison de la qualité de leur patrimoine.

La démarche consiste à définir un cadre d'intervention propre à chaque bâtiment, en fonction des spécificités du site (au contraire d'un règlement général homogène). Pour le requérant, il s'agit simplement d'informer en amont de ses intentions. Une commission d'expert établit alors un « cahier des charges » précisant les règles à suivre (le cadre spécifique), puis le projet de construction suit la procédure habituelle.

Les objectifs visés

- Préserver les bâtiments et l'harmonie qui résulte de leur proximité dans les périmètres caractérisés par un patrimoine de grande qualité : vieille ville, La Crettaz, Molignon, mais aussi les hameaux de La Muraz, Montorges, Pont-de-la-Morges, Châteauneuf et le centre de Bramois et des villages de Salins, des Agettes et d'Uvrier ;
- Favoriser la priorité à la mobilité douce dans ces lieux, ce qui implique des espaces publics de grande qualité pour être attractifs pour les promeneurs et les consommateurs ;
- Prendre en compte l'évolution du vélo en vieille ville en accord avec les espaces piétons, tant pour la sécurisation de tous les usagers que pour les places de stationnement. ;
- Poursuivre la politique de maintien des commerces en rez-de-chaussée – là où ils existent – à la fois pour favoriser l'animation de ces secteurs et la fonctionnalité de ces espaces ;
- Renforcer la visibilité et diversifier les propositions culturelles de la « haute vieille ville », y compris sur l'espace public ;
- Mieux valoriser les châteaux de Valère et Tourbillon, comme patrimoine identitaire de la Ville.

La mise en œuvre

- Etendre la pratique de la vieille ville à l'ensemble des périmètres comprenant du patrimoine de valeur et notamment les objets classés à l'inventaire du patrimoine construit et les cœurs de villages historiques ;
- Valoriser la biodiversité et la végétalisation après pesée des intérêts patrimoniaux, en supprimant notamment des places de stationnement en surface et en les mettant en sous-sol.
- Favoriser le maintien des commerces en rez-de-chaussée (appliquer l'aide au maintien des commerces en centre-ville par le règlement communal) ;
- Trouver le juste équilibre entre le potentiel d'une meilleure intégration des deux châteaux dans l'espace public et le tourisme, et la préservation de la qualité et de la fragilité de leur site et du patrimoine architectural et naturel.

C2. La ville du XX^{ème} siècle

Les points clés du constat

C'est le lieux d'une grande intensité urbaine où la mixité des fonctions s'y côtoient : on y habite, on y travaille, on y passe ses loisirs, on y consomme, on y mange...

Dans le prolongement de la ville ancienne, les quartiers du XX^{ème} siècle méritent un traitement à la hauteur de leur intérêt : les rues, squares, cèdres remarquables, et bâtiments forment un ensemble de qualité, sachant que le patrimoine bâti des années 50 à 60 est relativement peu fréquent en Suisse dans les villes de cette taille.

Les espaces verts et la place du végétal restent sous-représentés, de même, l'élément eau n'est pas suffisamment mis en valeur.

Le quartier de la gare (au sud de cet ensemble) constitue un lieu d'activités et d'accessibilité important déjà étudié qui a donné lieu au projet Cour de Gare.

Les objectifs visés

Ce quartier ne nécessite pas d'intervention lourde (Cour de Gare et Place de la Planta mis à part), mais fera plutôt l'objet de petites opérations (le plus souvent à l'initiative de privés) qu'il s'agira de guider pour favoriser la qualité de leur insertion dans un contexte de changement climatique et d'augmentation des dangers naturels (cf. recommandations du projet ACCLIMATASION).

L'objectif général consiste à continuer à préserver la qualité patrimoniale du centre, en favorisant ses évolutions quand elles permettent de renforcer son dynamisme et la convivialité de ses espaces publics :

- Comblent les dents creuses, en densifiant ~~ponctuellement~~ avec doigté, et en s'appuyant sur l'inventaire (complété) des bâtiments tout en garantissant une végétalisation adaptée de tous les espaces de la ville, notamment en créant de petits espaces verts et en amenant l'eau jusque dans ces lieux ;
- Conserver la mixité des fonctions en garantissant un tissu commercial fort et une qualité de vie adaptée.
- Requalifier les bâtiments qui n'ont pas le niveau de qualité requis (*Störobjekte*), dans un objectif de « réparation » des réalisations des années 70' et 80' qui le nécessitent ;
- Prendre soin des espaces publics (grandes avenues et places) en veillant à favoriser l'usage des transports publics et de la mobilité douce à l'occasion de chaque opération de requalification urbaine, prendre des mesures afin de rendre la Ville plus résiliente face aux risques climatiques : « plus de vert et de bleu pour moins de gris » sur le domaine public et privé ;
- Offrir l'accès aux véhicules motorisés en évitant le trafic de transit.
- Créer les franchissements nécessaires à la consolidation du réseau des espaces publics, en particulier entre les Villes du XX^{ème} et le quartier de Ronqoz 21 (de part et d'autre des voies CFF).

La mise en œuvre

Favoriser la qualité des projets en s'appuyant sur quatre outils : le règlement des constructions révisé, les principes directeurs des espaces publics (PDEP), l'inventaire des bâtiments de qualité et le projet ACCLIMATASION (notamment les lignes directrices pour l'aménagement et l'entretien des espaces publics LDAEEP).

- Améliorer les espaces publics (aussi touristiquement) - Jardin public, place de la Planta (symbole de la ville du XX^{ème})
- Créer des attracteurs touristiques (ex : infrastructures culturelles ou d'exposition, etc..) aussi dans la ville du XX^{ème} selon les opportunités.
- Mettre en place, sur le plan symbolique ou par des gestes d'aménagements extérieurs la notion de « porte d'entrée » dans la ville du XX^e, sans que cela implique des constructions spécifiques ou monumentales singularisantes et polarisantes entre les tissus de part et d'autres.

- Prendre en compte l'évolution du vélo en ville et finaliser l'ensemble du maillage cyclable (pistes, voies et passages adaptés et stationnement).
- Organiser une politique active de sensibilisation et de valorisation des espaces publics (commerçants, riverains, milieux du tourisme, de la culture ...)

Document de travail à l'usage du Conseil général

C3. Ronquoz 21

Les points clés du constat

Au sud des voies ferrées, le vaste secteur actuellement occupé essentiellement par des activités industrielles et économiques peut constituer le prolongement direct du centre-ville, pour autant que les traversées des voies ferrées soient aménagées de manière attractive. C'est l'enjeu de ce quartier qui constitue le plus vaste réservoir de développement à Sion, idéalement situé à proximité de la gare et du centre ancien, ce qui en fait un lieu très convoité. Les mutations déjà engagées le long de la rue de l'Industrie (Campus EPFL / HES) servent d'amorce au développement de ce secteur, dans l'optique globale du PDCom de prioriser le « renouvellement urbain » (construire la ville à l'intérieur de ses limites actuelles).

Les objectifs visés

Ce morceau de ville se réalisera progressivement, sur la base d'une vision d'ensemble du quartier, mais il est important pour les acteurs concernés de rester capables de saisir toute opportunité d'aller dans le sens voulu, et de s'adapter aux imprévus (par ex. de nouveaux projets). Les objectifs principaux de cette mutation sont les suivants :

- Favoriser la mutation du secteur, à la fois du point de vue spatial (Mandat d'études parallèles (MEP), espaces publics, ...) et dans l'accompagnement des acteurs dans la durée (déplacement d'entreprises, ...), par une démarche partenariale ;
- Saisir l'opportunité de cette urbanisation renouvelée pour transformer progressivement la zone industrielle actuelle en « ville » dans le prolongement direct du centre jusqu'au Rhône (voire un jour au-delà), et en lui conférant un caractère compact et mixte (habitat et activités) ;
- Structurer le développement urbain autour du réseau d'espaces publics, en veillant à ce qu'ils soient de grande qualité : partir de la reprise partielle des routes existantes, et les compléter (maillons manquants) en leur conférant progressivement un caractère plus urbain ;
- [Offrir un environnement naturel de qualité \(biodiversité, mesures d'adaptation au changement climatique\) dans ce nouveau secteur à développer.](#)
- Développer une mobilité durable qui limite le trafic de transit et favorise les modes doux par un réseau structurant ;
- [Il est essentiel de relier ce secteur à la ville du XXème, notamment par une liaison de mobilité douce nord-sud.](#)
- Gérer la problématique des stationnements en évitant au maximum le parking de surface ;
- Organiser progressivement la mixité des vocations de ce quartier, [non seulement fonctionnelle mais aussi sociale et générationnelle](#) en regroupant habitat et activité à forte densité d'emplois ne provoquant que de faibles nuisances sur le voisinage ;
- Profiter de [l'implantation de la station avale du projet de liaison plaine montage et de](#) l'éventuel départ de la gare cargo pour réorganiser le sud de la gare, y compris la gare routière ;
- Ouvrir ce nouveau secteur urbain sur le Rhône, en travaillant à la reconquête des berges ([accès aux berges, attracteur](#)) pour offrir un cadre de grande qualité à l'habitat et aux bureaux qui viendront s'implanter dans ce secteur (en veillant à la cohérence avec le projet d'aménagement des berges de Rhône 3) ;
- Appliquer les nouvelles prescriptions cantonales (LcAT) en terme de contribution sur la plus-value (modification de zone) ;
- Etudier les possibilités du site en termes d'exploitation de ressources renouvelables (Rhône – nappe phréatique – CAD - solaire), ceci dans un objectif d'efficacité énergétique – besoin de chaud et de froid.

Une politique d'accompagnement sera nécessaire dans la durée pour inciter et faciliter la délocalisation des entreprises qui deviendraient moins compatibles avec la vocation future (pour des raisons de bruit

ou de nuisances) dans la nouvelle zone industrielle des Iles, proche de l'aéroport, en profitant de ces mutations pour recréer un secteur d'activités bien structuré, sur la base du principe de « la bonne entreprise au bon endroit » (voir aussi C8).

La mise en œuvre

Élaborer un plan stratégique (à l'aide d'un plan guide et d'un concours) définissant l'organisation générale et les éléments clés de la morphologie et des espaces publics de ce futur quartier, ainsi que la mise en œuvre de ce projet urbain et économique.

Ce plan devra comprendre le dessin des espaces publics, la morphologie du quartier, les vocations des différents sous-secteurs et l'identification de secteurs stratégiques dont le développement est à accompagner plus finement.

Document de travail à l'usage du Conseil Général

C4. Champsec et Vissigen

Les points clés du constat

Sur la rive gauche du Rhône, se trouvent les quartiers denses de Champsec et Vissigen. La couverture de l'autoroute (Cours Roger Bonvin) a été revalorisée et attend aujourd'hui la concrétisation de programmes forts qui lui permettra de renforcer le lien entre la gare et le pôle santé, deux sites dédiés à la formation et à l'innovation. Le canal de Vissigen, comme espace public du quartier est toujours sous-valorisé mais constitue actuellement un axe est-ouest privilégié pour la mobilité douce.

Le secteur de Tourbillon agit comme l'un des catalyseurs d'activités sportives et de loisirs de la commune (foot/ ski/ tennis/ festival/ centre équestre/ patinoire). La proximité de ces différentes fonctions permet de nombreuses synergies (stationnement P+R / ressources/ entretien...).

Au sud du quartier de Champsec de cet ensemble (à terme urbain), le camp militaire des Casernes occupe un site de grande qualité (Petit Champsec) qui constitue un potentiel intéressant pour le long terme.

Les objectifs visés

Ce secteur continuera à faire l'objet de projets urbains qui structureront de manière optimale le foncier disponible proche du lien fonctionnel fort que constitue le Cours Roger Bonvin (Champsec ><Vissigen et gare><Pôle santé). Il s'agira de :

- Terminer l'urbanisation de ces quartiers par une densification de qualité pour valoriser le fort potentiel de ce secteur proche du centre ;
- Renforcer les liaisons entre ce secteur et le centre-ville et les quartiers et villages adjacents ;
- Structurer un axe fort (économique, de savoir et de culture) entre le centre-ville et le pôle santé de l'Hôpital;
- Structurer l'urbanisation autour du Cours Roger Bonvin ;
- Valoriser le canal de Vissigen comme paysage « naturel » en ville et en tant qu'axe de mobilité douce est-ouest, d'espace de rencontres et de liaisons biologiques ;
- Le secteur de Tourbillon doit être reconnue dans ses fonctions d'activités de loisirs et de détente en lien avec les éléments paysagers structurant que sont le canal de Vissigen, les berges du Rhône et le pôle d'emplois que constitue le pôle santé.
- Garder le secteur du camp militaire de Petit Champsec en réserve, pour le transformer en quartier urbain lorsqu'il sera disponible (à moyen ou long terme).

La mise en œuvre

- Poursuivre l'élaboration puis la réalisation de projets urbains pour Vissigen, et Champsec, notamment sous forme de concours / MEP / étude de planification, en collaboration avec les partenaires privilégiés (R3, etc.), permettant ensuite la gestion des projets de bâtiments au fur et à mesure des initiatives privées (PAS / autor) ;
- Planifier et étudier le déplacement du Lycée-Collège de la Planta (LCP) et l'implantation du programme Rencontre, Loisirs et Culture (RLC) à proximité du Cour Roger Bonvin grâce à une démarche de projet urbain (concours) ;
- Mettre en place une veille sur le secteur militaire de Petit Champsec, pour être attentifs et prêts à l'éventuel départ des militaires.

C5. Les coteaux de Gravelone et Platta

Les points clés du constat

La partie supérieure du coteau de Gravelone et de Platta est caractérisée par un paysage de coteau viticole qui contribue fortement à la qualité et à l'identité de Sion. Dans la partie inférieure, en continuité avec la partie urbanisée de la ville du XXe, les quartiers de Gravelone et de Platta sont déjà largement bâtis. La limite d'urbanisation en amont de ce coteau est l'une des plus sensibles dans le grand paysage, la césure vignes/morphologie du bâti entre Sion et Savièse étant visible en de très nombreux points de la commune.

Les objectifs visés

Le maintien de la qualité paysagère de ce secteur sensible (et très prisé) implique d'intervenir sur sa morphologie comme sur ses limites d'urbanisation, dans le respect de ses spécificités :

- Réviser la limite d'urbanisation sur sa partie supérieure, en veillant strictement à ne pas agrandir la zone à bâtir (voire même en la diminuant légèrement en certains points) ;
- Définir finement la limite de zone entre la ville du XXe et le coteau de Gravelone / Platta en se basant sur des limites topographiques et des règles permettant de gérer au mieux la transition entre ces deux tissus (collectif / individuel) ;
- ~~Guider~~ Définir les conditions favorables au développement harmonieux des dents creuses (parcelles non construites) et parcelles stratégiques l'occupation des « dents creuses », pour veiller au respect du caractère du lieu (affleurement rocheux, tablard de vignes et murs en pierre sèche, milieux séchards, circulation...).
- Utiliser (mettre en valeur) les chemins historiques ayant conservés leur substance comme axe de MD

La mise en œuvre

- Reprendre le plan d'affectation de ce secteur, sur la base de quelques règles simples :
 - o Protéger les éléments identitaires du secteur (murs de vignes et affleurement) ;
 - o Veiller à l'accompagnement et à la bonne insertion des logements groupés / projets importants ;
 - o Respecter les césures dans le bâti pour maintenir la perception du coteau et garantir son intégration dans le grand paysage ;
 - o Implanter la façade principale des bâtiments face à la plaine ;
 - o Favoriser la culture du projet urbain par variantes visant une densification mesurée.
 - o Etudier et proposer des outils d'aménagement du territoire permettant un développement cohérent des dents creuses et secteurs stratégiques (zone à aménager < PAS).
- Suivre attentivement chaque projet de construction, en veillant à son intégration par ses dimensions et son implantation.

C6. Le coteau du Cône de Thyon

Les points clés du constat

Même s'il est souvent à contre-jour, le coteau de Salins et des Agettes est un ubac très visible depuis la vallée : cette caractéristique essentielle en fait sa valeur, en même temps que sa grande sensibilité paysagère.

Quelques grands éléments naturels structurants façonnent ce paysage :

- De grandes coulées vertes à l'est et à l'ouest des secteurs urbanisés (terrain instable, glissements de terrain, vergers et forêts) ;
- Des couloirs paysagers est-ouest et leurs accroches vers les hauts boisés (corridors écologiques, torrents de décharges) ;
- Sur les premiers contreforts, au-dessus du Rhône, le cordon de forêt (protecteur).

Entre les mailles de cette structure, quatre secteurs urbanisés se distinguent pour le territoire de Salins :

- Une bande d'urbanisation continue en bas de la pente (un quartier de Sion) le long de la route menant à Nendaz ;
- Et au-dessus, les villages historiques (Pravidondaz, Misériez, Salins village) ;
- Au-delà, les mayens sont installés dans la pente, de manière traditionnellement dispersés ;
- Différentes infrastructures liées à la pratique du ski (parking / gare en aval de la télécabine) composent les mayens de l'Hôpital.

Quatre secteurs urbanisés se distinguent pour le territoire des Agettes :

- Les villages résidentiels, construits autour de leurs noyaux historiques (Crête-à-l'œil, La Vernaz, Les Agettes) ;
- Et au-dessus, l'habitat dispersé : mayens et résidences secondaires ;
- En amont, des constructions en immeubles accueillant pour l'essentiel des résidences secondaires (Zeffeuges).

Les objectifs visés

Les fusions de Sion avec Salins et les Agettes renforcent l'importance de certains enjeux et en amènent de nouveaux :

- Le maintien de la qualité paysagère de ce secteur sensible, très visible depuis la plaine ;
- Le développement de quartiers résidentiels : villages historiques et Mayens de l'Ours (quartier mixte), étendant la diversité de l'offre en logements, mais avec une attention renouvelée à la qualité (de l'habitat comme des espaces publics) ;
- Le maintien de l'attractivité résidentielle des cœurs de villages ;
- La valorisation de l'ouverture vers le tourisme de montagne, mais là aussi avec un très grand besoin de qualité (des accès comme des opérations immobilières) ;
- [L'amélioration de la desserte à l'échelle du cône de Thyon par l'arrivée d'une liaison câblée plaine-montagne et des solutions innovantes de mobilité renforçant la chaîne de transport multimodale](#) ;
- [Saisir les opportunités de rafraîchissement offertes par l'altitude dans un contexte de changement climatique.](#)
- La mise en valeur / en scène du patrimoine et du paysage.

La mise en œuvre

- Reprendre les plans d'affectation des secteurs du coteau de Salins et des Agettes, sur la base des principes suivants :
 - o Densifier les zones résidentielles dans le respect du paysage et de la morphologie de l'habitat individuel groupé, en priorisant les secteurs les mieux desservis en transports publics ;
 - o Affiner les prescriptions de construction (en particulier l'intégration dans la pente) ;
 - o Etudier avec soin le raccord du nouveau bâti avec la voirie dans un contexte de topographie escarpée ;
 - o Identifier et gérer le développement inopportun de résidences secondaires notamment, si besoin est, dans les villages et leur périmètre immédiat.
- Etudier et réaliser la connexion câblée plaine-montagne (gare de Sion < Mayens de l'Ours < Thyon 2000) en lien avec les mesures d'aménagement du territoire liées au développement d'un quartier durable aux Mayens de l'Ours (Cf. C.7) et de la revitalisation du plateau de Thyon 2'000 : concentrer le domaine bâti et l'intégrer au paysage environnant en apportant un soin très particulier aux espaces non bâtis ;
- Suivre attentivement chaque projet de construction, en veillant à son intégration par ses dimensions et son implantation.

Document de travail à l'usage du Conseil général

C7. Les Mayens de l'Ours

Les points clés du constat

Le secteur des Mayens de l'Ours, situé à cheval entre les anciennes communes de Salins et des Agettes, et à mi-chemin entre la plaine et la hauteur des alpages, joue le rôle de « rotule » dans la liaison câblée Sion-Thyon 2000. Son développement est conditionné à la réalisation de l'infrastructure câblée et de ses modalités d'exploitation (horaires). Le site présente cependant du point de vue géographique, de bonnes conditions (plateau, altitude, clairière) pour un développement mêlant prioritairement de l'habitat permanent et des résidences touristiques (lit chaud exclusivement).

En effet, le projet de développement d'une nouvelle liaison câblée commande une réflexion sur le rôle et la fonction du secteur des Mayens de l'Ours, gare intermédiaire de la liaison.

Actuellement, le périmètre, dont la superficie est proche des 10 hectares, est affecté en grande partie en zone à bâtir mais est quasiment vierge de construction, à l'exception de 3 bâtiments d'habitation, de quelques chalets épars et du départ de la remontée mécanique de la piste de l'Ours.

Les objectifs visés

Situé entre la plaine et la montagne, à mi-coteau entre Veysonnaz et Vex, ce site bénéficie d'atouts indéniables pour le développement d'un quartier exemplaire, innovant, suscitant l'engouement, mêlant habitations permanentes et résidences touristiques. Le projet lié à ce site serait complémentaire aux réseaux déjà existant en ville (plaine) et dans les stations environnantes (montagne).

Les Mayens de l'Ours, avec cette nouvelle liaison câblée qui devra être ouverte selon des horaires d'ouverture étendus, devient de fait un nouveau pôle attractif, notamment en matière de mobilité. Mobilité du mi-coteau (transport public), mobilité de loisirs (ski, promenade, sport, découverte) et mobilité économique (transport de marchandises).

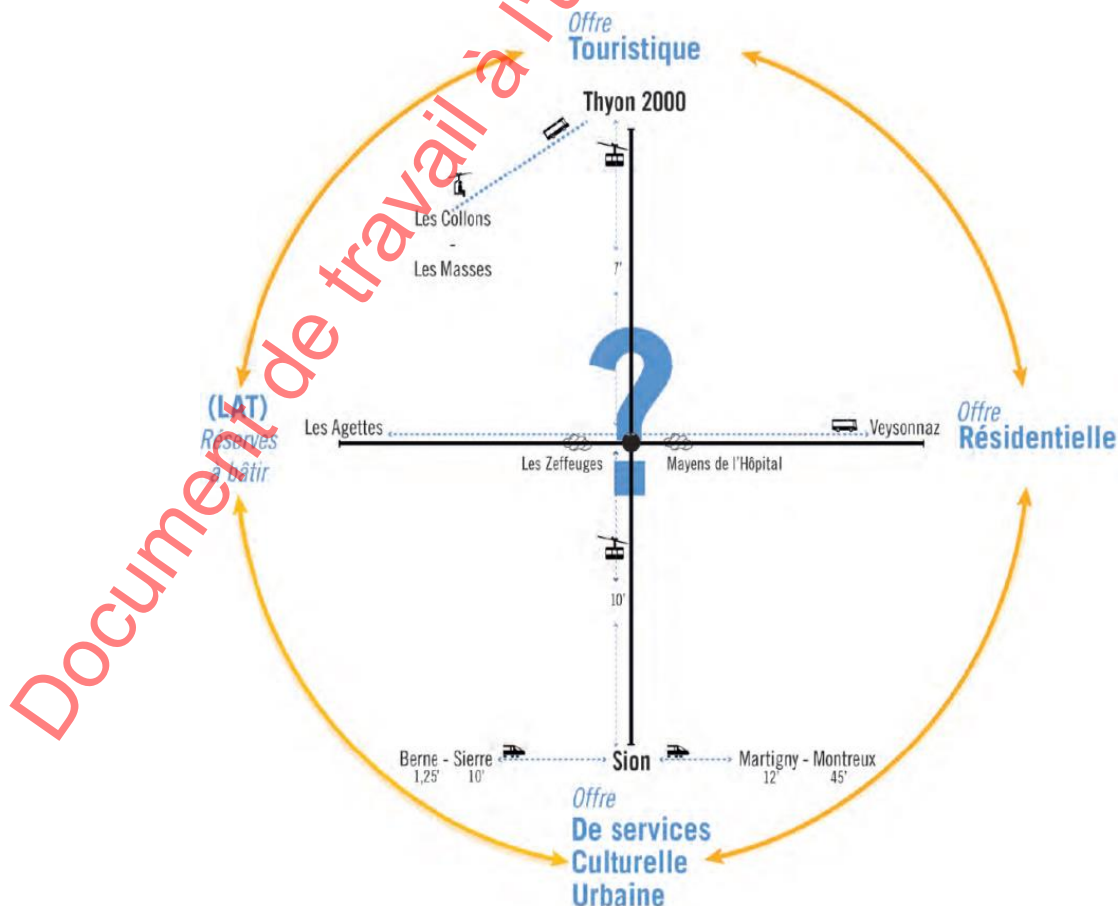


Schéma issu de l'étude exploratoire du cône de Thyon, Urbaplan 2016.

La situation et le potentiel des Mayens de l'Ours requièrent un questionnement global et précis. Dès lors, les objectifs pour ce territoire sont :

- La nécessité de redéfinir les périmètres à développer, leurs contours et affectations (fonctions), dans un souci d'intégration paysagère et urbanistique ;
- L'exigence de mettre en place un processus de planification permettant d'aboutir à une légalisation formelle des périmètres et la garantie de réalisations qualitatives ;
- Le besoin de coordonner les actions au niveau régional, tant pour le développement socio-économique, touristique, que territorial ;
- Le travail en partenariat étroit avec les communes voisines pour une coordination optimale tant pour la mobilité que pour le développement socio-économique ;
- Accompagner les propriétaires et acteurs privés dans la durée, par une démarche partenariale ;
- L'encouragement aux initiatives allant dans le sens du développement durable (eau, énergie, etc.).
- Saisir les opportunités de rafraîchissement offertes par l'altitude dans un contexte de changement climatique.

La mise en œuvre

En parallèle des démarches liées à la réalisation de la liaison câblée, des études de faisabilité du secteur en lien avec l'ensemble du « système plaine-montagne » doivent être réalisées. Cette seconde phase succède à celle liée aux études conceptuelles (identification des fonctionnalités souhaitées et de la capacité du site) et précède celle de la réalisation (concours architecture / MEP, révision de la planification impérative : plan des zones et plan de quartier, construction, etc.).

Le développement du quartier devra être progressive, en fonction de la demande et de la disponibilité du foncier et devra répondre à une masse critique suffisante pour permettre l'implantation d'activités générant une animation annuelle.

C8. Les zones d'activités économiques

Les points clés du constat

Dans l'ensemble de la commune de Sion, il existe différentes zones d'activités économiques, relativement peu différenciées entre elles, souvent sous-utilisées et insuffisamment valorisées, et en général de qualité très inégale, parfois même médiocre. Or, ces zones industrielles de production, en partie reliées par le rail, sont essentielles pour le dynamisme économique de la commune.

Les objectifs visés

Conformément à la stratégie économique, il s'agit pour la commune de développer une vision d'ensemble pour ses différentes zones d'activités :

- « Remettre de l'ordre dans le galetas » afin de disposer d'un foncier mobilisable pour l'implantation de (nouvelles) entreprises, et valoriser la diversité des zones d'activités de la commune (industrielle, écologie industrielle, santé innovation, artisanale, commerciale), afin de mieux tirer parti de leurs complémentarités, dans l'optique d'attirer « la bonne entreprise au bon endroit » ;
- Accompagner l'implantation de grands employeurs de manière proactive en fonction de leurs besoins spécifiques et des conséquences territoriales attendues.
- Mieux coordonner l'accessibilité des différentes zones (autoroute ou TP) et leur vocation ;
- Rationaliser le stationnement, favoriser la multi-modalité ;
- Planifier les réseaux énergétiques / équipements en fonction des spécificités de chaque zone d'activité, valoriser les synergies entre entreprises du même secteur (écologie industrielle) ;
- Intégrer l'atout de la gare dans le développement du secteur proche, en favorisant les entreprises à forte densité d'emplois ;
- Favoriser le développement du pôle santé de Sion (centré sur l'Hôpital) avec une desserte attractive en TP ;
- Renforcer progressivement la zone d'activités de l'aéroport en lien avec la politique de mutation du quartier de Ronquoz 21, tout en intégrant la contrainte des nuisances dans le développement des secteurs limitrophes ;
- Conserver la vocation loisirs du secteur des Iles, en renforçant sa desserte TP en été ;
- Densifier avec qualité les zones d'activités déjà existantes et prévoir dans ces secteurs, des espaces verts et de détente ;
- Imposer la complémentarité d'affectation logements / activités dans les zones mixtes.

La zone industrielle des Iles, au sud de l'aéroport est stratégique : elle accueillera les entreprises délocalisées du quartier de Ronquoz 21, ainsi que les nouvelles entreprises. Son extension est donc nécessaire pour disposer de suffisamment d'espace, mais la manière de l'occuper (densité et parcellaire) doit également être travaillée de manière approfondie afin de ne pas gaspiller le foncier.

La mise en œuvre

- La définition et la mise en œuvre d'une stratégie globale pour les différentes zones d'activités de la commune :
 - o Etre attentif aux conditions de mise à disposition des terrains de la Ville ;
 - o Mettre en place une grille typologique des entreprises à accueillir (action à mettre en perspective à l'échelle de l'Agglomération Valais central) ;
 - o Adopter une politique foncière active / créer un catalogue des terrains ;
 - o Améliorer la gouvernance dans les zones industrielles. Analyser la création d'une fondation / structure ad hoc pour piloter les zones industrielles ;

- Mettre en œuvre la réflexion à l'échelle de l'agglomération ou de communes volontaires ;
- Créer des parkings centralisés, informer les entreprises sur la volonté de les créer et les faire adhérer au projet à travers un système de pré-réservation. Une fois les parkings centralisés créés, supprimer le stationnement sauvage en zone industrielle à travers des actions de répression ;
- Mettre en place des lignes de transports publics ainsi que des pistes cyclables pour desservir les zones industrielles ;
- Réviser les PAZ / RCCZ dans l'optique de :
 - Mettre à disposition des surfaces pour relocaliser les entreprises présentes dans le quartier de Ronquoz 21 (opération tiroir) et accueillir de nouvelles entreprises génératrices d'emplois. La zone d'activités des Iles située au sud de l'aéroport, permettrait d'accomplir cet objectif. Il s'agit de planifier et d'organiser l'extension de la zone industrielle sur ce site. La rédaction de son règlement favorisera une utilisation du foncier dense et par étapes de développement ; ouverture progressive de secteurs dès que la saturation d'une poche aura été atteinte - rationaliser la desserte dans la nouvelle zone créée - accompagner la dé / relocalisation des entreprises ;
 - Revoir les critères de dimensionnement du stationnement ;
 - Mettre en place des plans de mobilité pour les entreprises.
- Mener des actions par projets urbains et opportunités :
 - Le Pôle santé centré sur l'Hôpital avec la densification de l'occupation de l'espace aujourd'hui dévolu aux parkings (construire un parking en silo permettra d'utiliser la surface dégagée) et la réalisation de nouveaux bâtiments en lien avec la recherche et/ou les activités de santé ;
 - La zone de Chandoline au sud du Rhône, pour améliorer son accessibilité poids lourds et la qualité de ses aménagements en lien avec la revitalisation du canal de Vissigen ;
 - La vérification systématique de cohérence avec les autres secteurs de la commune importants pour l'économie, en particulier le centre-ville et le quartier de Ronquoz 21 ;
 - Les secteurs en zones mixtes (Champsec / Châteauneuf, etc.) pour accueillir des activités compatibles avec du logement et ainsi développer des secteurs de mixité fonctionnelle.

C9. Châteauneuf

Les points clés du constat

Le quartier bénéficie de structures paysagères de valeur : colline et canal des Potences, crête des Maladaires, vue sur le coteau viticole de Montorges. 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).

Enfin, il manque un véritable cœur de quartier, capable d'activer son développement socio-économique.

Les objectifs visés

- Accompagner le développement du secteur par la réalisation d'espaces publics de qualité ;
- Créer des conditions cadres pour un développement mixte sur la frange protectrice des nuisances sonores des voies de communications (trains, aéroport) ;
- 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 ;
- Etudier l'amélioration de l'accessibilité du quartier par transport public (bus / nouvelle halte CFF de l'aéroport).

La mise en œuvre

- Planifier le devenir du secteur sur la base de lignes directrices. Prévoir les grands traits d'une restructuration à long terme de ce secteur avec une nouvelle gare RER et le développement qualifié des potentiels constructibles (serres municipales / parking des Potences, etc.) grâce à une démarche de projet urbain (concours / outils d'aménagement du territoire adéquat) ;
- Poursuivre le processus de planification pour l'élaboration d'un quartier durable sur le site des Potences, en main publique [approfondissement des contraintes et des valeurs du site devant mener à la création d'un cahier des charges pour le lancement d'un mandat d'études parallèles (MEP) / concours d'urbanisme / appel d'offre investisseur / modification de zone / évent. plan d'affectation spécial (PAS)] ;
- Prévoir et planifier des espaces publics à l'échelle du quartier (y compris végétalisés) ;
- Obtenir une décision sur la présence des militaires à terme (à l'ouest), de manière à pouvoir s'organiser en conséquence, en définissant les grandes étapes prévisibles du développement ;
- Conduire une réflexion sur le paysage d'entrée de ville, afin de profiter de chaque opportunité ou aménagement pour aller dans le sens d'une requalification globale.

C10. Bramois, Uvrier, Aproz et Pont-de-la-Morge

Les points clés du constat

Ces villages sont localisés en limite communale – à l'exception de Bramois – 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.

Les limites urbanisation / campagne de ces villages constituent des points sensibles du paysage, notamment en raison de leur implantation particulière sur les cônes de déjection des affluents du Rhône.

Enfin, l'activité agricole y joue encore un rôle important. L'aménagement d'espaces publics devra donc prendre en considération les contraintes liées à la circulation des engins agricoles.

Les objectifs visés

Ces différents villages devront se développer à l'intérieur de leurs limites actuelles (ou avec des adaptations à la marge, comme par exemple à Uvrier).

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

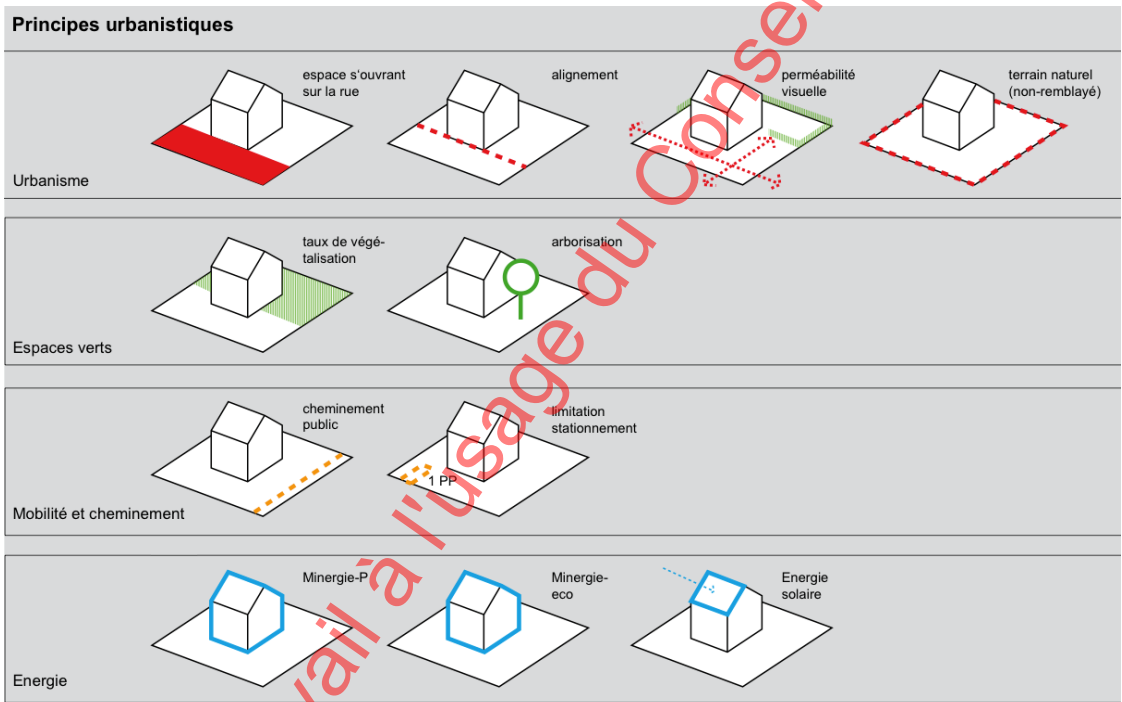
La mise en œuvre

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 concernent l'ensemble de ces villages :

- Elaborer les plans et mettre en place des modes de coopération diversifiés avec les acteurs du logement (coopératives, promoteurs, ...) pour chercher à favoriser la réalisation d'un habitat diversifié et de qualité, restant dans des dimensions compatibles avec le voisinage déjà construit, et intégrant des prolongements extérieurs des logements privés et publics ;
- Mettre à la disposition des particuliers un guide de recommandations portant sur les mesures possibles à réaliser sur les aménagements extérieurs dans un contexte de changement climatique ;
- Développer l'offre en transports publics urbains (optimisation de la cadence et des itinéraires) : structurer l'accessibilité TP et MD de ces localités et aménager des accès directs et conviviaux aux commerces et services (et à la gare quand elle existe) pour piétons et vélos depuis les différents quartiers de logements, tout en proposant des solutions innovantes ;
- 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) ;

- Consolider la pratique de la vieille ville à l'ensemble des périmètres comprenant du patrimoine de valeur et notamment les objets classés à l'inventaire du patrimoine construit et les cœurs de villages historiques ;
- La modification des dispositions réglementaires du RCCZ concernant les villages de Bramois, Aproz, Uvrier et Pont-de-la-Morge devra permettre leur densification progressive, à l'occasion des changements de génération (par ex. en permettant la construction proche des limites parcellaires).



Premiers résultats à approfondir des règles prospectives (MEP d'Uvrier 2010)

C11. Le Rhône et les espaces publics

Les points clés du constat

Les espaces publics de Sion comprennent aujourd'hui des lieux de grande qualité et d'autres qui comportent encore une grande marge d'amélioration. Mais l'ensemble n'est pas mis en valeur comme il le mérite. Pourtant, la géométrie relativement simple permettrait une structuration facile de l'ensemble de la ville pour la mobilité douce : l'axe structurant est / ouest – le Rhône – croise l'axe urbain nord / sud qui traverse le centre-ville et relie entre elles les différentes époques de son développement urbain.

Les mesures « Rhône 3 » nécessiteront ponctuellement des ressources foncières importantes notamment par l'empiètement du réaménagement sur la zone agricole (ex : secteur Batassé). La mise en place de ces mesures entrainera très vraisemblablement différentes nuisances limitées dans le temps concernant les domaines de la mobilité, du paysage et des loisirs.

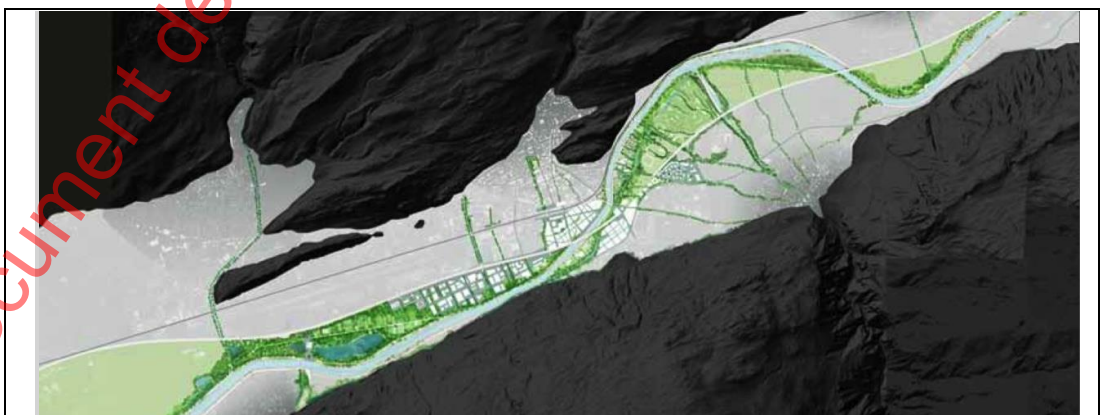
Les objectifs visés

La qualité des espaces publics incitera à la mobilité douce, ce qui fera de Sion une ville exemplaire du point de vue de sa qualité de vie :

- Structurer le maillage des espaces publics des différents quartiers et villages en les reliant aux berges du Rhône, de manière à irriguer l'ensemble de la commune de manière conviviale ;
- Valoriser les berges du Rhône reconquises (naturelles et urbaines selon les lieux) ;
- Développer la mise en relation des différentes « strates » est – ouest / nord sud caractéristiques de Sion (ville moyenâgeuse, villes des XX^{ème} et XXI^{ème} siècles et secteurs d'activités, jusqu'au Rhône voire au-delà), par un réseau de cheminements suivant la topographie du cône de déjection jusqu'au Rhône ;
- Mettre en place une stratégie durant la période des travaux de Rhône 3.
- Poursuivre la politique de requalification des espaces publics déjà engagée au centre-ville (voir aussi C1 et C2).

La mise en œuvre

- Le partenariat engagé avec la 3^{ème} correction du Rhône (MEP) a abouti au choix d'un projet (PLP et consorts et autres bureaux mandatés) qui devrait permettre de réaliser de manière étroitement coordonnée et par étapes, le réaménagement des berges du Rhône ;
- L'élaboration parallèle de principes directeurs des espaces publics (PDEP) est également en cours d'élaboration et sera à mettre en œuvre progressivement.



MEP « Traversée du Rhône en Ville de Sion », Groupement PLP, projet lauréat, juin 2012.

Document de travail à l'usage du Conseil général

D Annexes »

D1. Liste des stratégies thématiques du PDCom :

B1. La stratégie paysagère et nature

P1 - Le potentiel du Rhône est aujourd'hui sous-utilisé : il faut intégrer le fleuve dans la ville en organisant le réseau d'espaces publics en lien avec ses berges.

P2 - Le respect des limites de l'urbanisation détermine la qualité du paysage : il faut privilégier le développement vers l'intérieur et respecter les césures vertes.

P3 - Les coteaux viticoles, arboricoles et sylvicoles ainsi que les terres agricoles sont essentiels à l'identité de Sion : il faut conserver leurs caractéristiques et leur capacité de production.

P4 - Les collines façonnées par le glacier du Rhône, socles des châteaux, sont des éléments structurants du paysage : il faut les préserver et les valoriser comme facteurs d'identité.

P5 - Les valeurs naturelles contribuent à la diversité des paysages : leurs gradations de qualité et leurs différentes natures permettent de nuancer les niveaux de protection / valorisation de ces sites non bâtis essentiels au projet de territoire de Sion.

P6 - La prise en compte des dangers contribue aussi à sa manière à la préservation de la qualité du paysage et au renforcement des qualités naturelles.

P7 – Espèces, biotopes et liaisons biologiques : préserver et valoriser le patrimoine naturel.

S1- S'appuyer sur la préservation / valorisation de la nature et du paysage pour qualifier la Ville.

B2. La stratégie économique

E1 - Le centre-ville - la ville traditionnelle et ses commerces (de taille moyenne) - **constitue le principal secteur d'activités de la commune et mérite à ce titre d'être renforcé.**

E2 – Ronquoz 21 - constitue le réservoir principal du développement de la ville.

E3 - Les sites d'activités doivent être localisés et organisés selon leurs spécificités, dans des secteurs mieux différenciés.

E4 - L'Axe de l'innovation - d'Energypolis au pôle Santé - concentre des activités économiques fortes.

E5 - Les « points d'appui » de la ville ordinaire permettent d'offrir les services (publics et privés) nécessaires aux habitants.

E6 - Les espaces agricoles, sylvicoles et viticoles contribuent à la fois à l'économie et à la qualité de vie de la commune.

S2- Favoriser l'attractivité et le bon fonctionnement de Sion en guidant l'installation de la bonne entreprise au bon endroit.

B3. La stratégie touristique

T1 - Pour être durable, la stratégie touristique ne peut être basée que sur le respect de la population, de la culture, de l'environnement, du paysage, de la nature, du patrimoine culturel, social et religieux, ainsi que sur le respect de l'offre touristique actuelle.

T2 - Pour être économiquement viable, la stratégie touristique doit être fondée sur un tourisme intégré, de qualité, et capable de produire de la valeur ajoutée durant toute l'année.

T3 - Le développement du tourisme doit valoriser les potentiels de la commune (de la plaine à la montagne).

T4 - Le développement du tourisme doit être maîtrisé.

T5 - Le tourisme à Sion doit rechercher des synergies avec le réseau régional.

S3- Renforcer le développement du tourisme en se fondant sur les spécificités de Sion et en visant un haut niveau de qualité.

B4. La stratégie de mobilité

M1 - Sion dispose d'infrastructures dont beaucoup d'autres « rêvent » : il faut les utiliser pour mieux valoriser le potentiel existant dans les différents modes de transport (jonctions autoroutières, ligne CFF et berges du Rhône).

M2 - Les différents secteurs de la ville doivent être desservis par un réseau de transports publics efficace accessible pour les personnes à mobilité réduite : il faut relier les centralités et les quartiers d'habitation vers le centre de Sion avec les axes TP structurants.

M3 - Le transit TIM par la ville génère des nuisances : il faut préserver le centre-ville de la pression des transports individuels motorisés pour une meilleure qualité de vie en structurant les accès voitures en ville depuis les deux jonctions autoroutières est et ouest.

M4 - A l'échelle de Sion le potentiel de MD est très important : il faut structurer le réseau de MD en créant des relations fortes verticales (colonne vertébrale nord-sud) et horizontales (est-ouest : notamment par le Rhône).

S4- Utiliser les potentiels du territoire pour qu'à une échelle donnée, l'usager puisse choisir le mode de transport le plus adapté.

B5. La stratégie énergétique

En1 - Réduction des consommations en visant les objectifs de la société à 2'000 watts.

En2 - Valorisation maximale des ressources renouvelables et en priorité celles localisées par secteur, notamment celles de la géothermie, du solaire thermique et photovoltaïque ainsi que l'eau du Rhône.

En3 - Développement des réseaux en affectant d'autres ressources, pour atteindre l'équilibre dans chaque zone, avec une priorité aux énergies renouvelables et aux réseaux de chauffage à distance. En dernier lieu, un solde éventuel pourra être assuré par les énergies fossiles.

En4 - Structuration et information.

S5 - Réduire la consommation énergétique afin d'atteindre l'équilibre besoins-demandes en valorisant les ressources localisées.

B6. La stratégie urbaine

U1 - Le respect des limites d'urbanisation permet de préserver le paysage et de développer une ville durable et de qualité : il faut privilégier le développement (ordinaire et stratégique) vers l'intérieur.

U2 - Les structures patrimoniales constituent un élément essentiel de l'identité sédunoise (vieille ville, ville du XXème siècle, villages, archéologie) : il faut les valoriser par une démarche adaptée de permis de construire.

U3 - Les sites stratégiques du développement évoluent dans le temps : il faut structurer et guider leur développement (cf. « chantiers » et fiches) par la poursuite des démarches de projet urbain.

U4 - La mutation de l'habitat individuel est nécessaire pour diversifier l'offre : il faut inciter et accompagner ces évolutions, chaque fois que l'occasion se présente. La densification qualitative de cette morphologie très gourmande en territoire et en infrastructures (accès routier, raccordement) est, entre autre, une opportunité de repenser les aménagements extérieurs (privés/ semi privés) afin de requalifier l'espace public attenant (accès groupés, concept global...).

U5 - Les équipements publics sont nécessaires à la qualité du cadre de vie pour tous.

U6 - Les espaces ouverts (publics et privés) conditionnent la qualité de vie en ville : pour renforcer l'attractivité de la vie en ville, il est nécessaire d'accorder une attention particulière à ces espaces (aspects d'ambiance et de qualité en complément de leur nécessaire fonctionnalité).

U7 - Une politique foncière active – menée au gré des opportunités - constitue une condition *sine qua non* du développement urbain.

U8 – L'occupation rationnelle des habitations dans les villages du coteau permet d'éviter une désertification.

S6- Contenir le développement de la ville et favoriser sa qualité par des « opérations-exemples »

D.2 Stratégie de développement du territoire des Agettes

D.2.1 Le territoire

La fusion des communes de Sion et des Agettes, depuis le 1er janvier 2017, engendre notamment une adaptation des stratégies territoriales. Dans ce cadre, le Plan directeur communal de la Ville de Sion doit être modifié afin de prendre en considération ces nouveaux territoires.

Les modifications des bases légales supérieures impliquent également une adaptation des stratégies du Plan directeur avec principalement les notions en lien avec l'entrée en vigueur de la loi sur les résidences secondaires.

Les points clés du constat

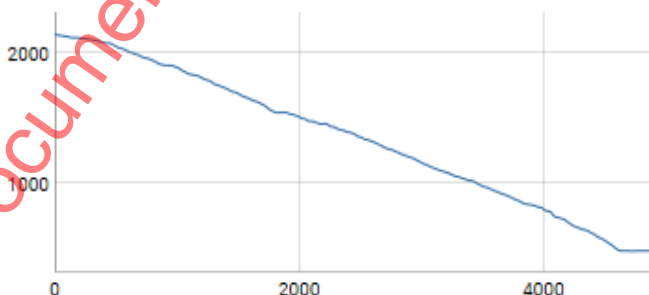
Le territoire des Agettes peut être décomposé en 4 parties :

1. **Deux centres villageois** : La Vernaz (forme des hameaux de Crêt-à-l'œil, Vernaz du milieu et d'en Haut) et Les Agettes (hameau des Agettes).
2. **Les Mayens** : secteurs principalement occupés par des habitations destinées à la résidence secondaire (villégiature). À l'amont de ce secteur, se situe un patrimoine bâti épars et paysager de qualité (arbre remarquable, clairière, murs en pierre). Ce secteur recèle également quelques exploitations agricoles en activité.
3. **La forêt** du cône de Thyon, allant de la zone des Mayens jusqu'à la limite altitudinale des sapins, soit au sommet de la piste de l'Ours à près de 2000 mètres.
4. **Le plateau de Thyon** et l'espace de loisirs de la piste de l'Ours. Ce plateau et la partie amont du secteur de la piste de l'Ours sont, outre un espace de loisirs l'hiver pour l'apprentissage du ski, un secteur d'alpage l'été (alpage de Combyre).

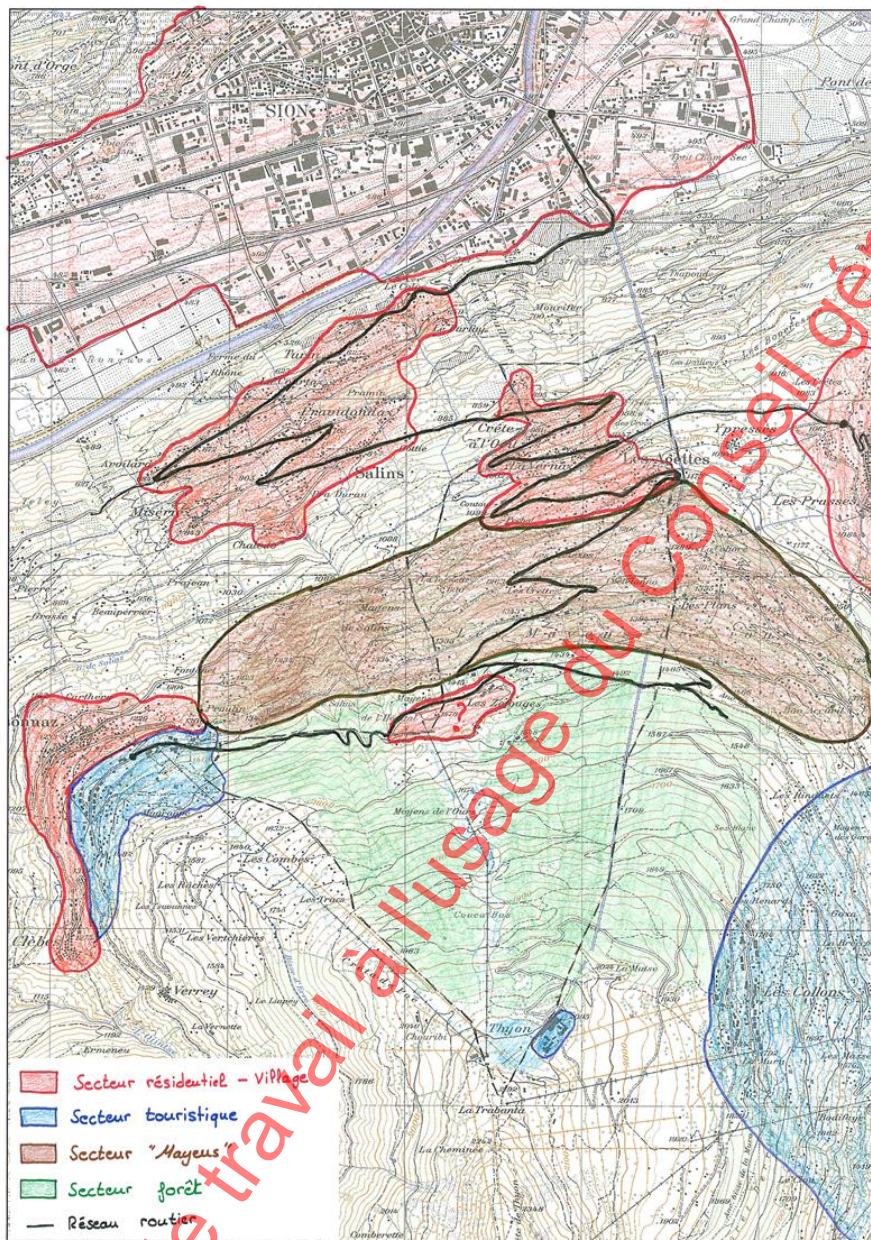
Ces différents secteurs sont reliés pour la partie avale aux secteurs de Salins le long de la route cantonale. La route continue jusqu'au Mayens de l'Ours permettant des liaisons à mi-coteau vers Vex ou Veysonnaz.

La topographie accidentée, avec des fortes pentes, entrecoupées de plateaux, joue un rôle essentiel dans la structure paysagère et fonctionnelle (habitation) du territoire.

Longueur : 4939.39 m



Profil topographique : Sion-Thyon (avec vers 1000m les Villages ; 1500m Mayens de l'Ours ; 2000m plateau de Thyon).



Secteurs du territoire des Agettes

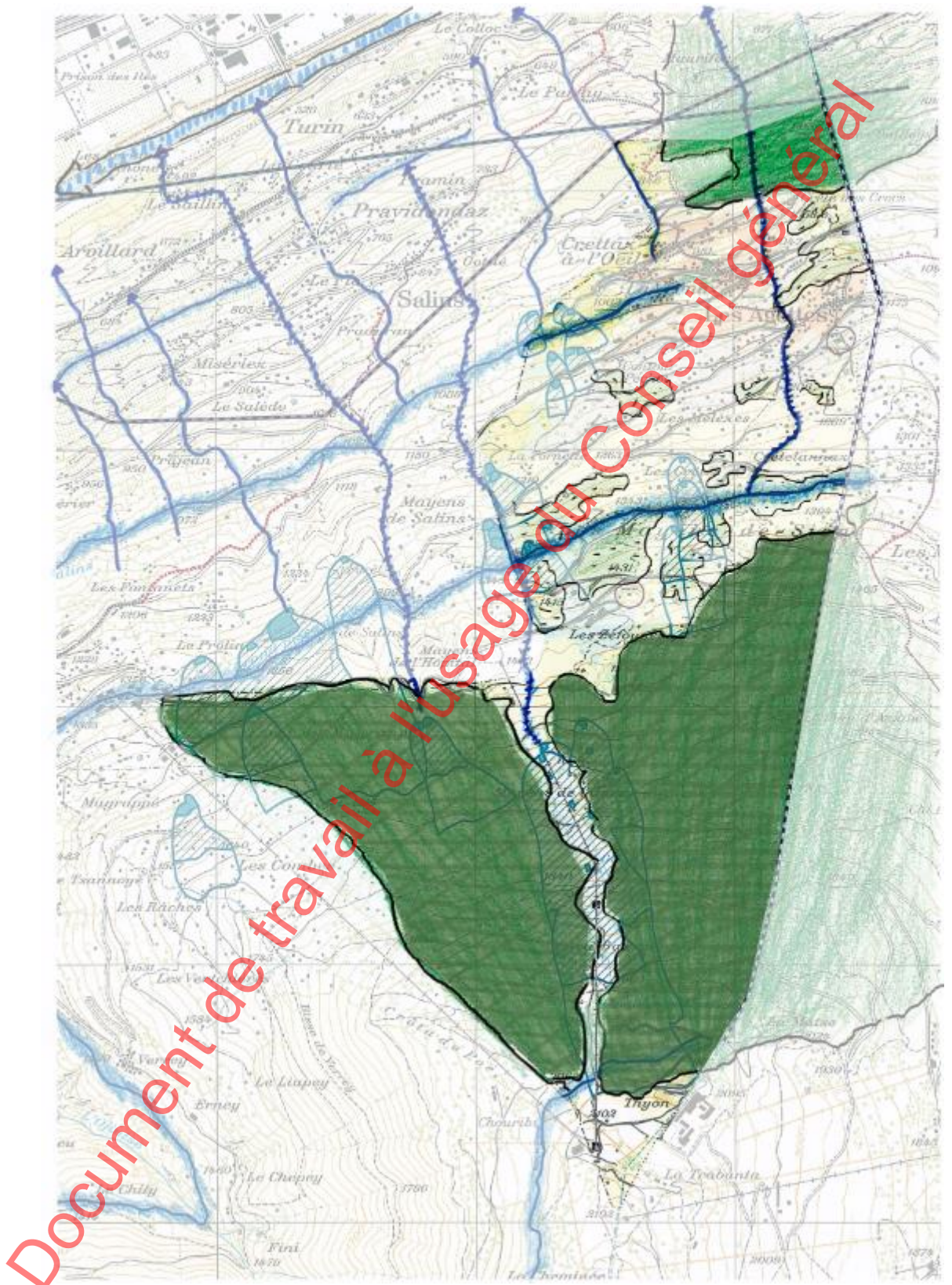
L'évolution récente des territoires des Agettes se caractérise par les éléments suivants :

- Une évolution de la population positive et régulière depuis les années 70 (150 habitants en 1970, 193 en 1980, 237 en 1990, 283 en 2000 et 336 en 2010) puis une stagnation ces dernières années (347 en 2016) ;
- Un habitat de type essentiellement résidentiel puisque seuls 10% des actifs travaillent sur place ;
- Une part d'emploi par habitant très faible (11% ; soit environ 38 emploi) ;
- Un secteur tertiaire exporté : sur les 75% d'actifs dans le tertiaire (86 personnes), 90%, soit 78 personnes, travaillent hors de la commune (Recensement fédéral de la population, 2000) ;
- Un secteur secondaire pratiquement inexistant (1 poste de travail) et exporté : sur les 21 actifs du secteur, 20 d'entre eux travaillent hors de la commune (Recensement fédéral de la population, 2000) ;
- En conséquence des deux points précédents: un taux de motorisation élevé lié aux mouvements pendulaires des personnes actives ;

- Une évolution négative des exploitations agricoles avec pour conséquence des bâtiments « agricoles » (grange / écurie, raccard, grenier) dont l'entretien et la sauvegarde restent problématique (petit volume impropre à une utilisation comme résidence principale, maintien de la typologie architecturale, ...)
- Un nombre élevé de résidences secondaires ;
- Un nombre élevé d'anciennes aires de mayens ayant souvent conservé un aspect traditionnel ;
- Un domaine bâti dans les mayens avec des qualités architecturales et socioculturelles très spécifiques (chapelles) ;
- Une volonté des anciens édiles (ancienne commune des Agettes) de développer des logements touristiques aux Zeffeuges ;
- Une activité de loisirs basée principalement sur le ski alpin au sommet et le long de la piste de l'Ours ;
- Une altitude d'alpages situé au sommet de la piste de l'Ours ;
- Une grande portion du territoire occupée par la forêt (68% de la surface totale), dont une part est exploitée (trilage forestier du cône de Thyon) ;
- Une topographie accidentée, avec une forte pente, entrecoupée de plateaux. L'altitude varie entre 840 mètres et 2180 mètres (point le plus haut).

L'eau joue un rôle important dans la structure du territoire habité. En effet, 2 bisse traversent actuellement l'ancienne commune à des altitudes différentes : le bisse de Salins passe à l'étage des Villages (Vernaz), le grand bisse de Vex à celui des Mayens et le dernier, l'ancien bisse de Chervé, disposant d'un potentiel de restauration intéressant, passe en dessous du plateau de Thyon, à plus de 2'000 mètres au niveau des alpages. De plus, un grand nombre de sources s'étalent tout au long de la pente, de l'amont avec la piste de l'Ours, jusqu'à l'est des villages (les Tavannes).

Document de travail à l'usage du Conseil Général



Diagnostic paysager, territoire des Agettes

Document de travail à l'usage du Conseil général

Les objectifs visés

Les enjeux ressortant de ce diagnostic sont principalement liés à 3 thématiques :

1. **Le PAYSAGE** : valoriser le patrimoine bâti et naturel-paysager, notamment dans un objectif d'y développer l'économie agricole/ sylvicole locale, les excursions et les infrastructures de loisirs (**tourisme**).
 - 1.1 **Les cours d'eau « horizontaux » (bisse) et « verticaux » (bisse de décharge/torrent), la forêt et ses nombreuses fonctions ainsi que les espaces ouverts (prairies / pâturages maigres) constituent un réseau de valeur pour la biodiversité** : ces milieux sont à *mettre en valeur et à entretenir*. De plus, ils jouent le rôle de liaisons biologiques permettant la mise en réseau de différents biotopes naturels présent sur le coteau. Ces liaisons doivent être améliorées (biotopes relais et autres infrastructures). La fragmentation des milieux naturels doit être stoppée ;
 - 1.2 **Le respect des limites de l'urbanisation détermine la qualité du paysage** : *définir des limites paysagères claires (contrainte topographique, forêt, pâturage...) au développement urbain ;*
 - 1.3 **Le coteau des Agettes doit maintenir ses surfaces d'exploitation agricole, herbagers et sylvicole (forêt du cône de Thyon), qui contribuent à son identité locale** : *il faut conserver leurs caractéristiques et leur capacité de production ;*
 - 1.4 **Les valeurs naturelles contribuent à la diversité des paysages** : *leur diversité (espaces fermés/ ouverts) participe à la biodiversité de la faune et de la flore. ;*
 - 1.5 **La prise en compte des dangers naturels et des secteurs sensibles du territoire des Agettes contribue aussi à la préservation de la qualité du paysage et au renforcement des qualités naturelles** : *zone de glissement, risque hydrologique et géologique (gypse), zone de protection des sources font partie des problématiques du coteau des Agettes.*

2. **La MOBILITE** : renforcer les liaisons TP verticales avec la plaine et horizontales avec les territoires limitrophes du mi- coteau. Maintenir les infrastructures de desserte fine (TP et TIM);

2.1 Routes Sion-Mayens de l'Ours : maintenir les routes de dessertes actuelles, apaiser les traversées de localités ;

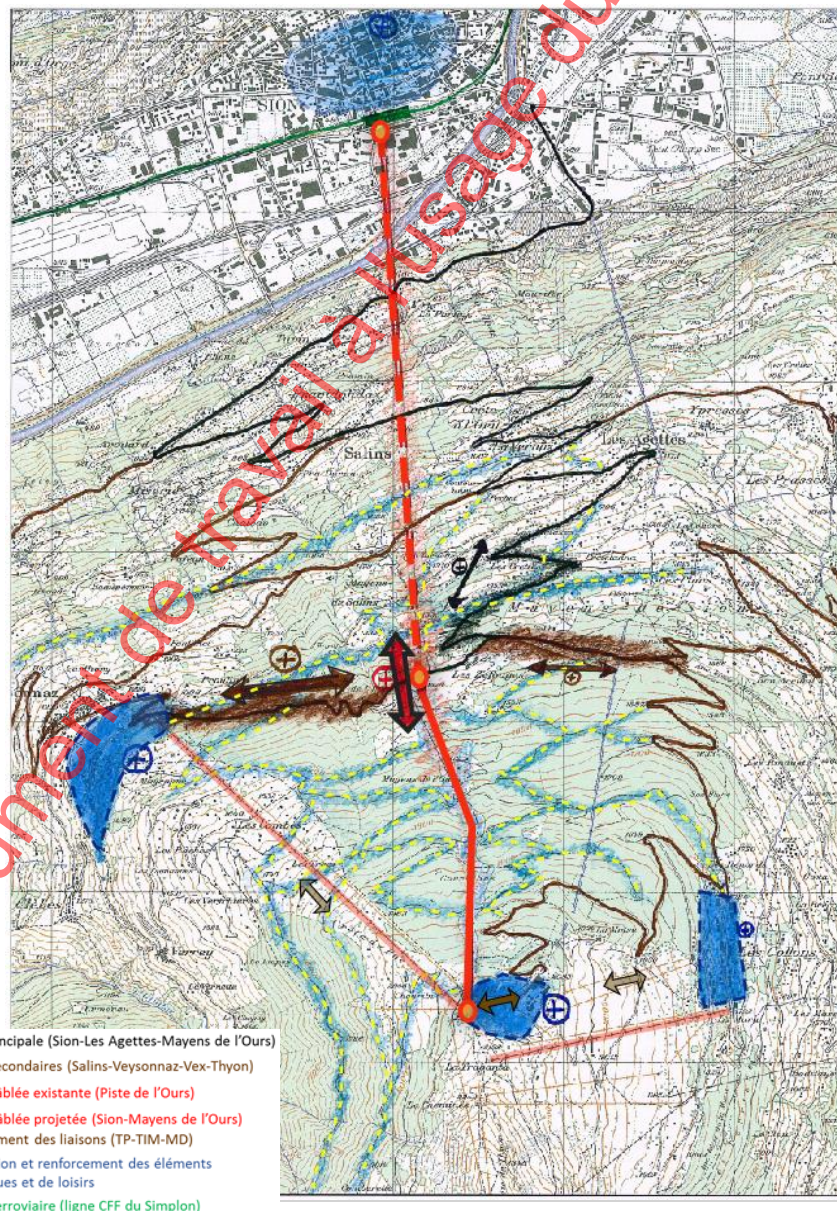
2.2 Liaison câblée : développer une liaison de transport public « plaine - mi- coteau - montagne » (Sion-Mayens de l'Ours-Thyon 2'000) ;

Réorganiser les TP à mi- coteau depuis le pôle des Mayens de l'Ours (Vex-Veyonnaz- Les Agettes), éventuellement depuis le site de Thyon 2'000 (Colons) ;

2.3 Stations : revaloriser les stations touristiques des communes limitrophes de Thyon 2'000 et de Veyonnaz en relation avec l'infrastructure de transport public câblé (planification intercommunale) ;

2.4 Activités : renforcer les activités touristiques et de loisirs à mi-coteau (bisses, chemin pédestre, trail, VTT, etc.) et à la montagne (plateau de Thyon).

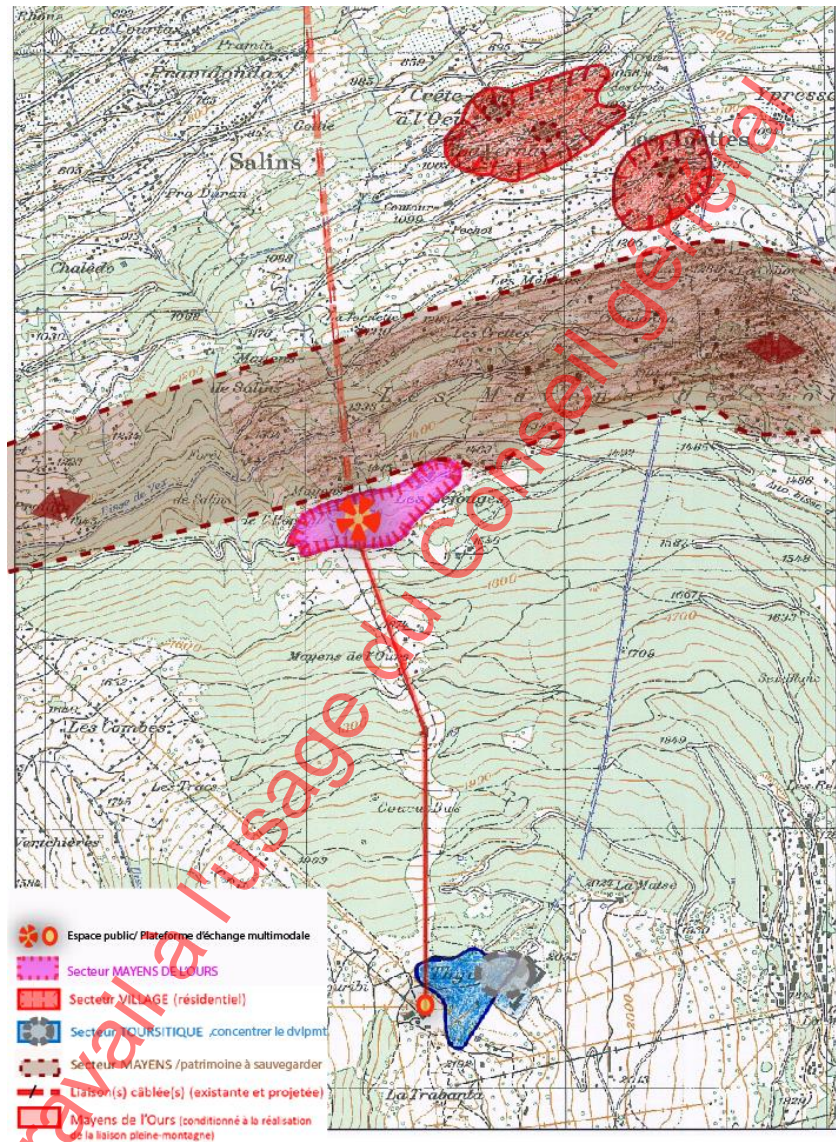
Développement MOBILITE



- 3. L'URBANISATION, avec le maintien des villages et des habitants :** le développement de la zone à bâtir doit être mesuré et ponctuel, basé sur le renforcement des secteurs déjà bâtis.
- 3.1 Villages et hameaux :** restaurer et densifier avec savoir-faire, renforcer les cœurs historiques ;
- dans les limites des périmètres de la zone à bâtir ;
 - dans le respect des éléments paysagers et du bâti existant.
- 3.2 Secteurs des Mayens :** maintenir et valoriser le patrimoine bâti (Mayens de Sion)
- 3.3 Secteurs des Mayens de l'Ours :** requalification et développement d'un quartier durable, conditionné par la réalisation de la liaison câblée « plaine-montagne ». Coordination et complémentarité des enjeux et du réseau entre la ville et la montagne à l'échelle du cône de Thyon. La fonction de ce territoire spécifique des Mayens de l'Ours, à cheval sur les anciennes communes de Salins et des Agettes, est conditionnée à la réalisation de la liaison plaine – montagne entre Sion et Thyon. Ce secteur doit donc être re-questionné du point de vue de ses fonctionnalités et de ses affectations finales.
- 3.4 Secteurs du plateau de Thyon :** re-questionner le développement du plateau de Thyon, conditionné notamment par la réalisation de la liaison câblée « plaine-montagne », en coordination avec les acteurs régionaux.

Document de travail à l'usage du Comité Général

Développement URBANISME



La mise en œuvre

- Reprendre les plans d'affectation des secteurs du coteau des Agettes, sur la base des principes suivants :
 - o Densifier les zones résidentielles dans le respect du paysage et de la morphologie d'habitat individuel groupé, en priorisant les secteurs les mieux desservis en transports publics ;
 - o Affiner les prescriptions de construction (en particulier intégration dans la pente) ;
 - o Etudier avec soin le raccord du nouveau bâti avec la voirie dans un contexte de topographie escarpée ;
 - o Sauvegarder le patrimoine bâti (Mayens de Sion/ cœur des villages historiques)
- Etudier et réaliser la connexion câblée plaine-montagne (gare de Sion < Mayens de l'Ours < Thyon 2'000) en lien avec les mesures d'aménagement du territoire liés au développement d'un quartier durable aux Mayens de l'Ours (Cf. C.7) et de la rénovation de la station touristique de Thyon 2'000 : concentrer le domaine bâti et l'intégrer au paysage environnant en apportant un soin très particulier aux espaces non bâtis (Cf. C.6) ;

- Suivre attentivement chaque projet de construction, en veillant à son intégration par ses dimensions et son implantation.

Document de travail à l'usage du Conseil général

D.2.2 L'hébergement

Les points clés du constat

Le territoire des Agettes possède un nombre élevé de logements occupés en résidence secondaire. Le taux estimé de résidences secondaires¹ en 2016 s'élevait à plus de 65%.

Si le nombre d'hébergements touristiques non commercialisés est très élevé, le nombre de lits touristiques commercialisés est lui très faible. Une dizaine de lits hôteliers et une centaine à la location dans les résidences secondaires². Cette répartition déséquilibrée illustre l'activité touristique faible, également par l'absence d'équipements touristiques propres. La station de Veysonnaz, à quelques minutes de transport, bénéficie déjà d'équipements et d'hébergements touristiques.

Les logements occupés en résidences secondaires sont principalement situés dans la partie supérieure de la zone à bâtir (secteur des mayens).

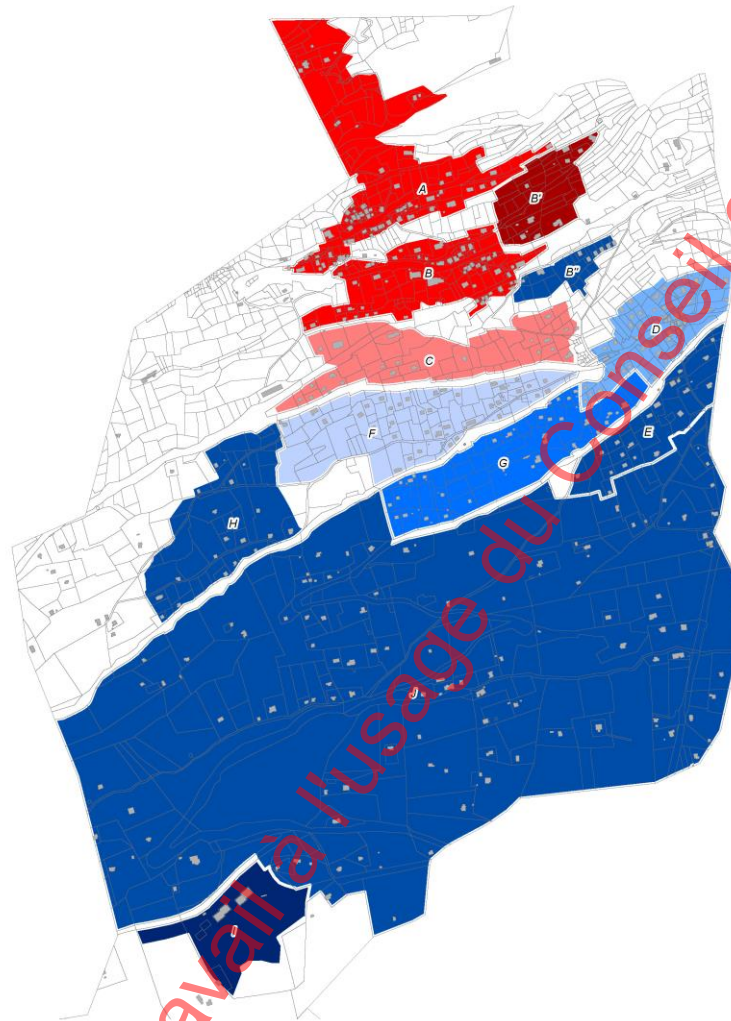


Illustration de l'analyse des estimations du nombre de logements en résidences secondaires sur le territoire des Agettes (2015)

On constate que la part de résidences secondaires évolue en même temps que l'altitude.

¹ Taux de résidence secondaire : part des logements occupés en résidence secondaire par rapport au nombre total de logement.

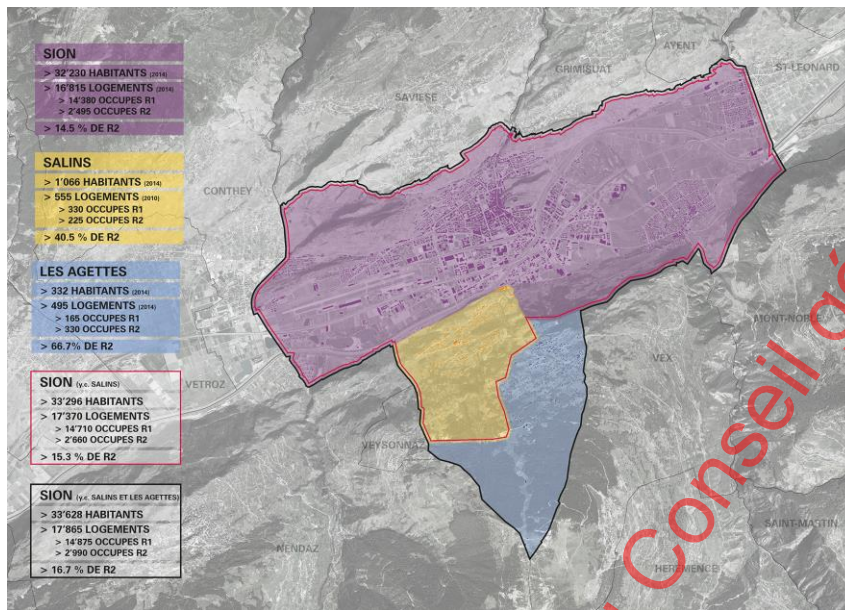
² + 1 appartement sur le site Airbnb



Répartition de la part de résidences secondaires selon les zones à bâtir et les secteurs stratégiques du territoire des Agettes (2015)

L'ancienne commune des Agettes, dont le taux de résidences secondaires dépassait le 20%, était soumise à l'ensemble des exigences découlant de la loi sur les résidences secondaires (LRS) et de l'article constitutionnel 75b. L'application de ces dispositions légales interdisait la construction de nouvelles résidences secondaires et soumettait les autres nouvelles constructions à des restrictions d'utilisation, principalement en résidence principale.

Tous les logements existants avant 2011 pouvant eux toujours être utilisés de manière « libre ». Le 1^{er} janvier 2017, suite à la fusion avec la commune de Sion, ces territoires ne sont plus soumis à toutes les exigences (taux de résidence secondaire de la Ville de Sion : 16.5%, donc < 20%). Il est donc à nouveau possible de construire des logements en résidence secondaire, sans aucune restriction sur l'ensemble du territoire de la zone à bâtir.



Analyse des territoires de la commune de Sion en fonction de l'utilisation des logements (résidences principales, résidences secondaires ; taux de résidences secondaires)

Les enjeux découlant de ce diagnostic synthétique sont liés à la valorisation patrimoniale et touristique du bâti, mais surtout à la préservation d'habitations principales dans les secteurs définis initialement pour les accueillir (villages, zone à bâtir...).

Les effets indésirables du point de vue de l'aménagement du territoire et des collectivités publiques, notamment sur les villages et zones destinées prioritairement à la résidence principale, sont de deux ordres :

- Des nouvelles constructions libres d'utilisation (résidences secondaires potentielles) peuvent être réalisées dans les secteurs mentionnés ou proches ;
- Des logements existants dont l'utilisation actuelle est en résidence principale ou déjà en résidence secondaire peuvent changer (ou être maintenu) et passer (rester) en résidence secondaire (exemple : personnes âgées, décès (hoiries). Le nombre de résidences secondaires (et le taux) peut donc augmenter sans que de nouvelles constructions soient concrètement réalisées.

Les objectifs visés

L'objectif stratégique pour la commune est que les logements situés dans les centres de village doivent être occupés principalement par des résidents à l'année. Il faut éviter un nombre trop élevé de résidences secondaires dans ces zones d'affectation destinées initialement à des résidents principaux et dont les investissements communaux se font en conséquence.

En effet ;

- Un nombre élevé de résidences secondaires sous-utilisées entraîne une vision d'un **village fantôme**.

Cependant ;

- Un nombre trop élevé de logements non-rénovés entraîne une vision d'un **village insalubre**.

Un juste ratio doit être trouvé afin de permettre un développement harmonieux.

La mise en œuvre

- Identifier et gérer le développement inopportun de résidences secondaires notamment, si besoin est, dans les villages et leur périmètre immédiat.

L'intérêt d'introduire des mesures réglementaires dans le RCCZ (ou un règlement ad hoc) doit être étudié, notamment dans l'objectif d'équilibrer la part des logements occupés en résidence principale et secondaire. Cet équilibre peut se matérialiser de manière différente selon les secteurs (par exemple : 50% sur un secteur ; 2/3 – 1/3 sur un autre secteur).

Document de travail à l'usage du Conseil général