



Document de travail à l'usage du Conseil général

LES ILES

Modification partielle du PAZ & RCCZ

RAPPORT 47 OAT

vf // 10.10.2017

Document de travail à l'usage du Conseil général

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	2
INTRODUCTION	3
I – SION, CONTEXTE ET GENERALITES	4
En quelques chiffres	4
II – LES ILES	5
Diagnostic	5
Situation.....	5
Structure foncière.....	7
Occupation actuelle du site	8
Accessibilité	8
Synergies	12
Valeurs	13
Valeur biologique.....	13
Valeur paysagère	14
III – PROJET	15
Modification du plan d’affectation des zones	15
Etat actuel.....	15
Etat futur	16
La zone industrielle 3.....	18
Secteurs à aménager	18
Bilan des surfaces.....	21
Phasage.....	21
Justificatifs.....	23
... Le manque de surfaces disponibles en zone industrielle.....	23
... La mutation de la ville du 21 ^{ème}	24
... Une même réponse pour ces deux constats	24
Liens avec les dézonages des Vergers et de Corbassières	26
IV – CONFORMITE AVEC LES ETUDES ET ELEMENTS COMPLEMENTAIRES	27
Trafic	27
Zones de danger	27
Nature et paysage	29
Zones de protection nature & paysage.....	29
Prairies et pâturages secs	29
Agriculture	30
Zone agricole	30

Surfaces d'assolement.....	30
Forêts.....	32
Zone de protection des eaux souterraines.....	33
Sites pollués.....	34
Equipement.....	35
V – CONFORMITE AVEC LES REGLES ET PLANIFICATIONS SUPERIEURES.....	36
Les lois fédérales.....	36
La planification et la législation cantonale.....	40
Le concept cantonal de développement territorial (CCDT).....	40
Le plan directeur cantonal.....	42
Les lois cantonales.....	42
La planification régionale.....	44
Le projet aggroSion.....	44
Le Plan Directeur communal.....	45
VI – CONCLUSION.....	46

Document de travail à l'usage du Conseil général

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Vue depuis Montorge.....	4
Figure 2 : En rouge, le périmètre élargi des réflexions sur le secteur des Iles.....	5
Figure 3 : Carte « économie » du plan directeur communal.....	6
Figure 4 : Extrait de la carte de la mesure U5 « Zone industrielle des Iles ».....	6
Figure 5 : Structure foncière et propriétaires, secteur d'extension des Iles.....	7
Figure 6 : Liste des propriétaires du périmètre de projet	7
Figure 7 : Situation parcellaire du secteur des Iles.	8
Figure 8 : Le secteur des Iles occupe une position stratégique à l'Ouest de la ville	8
Figure 9 : La variante « optimale » du futur réseau de bus d'agglomération..	10
Figure 10 : La structure du réseau routier du secteur des Iles.....	11
Figure 11 : Voiries du secteur des Iles.....	12
Figure 12 : Les attracteurs à proximité du secteur des Iles.....	12
Figure 13 : Extrait du PdN. Le secteur d'extension des Iles apparaît en pourtour orange.....	13
Figure 14 : Mise en lumière par paysagement des trois formes de la plaine du Rhône.....	14
Figure 15 : Plan d'affectation des zones actuel.....	15
Figure 16 : Projet de modification du plan d'affectation de zones dans le secteur des Iles.	17
Figure 17 : Schéma de principe de l'organisation de l'extension.	19
Figure 18 : Les 4 secteurs à aménager de l'extension industrielle des Iles.	22
Figure 19 : Les surfaces non utilisées, hors contraintes en zone industrielle (état 2014).	23
Figure 20 : Les différentes fonctions de la future extension de la zone industrielle des Iles	24
Figure 21 : La structuration souhaitée pour le Sion de demain.....	25
Figure 22 : Surface complète et compensations.	26
Figure 23 : Le périmètre des zones de danger lié au Rhône dans le secteur des Iles.	28
Figure 24 : Les zones de protection naturelles et paysagères de la commune de Sion	29
Figure 25 : La réduction de la zone agricole induite par l'extension de la zone industrielle.....	30
Figure 26 : Surface complète mise en zone et compensations SDA du secteur des Vergers. ...	31
Figure 27 : Les SDA du secteur des Iles	31
Figure 28 : Extrait du plan de zone, cadastre forestier actuellement en force (années 80).	32
Figure 29 : La zone de protection des sources concernant l'extension des Iles.	33
Figure 30 : Cadastre des sites pollués, tiré du cadastre cantonal des sites pollués.....	34
Figure 31 : Plan des canalisations. Tiré du SIT communal.....	35
Figure 32 : Localisation du secteur des Iles sur la carte de synthèse du CCDT.....	41
Figure 33 : Fiche U5 du projet « aggroSion », 2011	44
Figure 34 : Carte « économie » du plan directeur communal.....	45

ABREVIATIONS

CCDT : Concept cantonal de développement territorial
CFF : Chemins de fer fédéraux
EPFL : Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
HES-SO : Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale
LAT : Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LcAT : Loi cantonale d'aménagement du territoire
MD : Mobilité douce
OAT : Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
OFEFP : Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
PA-R3 : Plan d'aménagement du Projet de troisième correction du Rhône
PAZ : Plan d'affectation des zones
PdCom : Plan directeur Communal
PDc : Plan directeur cantonal
PdN : Plan directeur communal « nature »
PPS : Prairies et pâturages secs
RCCZ : Règlement communal des constructions et des zones
RPU : Remembrement parcellaire urbain
SDA : Surface d'assolement
SIT : Système d'information territorial
TIM : Transport individuel motorisé
TP : Transport public
VSS : Recherche et normalisation en matière de route et de transports

Document de travail à l'usage du Conseil général

AVANT-PROPOS

Le rapport 47 OAT répond à une obligation légale rappelée ci-dessous. Dans le contexte législatif actuel de profonds changements, ce document constitue une pièce essentielle du dossier. C'est elle qui permet de préciser les raisons des choix effectués par la commune et la compatibilité de ces choix avec les lois et planifications en vigueur.

Base légale fédérale : OAT

Article 47 - Rapport à l'intention de l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans
«1. L'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26, al. 1, LAT) un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT).

Base légale cantonale

Il n'existe pas de précision dans les lois et règlements cantonaux à propos de ce rapport, la loi fédérale s'applique donc directement.

Points à démontrer

Recevabilité du dossier (aspect formel)

1. Information / concertation / participation

Justifications (par rapport aux deux articles de base de la LAT)

1. Nécessité de légaliser (ou « clause du besoin » - 15 LAT)
2. Équipement du terrain (19 LAT)

Démonstrations de conformité (aux grands principes de l'AT)

1. Planifications de rang supérieur
2. Milieux naturels
3. Création / maintien du milieu bâti
4. Développement de la vie sociale et décentralisation
5. Maintien des sources d'approvisionnement

INTRODUCTION

Les succès des requalifications urbaines de la place du Midi, de l'espace des Remparts, de la place des Tanneries et de la rue du Grand-Pont ont sensibilisé les autorités politiques sur l'important levier qu'offre un développement cohérent de son territoire. Cette démarche qualitative, jusqu'à présent concentrée sur les espaces publics, doit également s'étendre aux autres secteurs de la ville, à l'image des zones industrielles.

Pour s'assurer de la bonne suite des actions à entreprendre, la réalisation d'un plan directeur communal est rapidement apparue comme nécessaire. Permettant de guider et de cadrer les actions, sur une échelle temporelle allant du moyen au long terme, il a été validé par le Conseil Général en juin 2012. Se voulant un outil évolutif, il sera régulièrement mis à jour en fonction des modifications touchant la commune.

Cet outil, qui a servi de base pour les mesures et concepts du projet d'agglomération « aggroSion » touchant la commune, comprend des volets urbanistique, de mobilité, paysager, économique, énergétique et touristique. Tant le volet urbanistique qu'économique affichent le potentiel d'une extension du secteur industriel des Iles en direction du Sud. Le besoin d'une telle extension a été confirmé par une analyse fine des secteurs d'activités de la Ville menée, entre 2013 et 2014 par les bureaux SOFIES et nomad architectes. Premier constat, de nombreux secteurs à l'origine mixtes, permettant l'implantation d'activités industrielles, ont muté vers un tissu type centre-ville. Deuxième constat, le niveau de disponibilité des terrains en zone industrielle ou mixte est faible, réorientant vers d'autres communes de nombreuses entreprises souhaitant pourtant s'implanter à Sion. Il en résulte, pour la Ville, un déficit d'attractivité et pour les entreprises, une très faible marge de manœuvre pour localiser leurs activités.

Le maintien de l'attractivité n'est pas le seul objectif visé par les autorités communales dans le cadre de cette procédure. Cette modification s'inscrit dans un contexte plus large, de régénération de la ville : il s'agit de favoriser la mutation du quartier Sous-Gare (la Ville du 21^{ème}), appelé à devenir véritablement urbain avec interface de transports publics, lieux de formation (EPFL, HES), logements, bureaux et services. Cela nécessite, entre autres, la relocalisation de certaines activités industrielles incompatibles avec le devenir du secteur.

Un nouveau secteur industriel, idéalement localisé et soumis à des règles et mécanismes assurant la disponibilité des terrains, permettra tant de maintenir l'attractivité de la Ville que d'accueillir la relocalisation des entreprises actuellement situées dans des quartiers en pleine mutation.

Dans le contexte actuel de la LAT et en attendant la révision du plan directeur cantonal, aucune nouvelle zone ne peut être créée sans compensation. La Ville de Sion souhaite procéder à un échange de surfaces entre les secteurs sensibles des Vergers et de Corbassière et celui des Iles.

I – SION, CONTEXTE ET GENERALITES

En quelques chiffres

La ville de Sion, capitale politique et économique du Canton, connaît une croissance et un dynamisme important depuis plusieurs années. Cela se matérialise par une augmentation des habitants et des emplois.

Les nouveaux habitants se localisent principalement dans les quartiers périphériques à un centre urbain déjà dense ainsi que dans les villages avoisinants d'Uvrier, Bramois, Châteauneuf et Aproz. Entre 2006 et 2016, Sion enregistre l'arrivée de 4'400 habitants supplémentaires, pour atteindre un total de 34'000¹, soit un taux de croissance annuel moyen de 1.26 %.

Les nouveaux emplois, quant à eux, s'installent quasiment essentiellement dans le périmètre de la ville centre, secteur offrant une grande visibilité et bénéficiant d'une très bonne accessibilité. La progression des emplois, entre 2005 et 2015, est spectaculaire, passant de 23'500 à plus de 33'600 places de travail, soit un taux de croissance annuel moyen de 3.65 %¹.

Ces chiffres se matérialisent sur le territoire par une progression de l'urbanisation sur des secteurs jusqu'ici faiblement construits et par la densification des quartiers centraux. La pression foncière croissante impacte la délimitation des différentes entités composant Sion. Elles deviennent de plus en plus floues, le mitage se propage et le risque de perte de lisibilité du territoire s'accroît. Des potentiels de densification et de requalification existent cependant en plein centre-ville. Cela nécessite toutefois la relocalisation de l'activité industrielle du quartier Sous-gare.

Témoins de cet important développement, les surfaces d'habitat et d'infrastructures n'ont cessé de croître, passant de 813 hectares en 1980 à 1'140 hectares en 2004, soit le 38% de la surface totale de la commune. Cette relative exigüité du territoire par rapport au nombre d'habitants et d'emplois nécessite une attention particulière des développements à venir.



Figure 1 : Vue depuis Montorge sur le quartier de Châteauneuf, l'aéroport, l'actuelle zone industrielle des Iles, la zone agricole des Iles et le coteau Sud. Photo d'Ueli Raz.

¹ OFS, 2006-2016

II – LES ILES

Diagnostic

Situation

Le secteur des Iles se situe dans la partie Ouest de la Ville de Sion. Il est bordé au Nord par l'autoroute A9, à l'Est par la rue de la Traversière sur laquelle viennent se brancher les bretelles autoroutières, au Sud par le Rhône et à l'Est par deux campings. Trois fonctions se partagent actuellement ce vaste espace :

1. Industrielle, avec les franges Nord et Est dévolues à l'implantation d'activités ;
2. Agricole, avec deux poches (en blanc ci-dessous), principalement pour de l'agriculture intensive mais également, dans une moindre mesure, pour de l'agriculture de loisirs ;
3. De détente et de loisirs, avec le domaine des Iles (baignades, promenades, sports, etc.), en vert ci-dessous.



Figure 2 : En rouge, le périmètre élargi des réflexions sur le secteur des Iles. En orange, le périmètre de projet de modification de zone.

Cette partie du territoire communal est concernée en plusieurs points et par plusieurs thématiques dans les documents de planification de la Ville :

- Le plan directeur communal (PdCom)

D'un point de vue urbanistique et économique

L'une des stratégies économiques du **PdCom** vise à une rationalisation des zones industrielles, afin qu'elles soient mieux différenciées et organisées. Cela permet notamment d'améliorer le cadre de vie de ces lieux tout en assurant leur bonne intégration à l'environnement direct.

Cet objectif de différenciation répond directement à une mutation du tissu urbain. Longtemps situées loin des zones habitées de la ville, les zones industrielles se retrouvent maintenant en contact avec celles-ci. Le plan directeur souhaite donc redistribuer les cartes en matière d'implantation des entreprises. Les activités créant de fortes nuisances doivent se concentrer dans le périmètre des Iles, éloigné de toutes habitations (bordeaux ci-dessous). Les

secteurs industriels existants, proches du centre-ville, devraient accueillir, quant à eux, prioritairement les entreprises ne créant pas de nuisances excessives (rose ci-dessous). Cette stratégie nécessite notamment une extension aux Iles afin de disposer de suffisamment de surface pour l'industrie lourde (bordeaux moucheté).

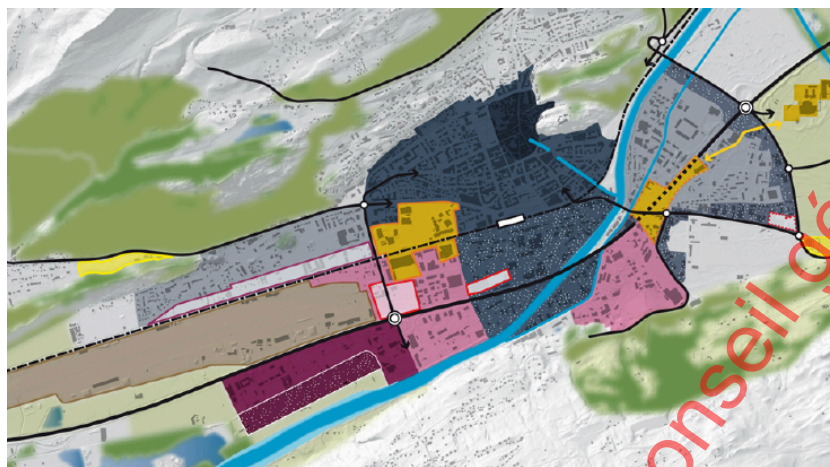


Figure 3 : Carte « économie » du plan directeur communal

- Le projet d'agglomération aggroSion

Le projet d'agglomération « aggroSion » reprend les objectifs présentés ci-dessus dans le PdCom. Il convient notamment de préserver des traversées vertes entre les coteaux Nord et Sud (césure verte), de revaloriser les abords du Rhône ou encore de délocaliser partiellement l'industrie pour libérer des surfaces d'habitation au centre de Sion.

Ce dernier point concerne tout particulièrement le secteur des Iles. En effet, avec la mutation programmée de la Ville du 21^{ème}, actuellement en zone industrielle, la Ville de Sion doit se doter, afin de maintenir son attractivité, d'une nouvelle zone industrielle pour pouvoir accueillir les relocalisations à venir.

Le secteur est également directement concerné par une fiche de mesure d'urbanisation, la U5, prévoyant une extension de la zone industrielle dans le secteur des Iles (voir chapitre « conformité avec les règles et planifications supérieures »).

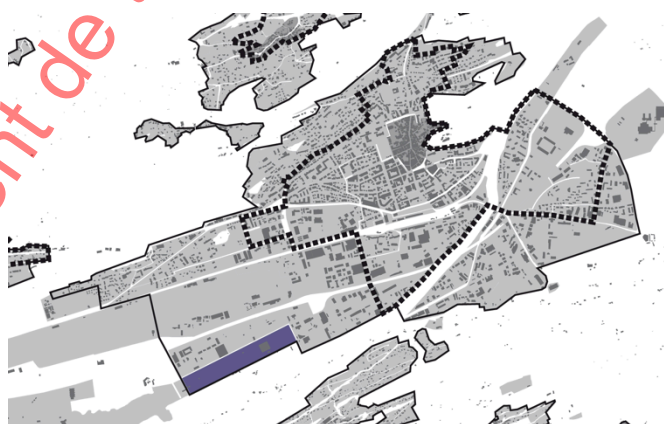


Figure 4 : Extrait de la carte de la mesure U5 « Zone industrielle des Iles ».

Structure foncière

Le secteur de 140'148 m² est composé de 26 parcelles, leur taille variant de 930 m² à 29'445 m². Au regard de la surface des parcelles, le 66 % appartient à des acteurs privés (en jaune ci-dessous), le 27% à la Ville de Sion (en rouge) et le 7 % à la Bourgeoisie de Sion (en orange).

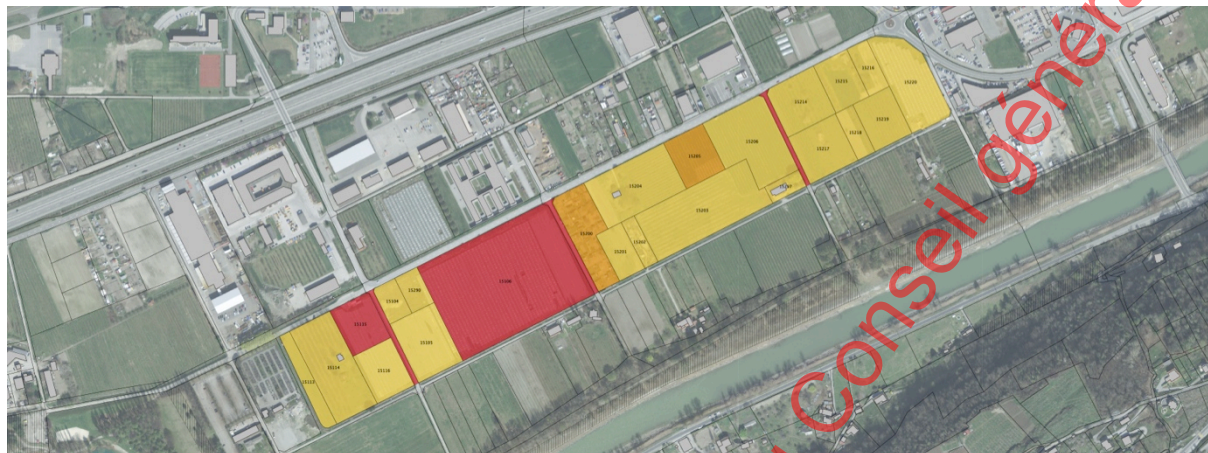


Figure 5 : Structure foncière et propriétaires, secteur d'extension des Iles.

Parcelle	Surface RF parcelle totale	Surface RF dans périmètre	Propriétaire
15104	1859	1859	Privé
15105	6227	6227	Privé
15106	29445	29445	Municipalité de Sion
15290	1868	1868	Privé
15113	2552	2552	Privé
15114	9054	9054	Privé
15115	4209	4209	Municipalité de Sion
15116	4292	4292	Privé
15118	1817	1012	Municipalité de Sion
15108	1009	1009	Municipalité de Sion
15200	6064	6064	Bourgeoisie de Sion
15201	2829	2829	Privé
15202	1468	1468	Privé
15203	12572	12572	Privé
15204	8861	8861	Privé
15205	4326	4326	Bourgeoisie de Sion
15206	9343	9343	Privé
15213	1640	903	Municipalité de Sion
15214	5444	5444	Privé
15215	3780	3780	Privé
15216	2243	2243	Privé
15217	5338	5338	Privé
15218	1952	1952	Privé
15219	4143	4143	Privé
15220	8039	8039	Privé
15297	1316	1316	Privé
TOTAL (m2)	141690	140148	

Figure 6 : Liste des propriétaires du périmètre de projet

Occupation actuelle du site

Le périmètre du projet de modification de zone est essentiellement affecté en zone agricole. Il représente une surface légèrement supérieure à 14 hectares. Il est principalement caractérisé par une activité agricole intensive, avec des vergers dans la partie Est et des champs à l'Ouest. Notons cependant la présence d'une agriculture de loisirs au centre du secteur (en vert clair ci-dessous) et la récente implantation d'un chenil à l'extrémité Est (en brun).



Figure 7 : Situation parcellaire du secteur des Iles. En vert, les jardins familiaux, en brun le chenil.

Accessibilité



Figure 8 : Le secteur des Iles occupe une position stratégique à l'Ouest de la ville et est directement connecté à l'autoroute A9.

Le secteur de projet est caractérisé par une très bonne accessibilité en transport individuel motorisé (TIM). Il est directement connecté à la bretelle autoroutière de Sion-Ouest. Aucun trafic provenant de l'autoroute ne traverse un secteur sensible (quartier d'habitations ou mixte, centre-urbain). Depuis le centre-ville, le trajet de 3 kilomètres prend environ, hors heures de pointe, 6 minutes. Depuis les quartiers de Champsec et Vissigen, il faut compter 6-7 minutes pour environ 4 kilomètres. L'important bassin de population de Conthey se situe également 6 minutes. Ces chiffres attestent du caractère très central du site à une échelle régionale : plus de 32'000 personnes habitent à moins de 10 minutes.

A ce jour, les charges de trafic sont relativement faibles avec 4'500 véhicules par jour sur la route d'Aproz et 2'000 sur la route des Iles. Ajouté à cela une capacité suffisante des giratoires environnants, le secteur des Iles est facilement accessible, même pendant les heures de pointe. Les distances énoncées dans le paragraphe ci-dessus démontrent le potentiel qu'offre une telle localisation en matière de déplacements cyclables. Un itinéraire entièrement aménagé existe depuis la gare, avec notamment des franchissements sécurisés de la rue de la Traversière et de l'autoroute. A vélo, le secteur des Iles est accessible en 10 minutes depuis le centre-ville (gare). Pour Conthey, Champsec ou Vissigen, la situation est moins confortable, avec un faible niveau d'aménagement des itinéraires. Cependant le temps de parcours est de l'ordre du quart d'heure, toujours attractif pour effectuer le trajet en mobilité douce (MD).

A l'exception d'une ligne régionale de bus, le secteur des Iles n'est pas encore desservi en matière de transport public (TP). Le projet d'agglomération avait esquissé un réseau de bus urbains à l'échelle régionale qu'une étude, actuellement en cours, doit confirmer, tant sur le plan technique que financier. Les premières conclusions présentent deux variantes de réseaux. Ci-dessous, la variante « optimale » avec une desserte des Iles par la ligne 2 (bleu clair). A noter que la variante dite « minimale » prévoit également une desserte du secteur des Iles.

Document de travail à l'usage du Conseil général

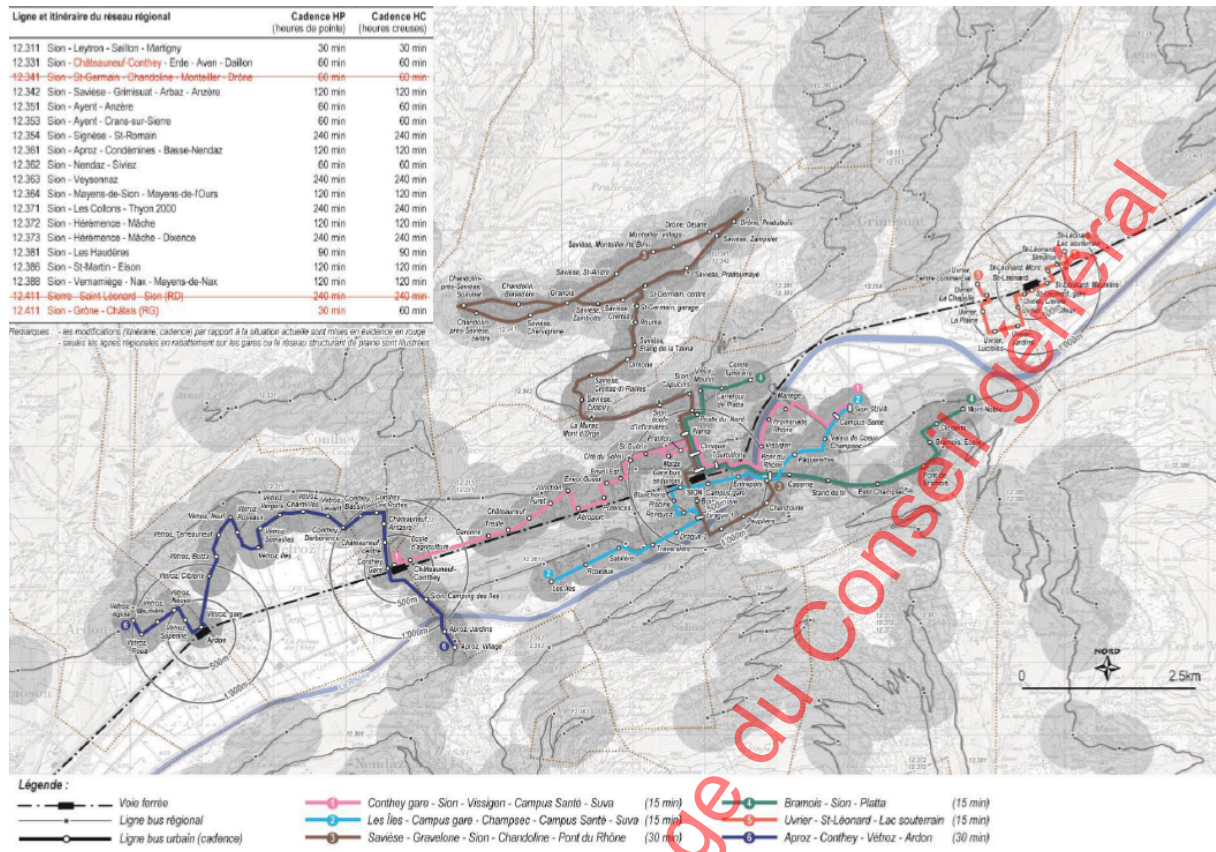


Figure 9 : La variante « optimale » du futur réseau de bus d'agglomération. Source : Citec.

La hiérarchie du réseau routier est très simple. Sa structure maillée aide à la lecture du niveau d'importance des voiries :

- Principales → la route d'Aproz et la route des Iles.
- Secondaires → le chemin du Grély, le chemin des Lièvres, le chemin des Roseaux, le chemin de la Sablière et le chemin du Grand-Lac.

Le gabarit des voies principales (image 1 et 2 ci-dessous) supporte le passage des poids lourds. Cependant, aucune des deux routes n'est équipée de trottoirs ou de pistes cyclables.

Les routes secondaires affichent quant à elles un gabarit hérité de la fonction agricole (passée ou actuelle selon que l'on se trouve au Nord ou au Sud de la route des Iles) du secteur. Plusieurs accès à des entreprises se font par des voiries secondaires, ce qui peut rapidement poser des problèmes en matière de croisement ou de limitation de poids des véhicules (figure 11).

Actuellement, chaque parcelle est directement connectée soit au réseau principal soit au réseau secondaire soit aux deux. Une étude a été réalisée en 2013 par le bureau transportplan afin de déterminer des mesures pour améliorer les conditions de circulation. Des solutions qui devront être mises en place pour que le développement actuel et futur de ce secteur se fasse dans de bonnes conditions, notamment en matière de mobilité et d'accessibilité.



Figure 10 : La structure du réseau routier du secteur des Iles.





Figure 11 : Voiries du secteur des Iles.

Synergies

Bien que très accessible, le secteur des Iles présente un caractère relativement enclavé, bordé au Nord par l'autoroute et au Sud par le Rhône, des éléments seulement franchissables ponctuellement. Cependant, pour l'extension projetée, des potentiels de synergies existent :

- Principalement avec le secteur industriel existant (mutualisation du stationnement, services aux entreprises, mise en place d'une signalétique unifiée, etc.) dans l'optique d'y amener de la qualité et de favoriser une utilisation rationnelle du sol.
- Avec les zones de détente et de loisirs qui peuvent offrir un cadre privilégié aux employés du secteur. Cela nécessite une réflexion particulière pour rapprocher les emplois des Iles et des berges du Rhône.

Au-delà de l'autoroute, le potentiel de synergies s'atténue avec l'effet de coupure qu'elle induit et par l'augmentation des distances. Rappelons toutefois la présence de commerces ainsi que le centre-ville de Sion, rapidement accessible, notamment en mode doux.

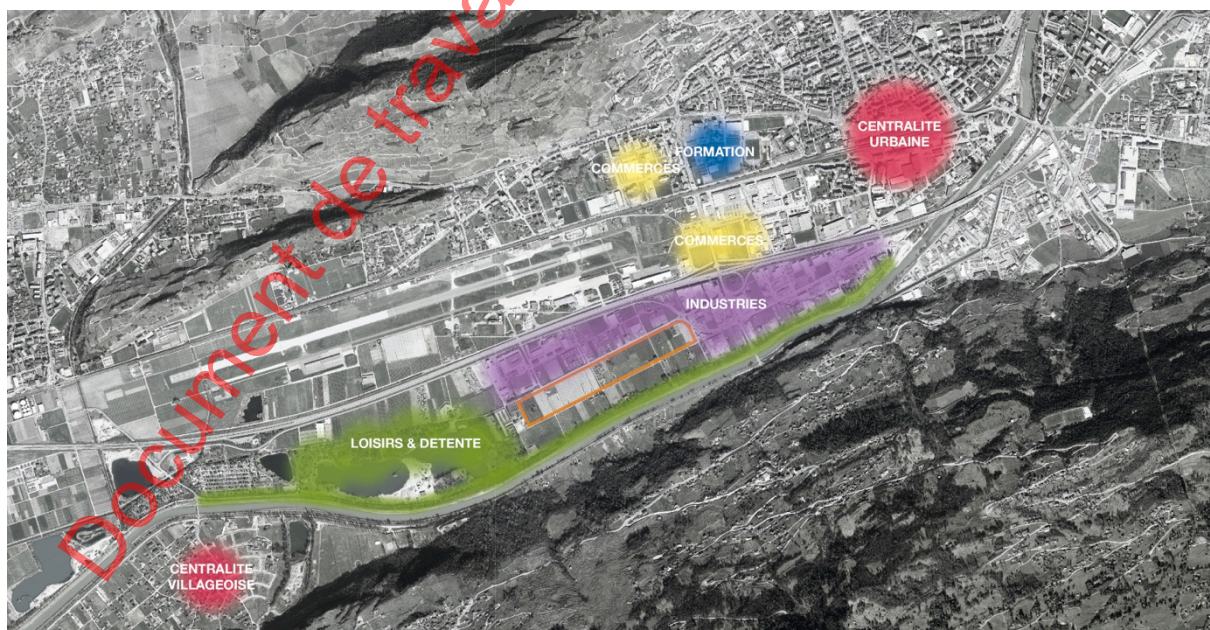


Figure 12 : Les attracteurs à proximité du secteur des Iles.

Valeurs

Valeur biologique

Les terrains du secteur sont majoritairement des vergers d'arbres fruitiers (vert clair ci-dessous) et des champs (orange). Aux extrémités ainsi que dans la partie centrale, se retrouvent des prairies (brun ci-dessous). Le plan directeur communal « nature » (PdN) fait également état de la présence de jardins (violet). Quasiment exclusivement exploité pour de l'agriculture intensive, le site ne présente pas de qualité biologique particulière.

Aucune liaison biologique ne concerne à proprement parler le secteur de projet. Les éléments naturels d'importance que sont les Iles et les berges du Rhône concentrent les fonctions biologiques et naturelles, offrant des milieux favorables à la faune et à la flore. Le domaine des Iles est par ailleurs référencé comme un « hot spot » nature & paysage (pourtour rouge) entouré de milieux boisés de qualité (vert foncé et hachures noires).

Une modification d'affectation du secteur de projet, de la zone agricole vers la zone industrielle, ne prêterait pas la situation biologique à plus large échelle. Cependant, quelques enjeux apparaissent, tant au niveau de l'extension que du périmètre élargi, pour les années à venir afin de maintenir et renforcer les milieux et liaisons naturels :

- Assurer la bonne intégration de l'extension dans ce contexte naturel (espace tampon, perméabilité, etc.)
- Veiller au maintien et à la continuité des cordons boisés, milieux favorables aux liaisons terrestres.
- Assurer les fonctions biologiques malgré la présence et le développement annoncé (projets sur le domaine des Iles, projet Rhône 3) de nombreuses activités de loisirs et de détente.

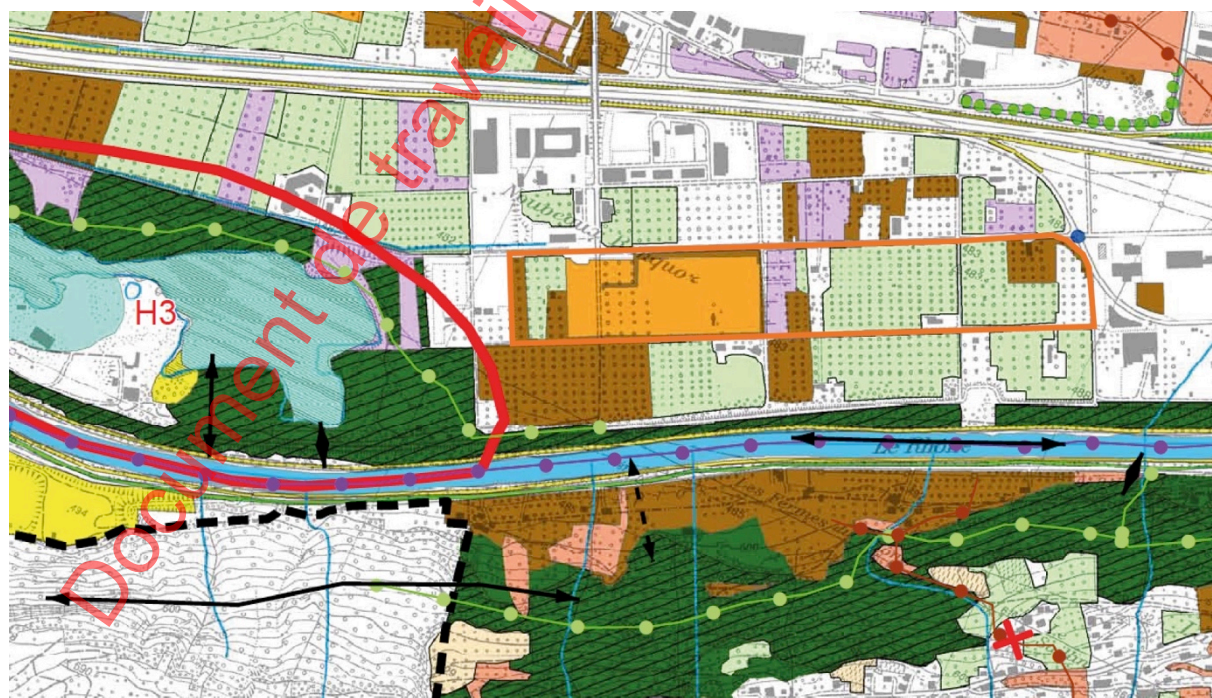


Figure 13 : Extrait du PdN. Le secteur d'extension des Iles apparaît en pourtour orange.

Valeur paysagère

Le périmètre de projet en lui-même ne présente pas de valeur paysagère particulière. L'activité agricole, pour des questions de rationalisation, a dessiné une trame orthogonale. Cette organisation ne présente aucune caractéristique héritée de la situation initiale du site. Par contre, à plus large échelle, cette structure orthogonale appartient à l'un des trois types de formes qui structurent l'ensemble du territoire de plaine avec les formes fluide et radiale. Le développement d'activités sur le secteur est parfaitement compatible avec le maintien de cette forme orthogonale caractéristique.

A l'échelle régionale, le site borde la coupure paysagère Ouest, mentionnée dans le plan directeur communal et dans le projet d'agglomération. Elle permet d'apposer une coupure claire entre les différentes zones à bâtir, de favoriser la lecture du territoire et de contenir le mitage du territoire. Le futur développement de la zone industrielle doit évidemment considérer ce contexte, en veillant à sa bonne intégration et à la qualité des constructions et des aménagements extérieurs.

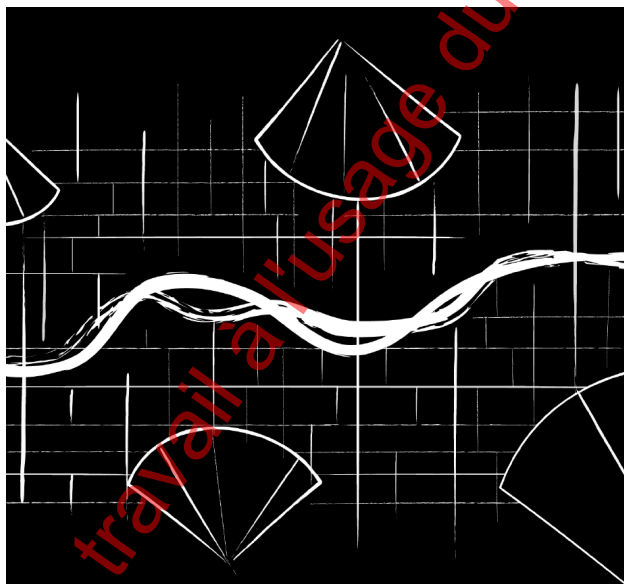


Figure 14 : Mise en lumière par paysagement des trois formes structurant la plaine du Rhône.

Document de travail à l'usage du Conseil Général

I – PROJET

Modification du plan d'affectation des zones

Etat actuel

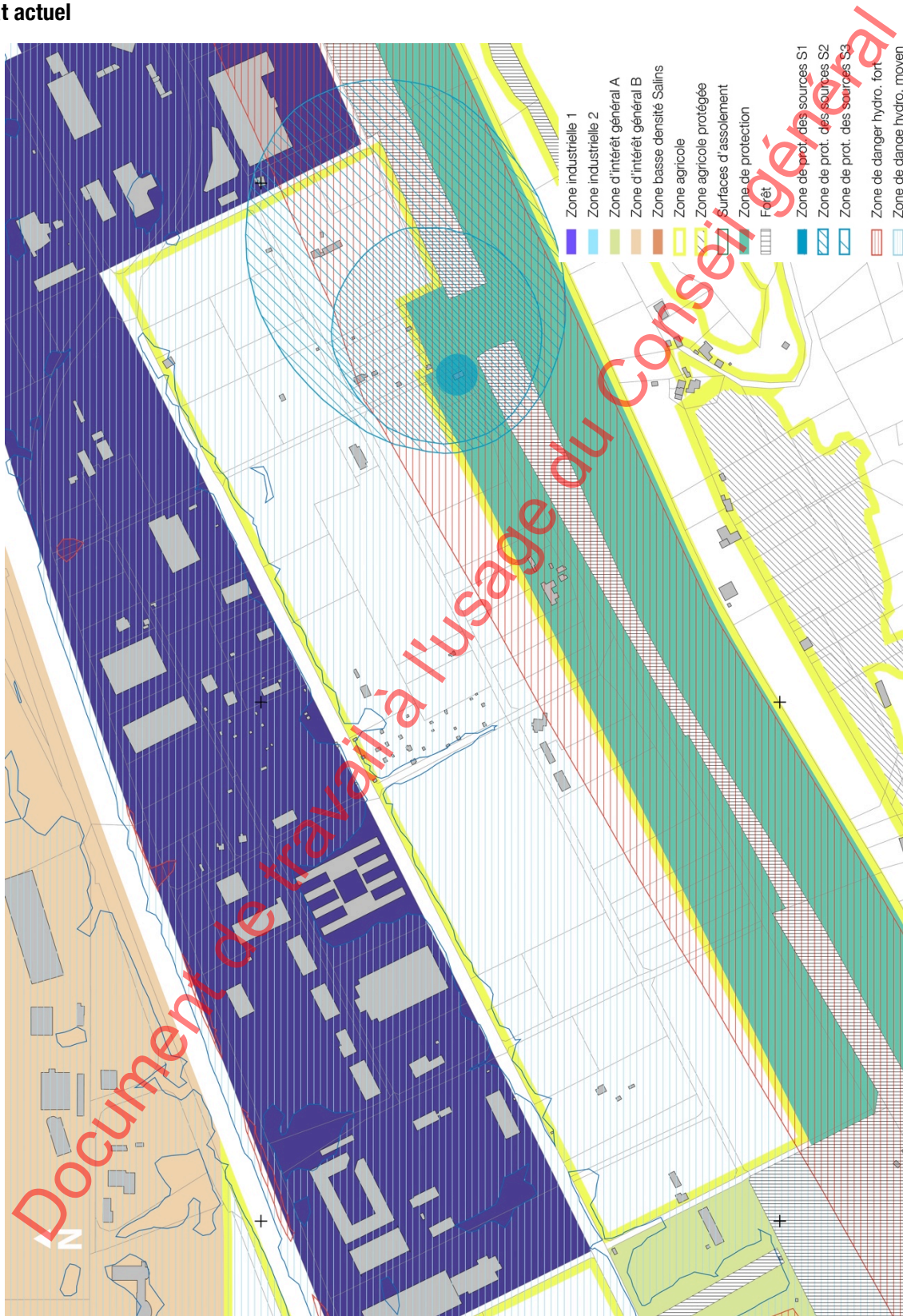


Figure 15 : Plan d'affectation des zones actuel

Etat futur

Soucieuse de maintenir son attractivité économique et de mettre en application les choix pris dans le cadre de son plan directeur et du projet d'agglomération, la Ville de Sion propose le projet de modification de zones suivant:

- Passage d'une surface de 104'192 m² de la zone agricole à la zone industrielle 3;
- Passage d'une surface de 24'579 m² de la zone agricole à la zone d'intérêt général A ;
- Passage d'une surface de 5'513 m² de la zone agricole à la zone non affectée ;
- Le solde du périmètre est maintenu en zone agricole soit 5'862 m² ;
- Application de secteurs à aménager (plans d'aménagement détaillé). En plus de donner des directives d'organisation spatiale et des règles constructives à l'échelle de l'entier de l'extension, ils permettent de régler, dans le détail, l'ouverture progressive de la zone. Trois conditions devront être réunies pour qu'un secteur devienne effectivement constructible à ce stade d'application des mesures transitoires de la LAT :
 1. La surface sera compensée entièrement par un dézonage de même ampleur.
 2. Les surfaces d'assolement (SDA) touchées par l'extension seront intégralement compensées.
 3. Avant l'ouverture d'un nouveau secteur, la partie déjà constructible de l'extension devra afficher un certain niveau de remplissage : 100% du taux minimal d'occupation du sol devra avoir été, dans les faits, utilisé.

Document de travail à l'usage du Conseil général

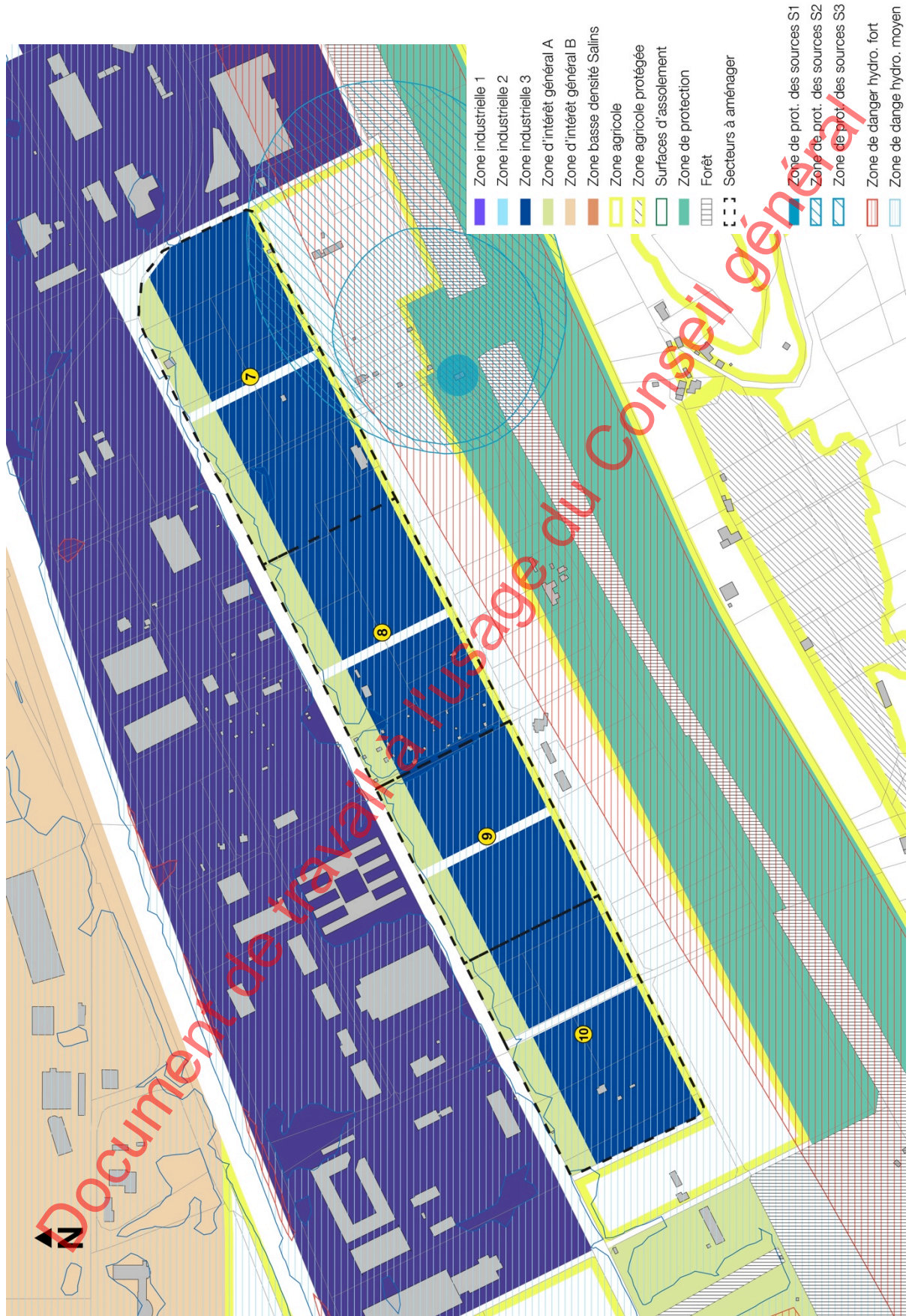


Figure 16 : Projet de modification du plan d'affectation de zones dans le secteur des Iles.

Le zonage proposé permet de maintenir des espaces tampons, agricoles, avec les éléments paysagers et naturels environnants, que sont les berges du Rhône et le domaine des Iles. En ce sens, un cordon biologique de 6 mètres de large est créé sur la frange Sud du périmètre. La forme rationnelle de l'extension, respectant la trame agricole orthogonale initiale, permettra d'optimiser le futur développement du site et de faciliter son organisation.

La zone industrielle 3

L'extension de la zone industrielle des Iles s'apparente, pour la Ville de Sion, à un laboratoire grandeur nature, permettant de tester des règles qu'elle pourrait généraliser, si elles s'avèrent convaincantes en matière d'organisation rationnelle des parcelles et de qualité des aménagements, à l'ensemble de ses zones industrielles.

Les principales règles constructives de rigueur pour le développement de l'extension sont les suivantes :

- Essentiellement pour des industries et ateliers. Des équipements de portée publique peuvent être autorisés (restaurant, crèche, salles de réunion partagées, etc.). Les dépôts font l'objet de prescriptions particulières.
- Taux d'occupation du sol minimal de 30 %.
- Taux d'occupation du sol maximal de 70 %.
- Hauteur : 16 mètres avec dérogations possibles si le processus industriel de l'entreprise l'exige. Dérogations accordées par la Conseil municipal.
- Distance aux limites : 3 mètres.
- Réalisation d'un plan des aménagements extérieurs et des surfaces non construites lors de la demande d'autorisation de construire.

L'avenant au RCCZ joint au dossier de révision partielle, précise l'ensembles des règles régissant la zone industrielle 3.

Secteurs à aménager

La Ville, avec le cahier des charges lié aux zones à aménager, a défini des mesures pour assurer la qualité des constructions et des aménagements ainsi qu'une certaine densité de l'extension. Le cahiers des charges des secteurs à aménager, détaillant ces mesures, est annexé au présent rapport. Ici sont présentés les principes et les réflexions ayant guidé leur élaboration.

Afin d'organiser au mieux cette nouvelle surface industrielle, celle-ci se verra séparée en 4 secteurs à aménager. Des procédures de rectifications des limites parcellaires (RPU ou réaménagement foncier de gré à gré) pourront être opérées pour garantir la mise en place des principes induits par les cahier des charges des secteurs à aménager.

L'intégration au contexte naturel environnant, principalement les berges du Rhône et le domaine des Iles, se matérialisera par des cheminements doux et le maintien de respirations naturelles entre les secteurs à aménager. Le schéma ci-dessous présente l'organisation générale de l'extension de la zone industrielle et notamment ce principe de maillage des réseaux de mobilité douce. Un cordon biologique au Sud du périmètre (prenant la forme d'une

bande plantée d'une largeur de 6 mètres) vient compléter les éléments concourant à la bonne intégration de l'extension.



Figure 17 : Schéma de principe de l'organisation de l'extension.

- Accès

La réorganisation du parcellaire permettra notamment de créer les accès à l'extension de la zone industrielle. 4 nouveaux accès, dont un sur l'emprise d'une route agricole existante, à l'ouest du site, seront créés. D'une largeur de 9 mètres, ils permettront la création d'une double voie pour les véhicules (3 mètres chacune) ainsi que d'un trottoir (1.50 mètre) de chaque côté. Les vélos rouleront sur la route. L'ensemble sera à niveau. Des alignements routiers facultatifs sont prévus.

- Stationnement regroupé

Afin de rationaliser l'occupation du sol et de minimiser les surfaces de stationnement, il est prévu de les regrouper dans une bande d'une largeur d'environ 27 mètres, le long de la route des Iles. Rapidement accessible depuis le réseau principal, ce parking permet de diminuer le nombre de mouvements des voitures privées. Les véhicules d'entreprise auront toujours la possibilité de parquer sur leur parcelle, pour des raisons évidentes de logistique.

Alors qu'actuellement, les surfaces de stationnement et les circulations liées représentent, en moyenne, plus du 30% de la surface d'une parcelle, ce système centralisé permet de réduire la proportion des espaces « véhicules » à environ 20%. Ce gain d'espace offre l'opportunité d'une densification plus importante des parcelles.

Le dimensionnement des surfaces de stationnement se basera sur l'article 40 du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ), actuellement en cours de révision selon les nouvelles directives et normes VSS. Si des besoins en stationnement supplémentaires s'avèrent

nécessaires, une superstructure, bien intégrée au contexte, peut être admise (deux niveaux, niveau supérieur non couvert).

Arborisé, affichant un revêtement perméable, le parking centralisé soigne son image pour contrebalancer ses imposantes dimensions.

La bande de stationnement sera affectée en zone d'intérêt général A. Le parking devrait appartenir à la Ville qui assurerait également sa gestion. Une taxe de remplacement sera perçue auprès des entreprises en fonction de leur besoin en stationnement pour couvrir les frais de construction d'un tel équipement. Une location mensuelle sera introduite afin d'assurer l'entretien.

- Perméabilités vertes, gestion des eaux de surface et cheminements piétons

Entre chaque secteur à aménager, est maintenue une aire non constructible d'au minimum 8 mètres. Les perméabilités vertes auront une double fonction : récolter et stocker les eaux de surface (noue) et créer des perméabilités pour la mobilité douce (vélos et piétons) au travers de l'extension industrielle, reliant les parkings et les berges du Rhône. Les constructions et les éventuelles clôtures respecteront cet alignement routier facultatif. Ces perméabilités vertes seront soumises à une servitude d'usage public. Les frais de mise en place et d'entretien incomberont à la Ville.

- « Ecran » végétalisé

Un écran végétalisé est à créer, en accord avec l'art. 678 b. du code civil suisse et l'art. 166 et suivants de la loi sur les routes, au nord de l'extension, le long de la route des Iles. Afin de masquer les surfaces de stationnement, l'écran devra afficher une hauteur d'au moins 1.80 mètre et sera caractérisé par une certaine opacité. Une bande de 2 mètres est ainsi réservée pour l'implantation de cet écran. Ce dispositif pourra comprendre des mouvements de terrains de faible ampleur (inférieur à 1 mètre). Il sera planté avec des essences locales, variées et adaptées, contribuant ainsi à la biodiversité.

- Cordon biologique

Au sud de l'extension, le long du chemin du Grand Lac est maintenue une bande inconstructible de 6 mètres. Cet espace doit être aménagé pour assurer une fonction de liaison biologique et créer une transition entre la zone industrielle et les terrains agricoles. Le cordon biologique est affecté en zone agricole.

- Alignements

Afin de conférer une image soignée à la zone, un alignement architectural obligatoire est imposé au Nord, le long de la bande de stationnement et de la route des Iles. Des alignements routiers facultatifs sont introduits le long des perméabilités vertes et des accès principaux.

Bilan des surfaces

La présente proposition de modification de zones se chiffre de la manière suivante :

- Zone industrielle : + 104'192 m²
- Zone d'intérêt général A : + 24'579 m²
- Zone non affectée : + 5'513 m²
- Zone agricole : - 134'250 m²

Phasage

Le phasage est découpé en quatre temps, au gré des compensations de zone à bâtir et de SDA ainsi que du remplissage du secteur précédemment ouvert.

Le choix a été pris d'ouvrir dans un premier temps le secteur « 9 » et ce, pour plusieurs raisons :

- L'article 15a LAT concernant la disponibilité des terrains constructibles impose que la commune prenne les mesures nécessaires pour que les zones à bâtir soient utilisées conformément à leur affectation. La maîtrise du foncier, dont dispose la Ville dans ce secteur, en fait directement partie.
- La maîtrise du foncier est la condition sine qua non pour la relocalisation des industries de la ville du 21^{ème} et le renforcement du processus de mutation de ce quartier hautement stratégique.
- Enfin, la partie Est est soumise à une zone de protection des sources S3 impliquant des contraintes supplémentaires en matière de construction.

Document de travail à l'usage du Conseil général

Ensuite, l'ouverture des autres PAD n'est pas soumise à un ordre particulier et s'effectuera selon les impulsions des privés et des entreprises.

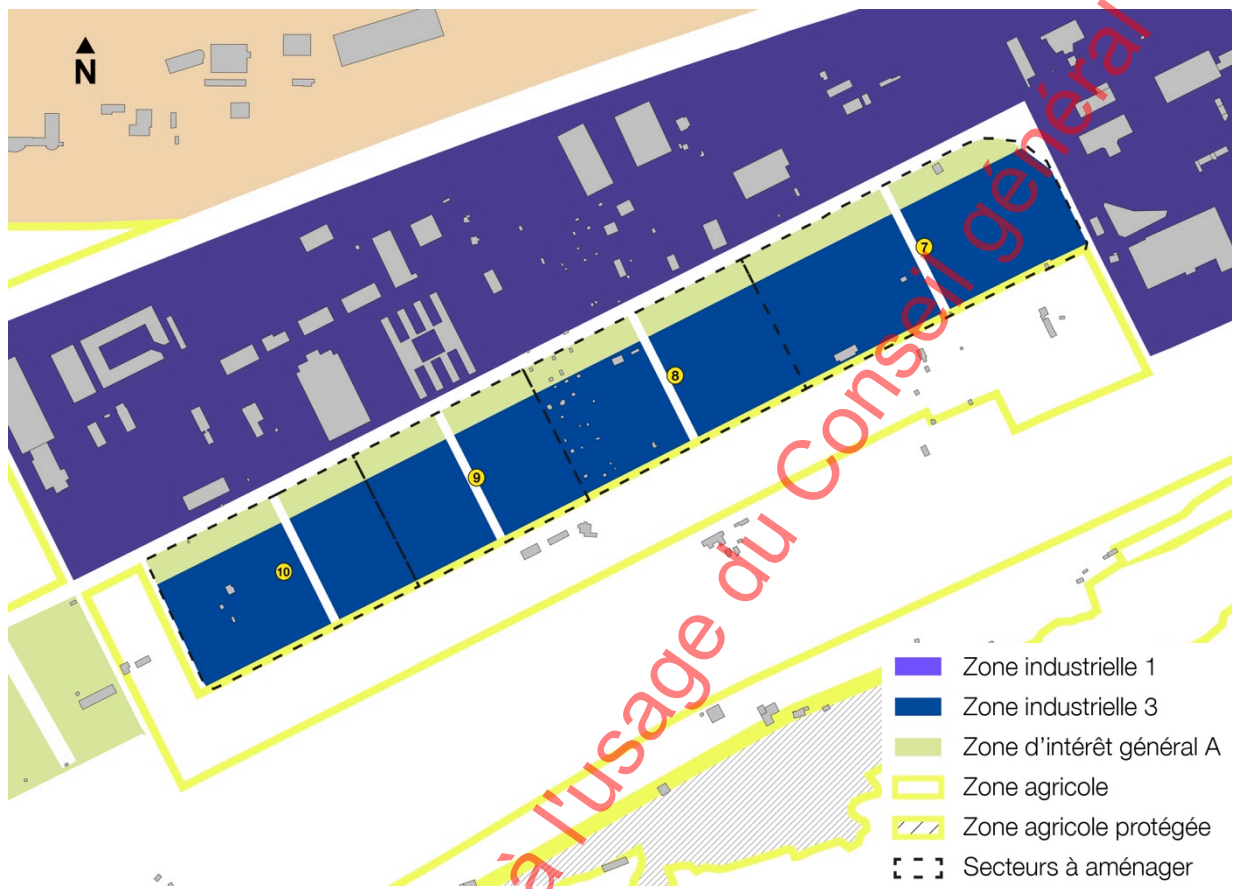


Figure 18 : Les 4 secteurs à aménager de l'extension industrielle des Iles.

Document de travail à l'usage du Conseil général

Justificatifs

La justification de l'ouverture de ce secteur industriel s'est construite autour de deux constats :

... Le manque de surfaces disponibles en zone industrielle

Les terrains disponibles pour l'implantation de nouvelles entreprises commencent à manquer, péjorant l'attractivité et le dynamisme de la capitale valaisanne. Cela est notamment dû à une saturation de certains secteurs industriels (en raison, notamment, de la forte progression des emplois cette dernière décennie) ainsi qu'à la mutation de plusieurs secteurs initialement mixtes vers des fonctions incluant principalement logements et activités tertiaires.

Une étude détaillée sur les zones d'activités de la commune a été menée entre 2012 et 2014, s'intéressant notamment à la disponibilité des parcelles des secteurs purement industriels. Il est ressorti qu'environ 20% des surfaces n'étaient pas utilisées. Si sont exclues les surfaces soumises à un danger fort en lien avec le Rhône, ce taux baisse à 16%. Ce constat est également à lier à l'organisation très peu rationnelle de certains secteurs.

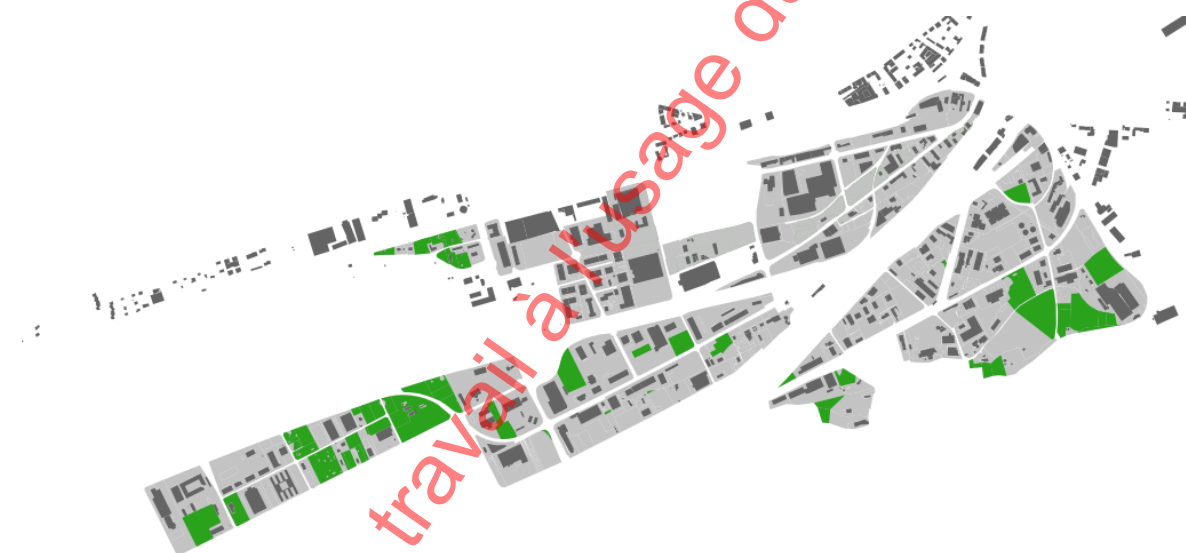


Figure 19 : Les surfaces non utilisées, hors contraintes (danger fort ou pollution), en zone industrielle (état 2014).

Il est également ressorti de cette étude qu'environ 55 hectares de zones mixtes avaient évolué de telle sorte que l'implantation d'une industrie n'était aujourd'hui plus possible ou, tout du moins, pas souhaitable (développement type « centre-ville » ou monofonctionnalité de l'habitat). Ces constats seront intégrés formellement lors de la révision prochaine du PAZ. A noter que pour certains secteurs, la Ville souhaite privilégier la cohérence paysagère à large échelle, en procédant à leur dézonage (Vergers et Corbassières).

... La mutation de la ville du 21^{ème}

Le centre-ville est en passe de franchir les voies CFF. La ville du 21^{ème}, ce secteur industriel compris entre les rails et le Rhône, est actuellement en pleine mutation. Densifications vers l'intérieur, réhabilitations, développements d'espaces publics de qualité, intégration de programmes publics (campus EPFL et HES-SO), plateforme de transport multimodale sont autant d'objectifs qui se concentrent dans la ville du 21^{ème}. Cette mixité annoncée n'est plus compatible avec certaines activités industrielles présentes sur le site qui doivent pouvoir se relocaliser.

... Une même réponse pour ces deux constats

L'extension proposée aux Iles permet de répondre à ces deux constats, selon le schéma ci-dessous :

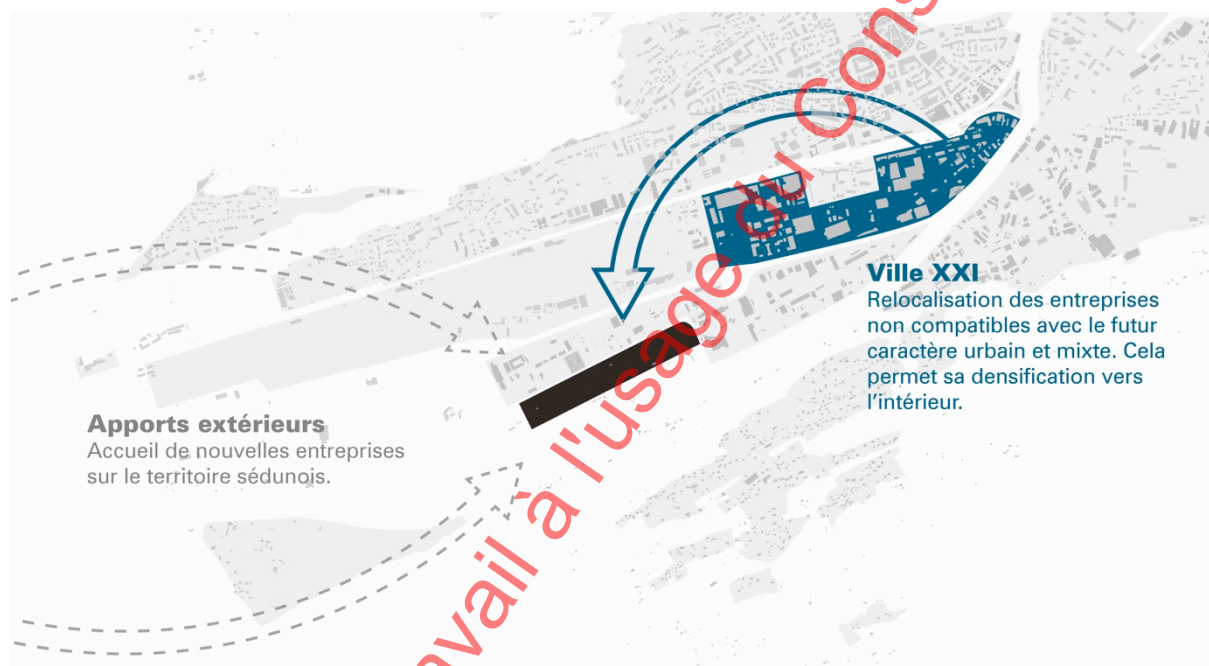


Figure 20 : Les différentes fonctions de la future extension de la zone industrielle des Iles

Cette extension de la zone industrielle s'inscrit donc dans un contexte élargi de mutation de l'ensemble de la ville comme le montre le schéma ci-dessous. Les zones dédiées à l'industrie lourde se concentrent entre l'autoroute A9 et le fleuve (bleu foncé). Le secteur de Saint-Hubert (Sud des voies, à l'Ouest de la Ville du 21^{ème}) et des Carolins / Chandoline (Sud du Rhône), en bleu clair, sont appelés à accueillir, à terme, des activités pouvant cohabiter avec la proximité du tissu « centre-ville » ou avec des éléments paysagers remarquables (Rhône, coteau, etc.). Finalement, les secteurs de mixité urbaine apparaissent en rouge et les quartiers de logements en jaune.



Figure 21 : La structuration souhaitée pour le Sion de demain.

Document de travail à l'usage du Conseil Général

Liens avec les dézonages des Vergers et de Corbassières

Afin de se conformer aux dispositions transitoires de la loi et de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (LAT, OAT) selon les art. 38 LAT et 52 OAT exigeant une compensation équivalente pour chaque nouvelle mise en zone, la Ville de Sion a procédé à deux dézonages, à Corbassières, à l'Ouest de son territoire et aux Vergers, à l'Est. Ceux-ci répondent aux prescriptions du plan directeur communal et du projet d'agglomération. Ces deux documents ont reconnu le caractère stratégique de ces deux secteurs en matière de coupure et de lecture paysagères et de limitation du mitage du territoire.

- Art. 38 a LAT Dispositions transitoires du 15 juin 2012

¹ Les cantons adaptent leurs plans directeurs aux art 8 et 8a, al.1, dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la modification du 15 juin 2012.

² Jusqu'à l'approbation de cette adaptation du plan directeur par le Conseil fédéral, la surface totale des zones à bâtir légalisées ne doit pas augmenter dans le canton concerné.

³ ...

- Art. 52a OAT Dispositions transitoires relatives à la modification du 2 avril 2014

² Durant la période transitoire prévue par l'art. 38a, al. 2 LAT, un classement en zone à bâtir ne peut être approuvé qu'aux conditions suivantes :

- Une surface au moins équivalente a été déclassée dans le canton depuis l'entrée en vigueur de cette disposition ou est déclassée par la même décision :**
- des zones affectées à des besoins publics dans lesquelles le canton planifie des infrastructures qui sont d'une très grande importance et présentent un caractère urgent sont créées ; ou
- d'autres zones d'importance cantonale sont créées pour répondre à une nécessité urgente et, au moment de l'approbation au sens de l'art. 26 LAT, des mesures de planification déterminent et sécurisent la surface qui doit être déclassée ; l'obligation de déclasser tombe si le plan directeur approuvé le rend superflu.

Les dézonages de Corbassières et des Vergers ne compensent cependant pas l'ensemble de l'extension des Iles, comme le détaille le schéma ci-dessous. Cet aspect est réglé par l'application de secteurs à aménager, permettant d'ouvrir progressivement la zone, à mesure des compensations trouvées. A l'heure actuelle, 70'767 m² sont compensés sur les 128'772 m² (les nouvelles surfaces en zone industrielle 3 et en zone d'intérêt général A), soit près du 55 % de l'ensemble de la zone.

Pour que l'ouverture d'un secteur soit effective, il conviendra également d'avoir réuni les compensations SDA.



Figure 22 : Surface complète et compensations.

IV – CONFORMITE AVEC LES ETUDES ET ELEMENTS COMPLEMENTAIRES

Remarque préliminaire : CSD Ingénieurs a réalisé un rapport d'enquête préliminaire (REP). Il traite de manière plus approfondie des questions environnementales présentées ci-après. Il est annexé au présent rapport 47 OAT. Les prescriptions environnementales qui en ressortent ont été intégrées aux cahiers des charges des secteurs à aménager.

Trafic

Le bureau Citec Ingénieurs Conseil, spécialiste de la mobilité a procédé à une étude afin de déterminer les impacts sur le trafic suite à l'extension de la zone industrielle et l'implantation de nouvelles activités. Entre 800 et 850 emplois sont attendus sur le secteur, engendrant une augmentation du trafic estimée à 4'000 vhc/j, sur 24 heures, dans les deux sens. Les gabarits routiers actuels ainsi que les réaménagements prévus sur la route des Iles (trottoirs, pistes cyclables, etc.) permettront d'absorber sans difficulté cette augmentation. Avec les augmentations du trafic attendues sur l'ensemble de la Ville et le trafic prochainement induit par l'ouverture de la zone industrielle des Iles, le giratoire « rue de la Traversière / route d'Aproz / rue de la Drague » sera saturé à moyen terme. Il conviendra d'aménager une deuxième voie d'entrée dans le giratoire pour la branche « route d'Aproz » afin d'augmenter sa capacité.

La zone industrielle est prévue d'être construite en quatre étapes distinctes. Après approximativement un remplissage de 50 % de la zone, l'aménagement de cette deuxième voie d'entrée sera nécessaire.

Zones de danger

Le secteur d'extension des Iles n'est pas soumis à des dangers hydrologiques forts, en lien avec le Rhône. La très grande majorité du secteur se trouve toutefois en zone de danger moyen. Les travaux de troisième correction du fleuve sécuriseront à terme l'ensemble du périmètre. D'ici là, les entreprises pourront quand même s'implanter en zone de danger moyen, en adoptant les mesures constructives sécuritaires idoines.

Comme en témoigne le SIT cantonal², l'extension n'est pas concernée par d'autres sources de danger.

² Consultable à l'adresse suivante : <https://web.vs.ch/web/egeo/dangers>

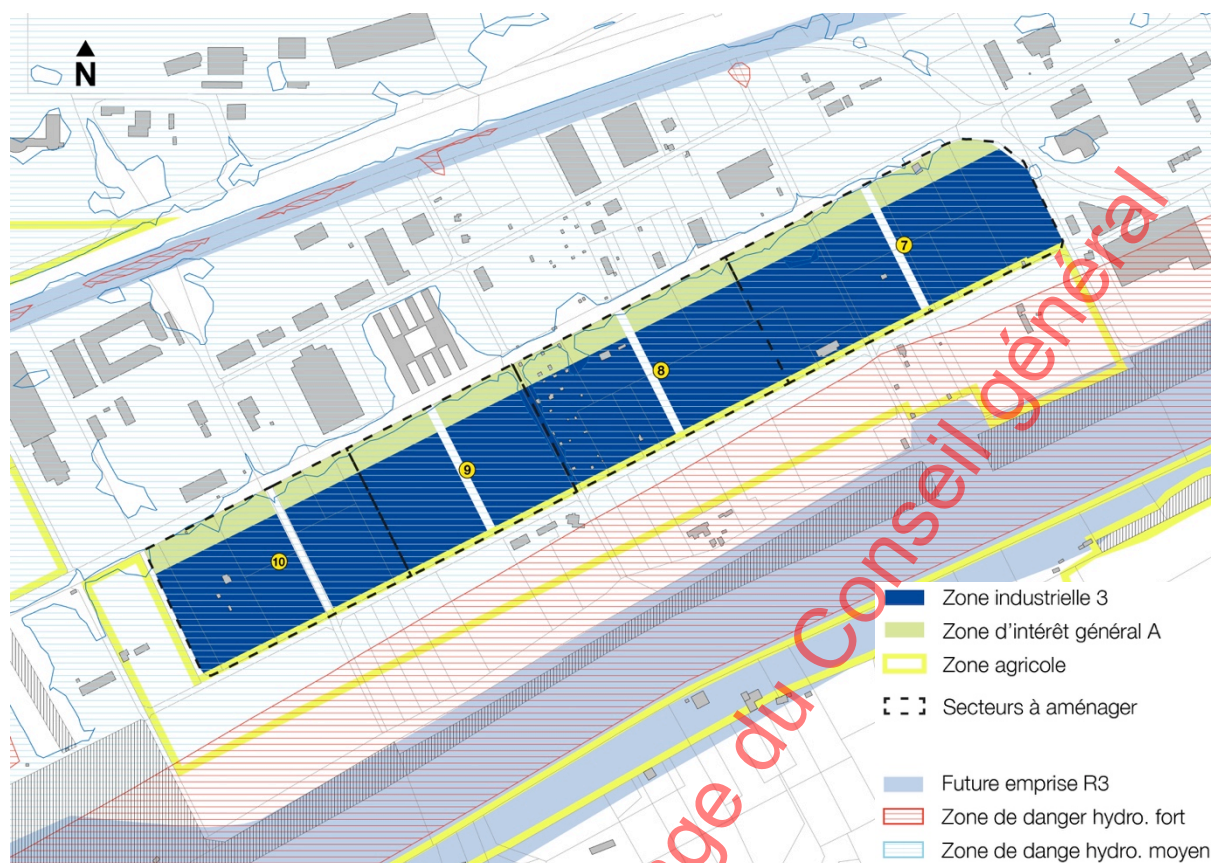


Figure 23 : Le périmètre des zones de danger lié au Rhône dans le secteur des Iles.

Document de travail à l'usage du Conseil général

Nature et paysage

Zones de protection nature & paysage

Une zone de protection de la nature de niveau communal se situe à proximité de l'extension projetée. Il s'agit du Rhône ainsi que du pied de digue. Sont concernés un cordon boisé et des surfaces agricoles.

Aucune zone de protection de nature ou paysage ne se superpose avec le secteur d'extension.



Figure 24 : Les zones de protection naturelles et paysagères de la commune de Sion. En orange, les prairies et pâturages secs d'importance nationale, en rayé les zones de protection de la nature de niveau communal, en vert plein, les secteurs IFP des collines de Valère, Tourbillon et Montorge.

Prairies et pâturages secs

Aucune surface de prairies et de pâturages secs (PPS) n'est concernée par la présente modification partielle du plan d'affectation de zones (voir la figure 24 ci-dessus). Les secteurs PPS se concentrent en effet sur les collines de Valère, de Tourbillon, des Maladaires et de Montorge.

Agriculture

Zone agricole

L'extension industrielle et d'intérêt général se fait essentiellement sur le compte de la zone agricole. La poche agricole impactée par ce changement d'affectation conserve, toutefois, une surface conséquente de plus de 100'000 m², permettant une exploitation rationnelle et intensive.

Deux éléments supplémentaires atténuent cet état de fait :

- La diminution du contingent agricole touche l'Ouest de la commune où l'agriculture joue un rôle de structuration territoriale moindre par rapport à l'Est.
- Selon les dispositions transitoires de la LAT, des dézonages seront nécessaires pour compenser cette diminution de la surface agricole. S'ils ne sont pas encore tous connus et ne seront pas tous dédiés à l'agriculture, il est déjà acquis que le secteur des Vergers (cercle rouge) sera réaffecté en zone agricole, renforçant ainsi la grande poche agricole séparant Sion, Bramois et Uvrier.

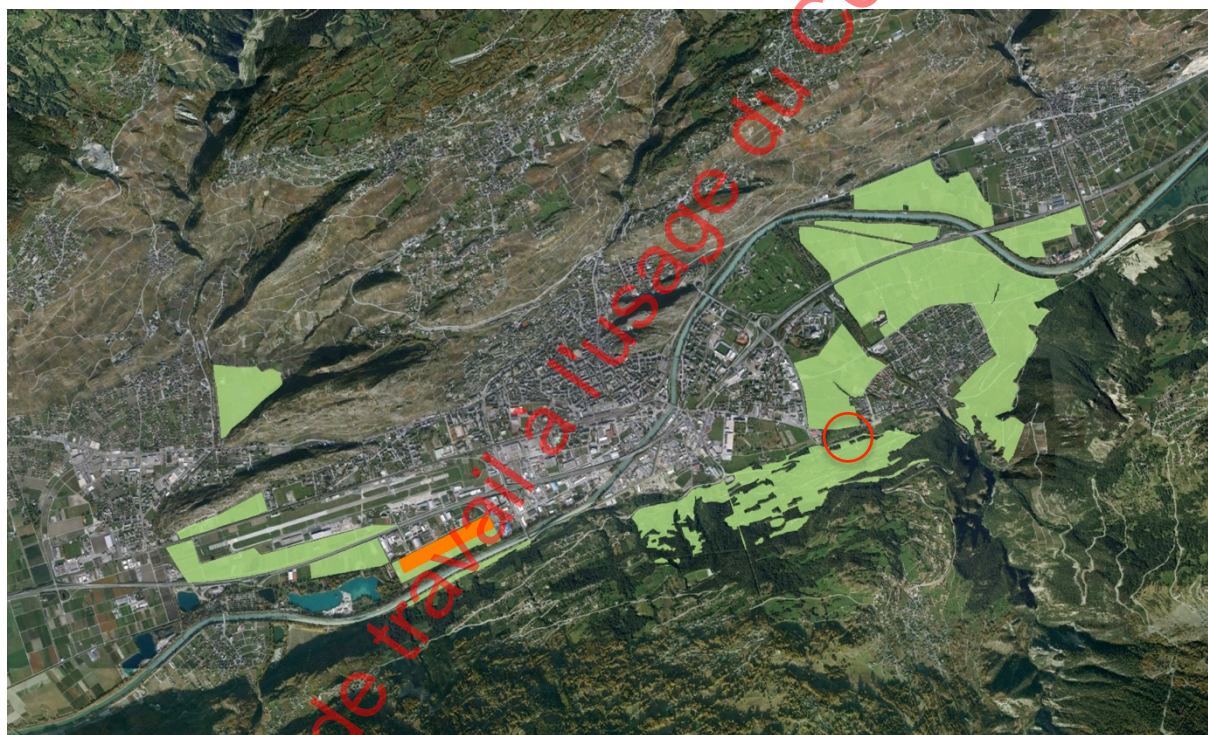


Figure 25 : En orange, la réduction de la zone agricole induite par l'extension de la zone industrielle.

Surfaces d'assolement

Les modifications de zones (industrielle, intérêt général A et zone non affectée) s'effectuent entièrement sur des surfaces d'assolement, soit 134'250 m².

Une première compensation a été trouvée dans le secteur des Vergers, représentant une surface de 26'204 m². Une étude pédologique, menée par le bureau Nivalp en 2015, a démontré les bonnes aptitudes de ces sols, réunissant les critères pour être considérées comme des SDA.

Le secteur 9 est de fait entièrement compensé par les nouvelles SDA du secteur des Vergers. Afin d'ouvrir les autres secteurs, d'autres compensations devront évidemment être trouvées.

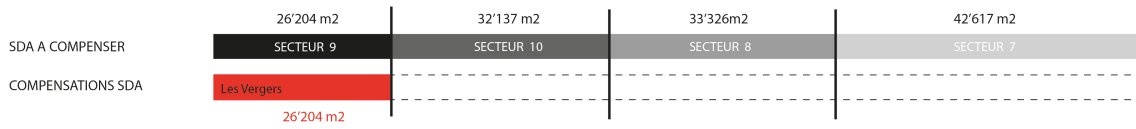


Figure 26 : Surface complète mise en zone et compensations SDA du secteur des Vergers.

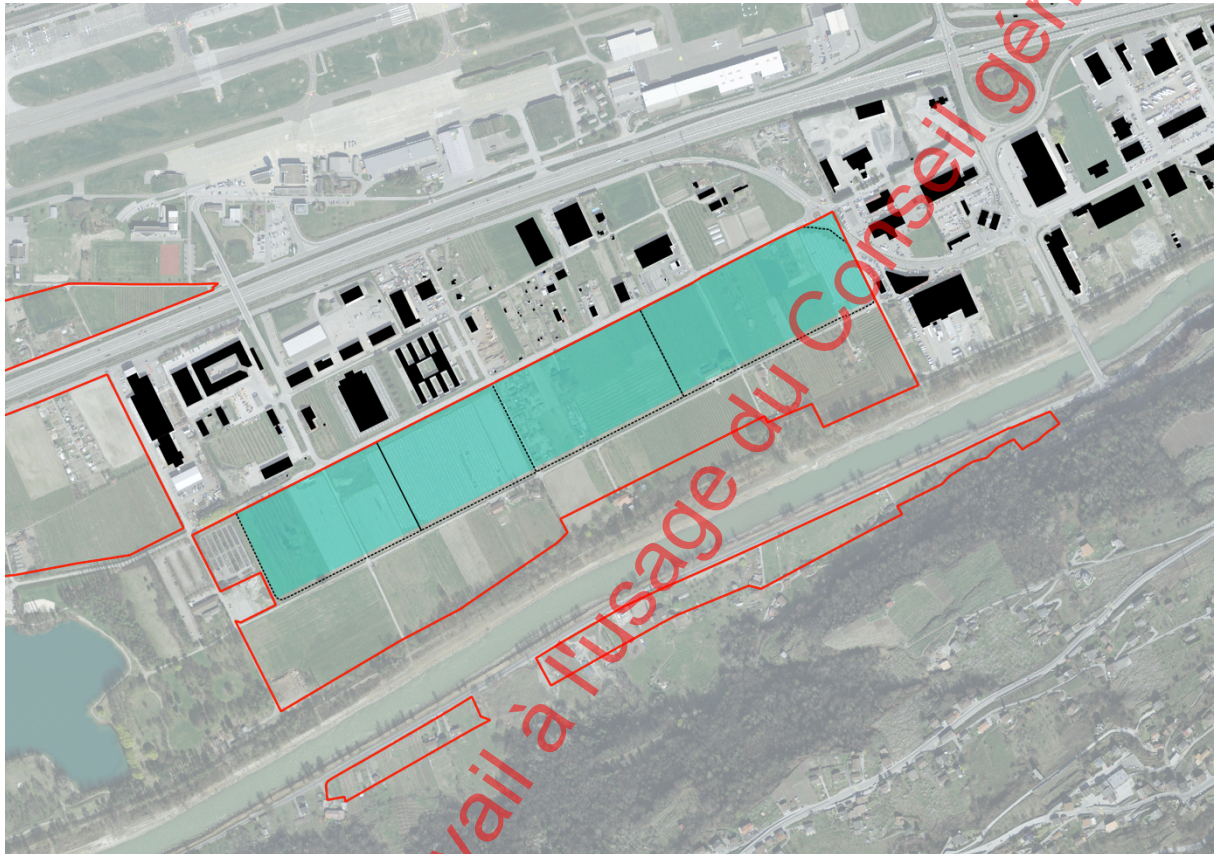


Figure 27 : Les SDA du secteur des Iles. En bleu, la diminution des SDA liée à l'extension de la zone à bâtir.

Document de travail à l'usage du Conseil général

Forêts

Le cadastre forestier a été établi par le Canton dans les années 80. Une actualisation est en cours, devant encore être homologuée auprès des instances cantonales. Cependant, aucun changement n'est attendu pour le secteur d'extension des Iles, une zone tampon agricole étant maintenue. L'aire forestière la plus proche se trouve en pied de digue, en rive droite du Rhône (surface hachurée ci-dessous).



Figure 28 : Extrait du plan de zone, cadastre forestier actuellement en force (années 80).

Zone de protection des eaux souterraines

L'extension des Iles est concernée par la problématique de protection des eaux souterraines. Un secteur d'environ 5'770 m² se superpose avec un périmètre S3. Une fois la zone légalisée, il conservera son caractère constructible moyennant certaines restrictions d'usages. Le guide « instructions pratiques pour la protection des eaux souterraines », édité par l'OFEFP en 2004, procède à des recommandations en cas de superposition entre périmètre S3 et zone constructible :

Mesure de protection en zone S3

« La mesure de protection la plus importante dans la zone S3 est l'interdiction d'installations industrielles et artisanales impliquant une menace pour les eaux souterraines. D'une manière générale et indépendamment des anciens règlements, qui pourraient exister, toute installation nouvelle est soumise à certaines exigences minimales.

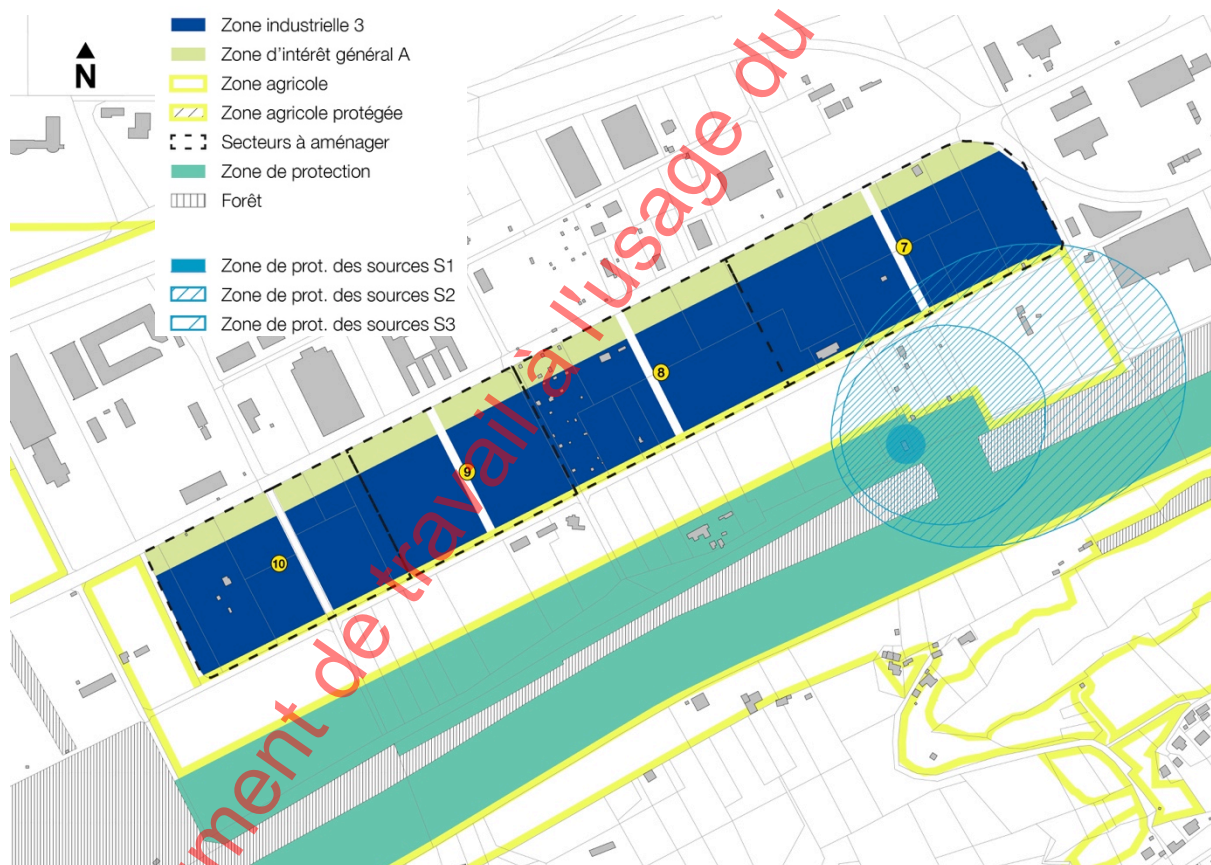


Figure 29 : La zone de protection des sources concernant l'extension des Iles.

Sites pollués

Aucun site pollué n'est à déclarer dans le périmètre d'extension de la zone industrielle des Iles.

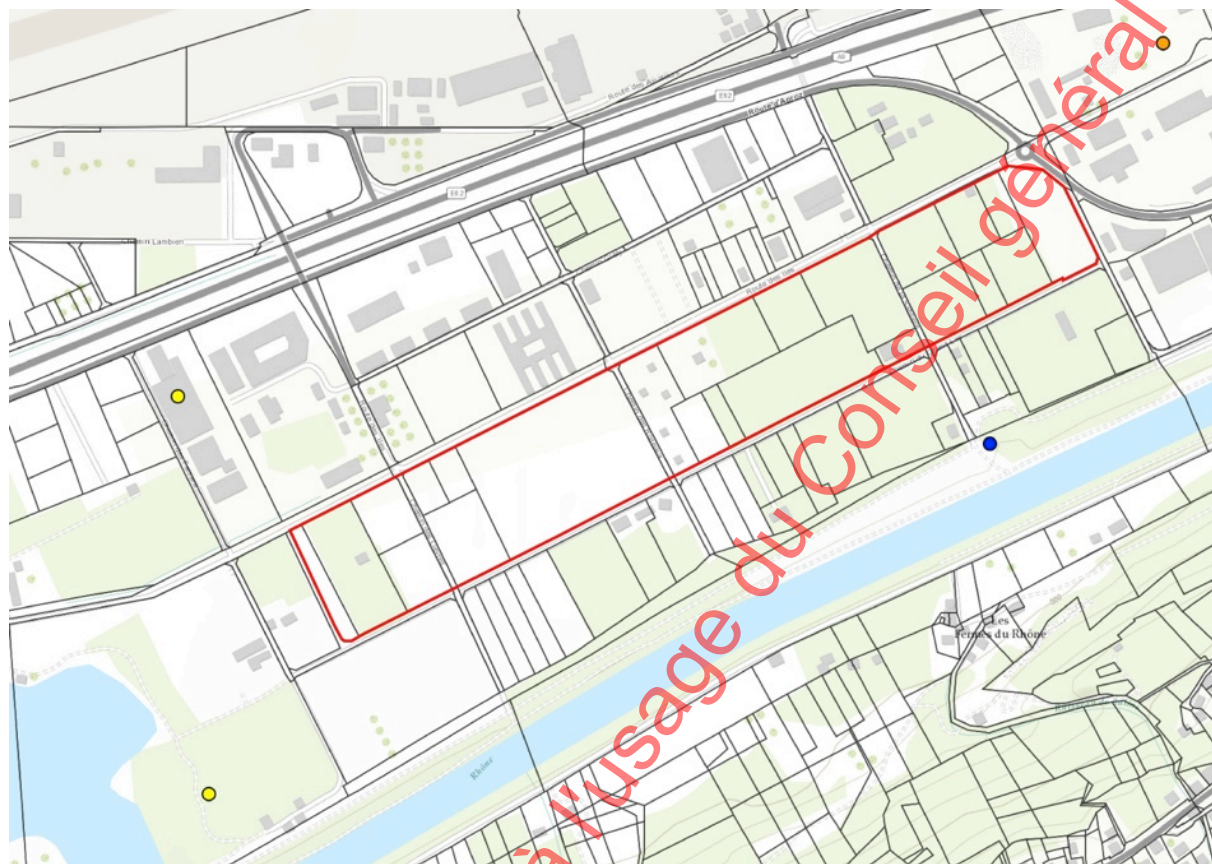


Figure 30 : Cadastre des sites pollués, tiré du cadastre cantonal des sites pollués³.

³ https://apps.vs.ch/sitonline/environnement/sites_pollues/fr/

Equipement

L'équipement de l'extension industrielle n'induera pas de coûts excessifs. Les raccordements pour les réseaux d'eau et d'électricité se feront sur la route des Iles. Les propriétaires participeront à ces frais (appel à plus-value).

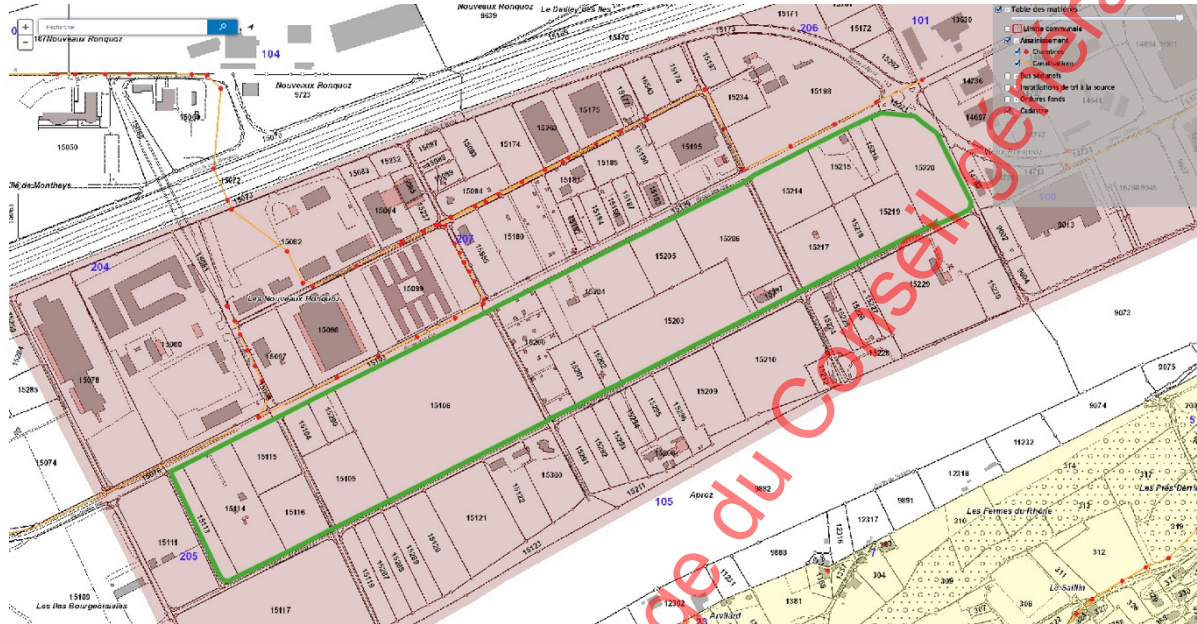


Figure 31 : Plan des canalisations. Tiré du SIT communal⁴.

⁴ <http://geo.ciges.ch/sion/>

V – CONFORMITE AVEC LES REGLES ET PLANIFICATIONS SUPERIEURES

Les lois fédérales

Le projet de révision partielle répond aux principes de l'aménagement du territoire, dans l'état actuel de la législation, en tenant néanmoins compte de ses évolutions prévues à court terme, et notamment des articles suivants de la LAT :

- Art. 1 Buts

¹La Confédération, les cantons et les communes veillent à assurer une utilisation mesurée du sol. Ils coordonnent celles de leurs activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire et ils s'emploient à réaliser une occupation du territoire propre à garantir un développement harmonieux de l'ensemble du pays. Dans l'accomplissement de leurs tâches, ils tiennent compte des données naturelles ainsi que des besoins de la population et de l'économie.

² Ils soutiennent par des mesures d'aménagement les efforts qui sont entrepris notamment aux fins:

- a. de protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage;
- a.^{bis} d'orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, en maintenant une qualité de l'habitat appropriée ;
- b. **de créer un milieu bâti compact ;**
- b.^{bis} **de créer et de maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques ;**
- c. de favoriser la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays et de promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie;
- d. ...

L'objectif de créer un milieu bâti compact est permis par l'extension aux Iles. En effet, celle-ci offre une opportunité de relocalisation pour les activités industrielles de la ville du 21^{ème}. Cela permettra de la densifier fortement en terme d'habitants, d'emplois et d'étudiants par rapport à aujourd'hui. Cette démarche est d'autant plus cohérente que la densification s'opère sur le secteur le mieux desservi, en matière de transports publics, du Canton. La compacité ne sera pas le seul apanage de la ville du 21^{ème}, la nouvelle zone industrielle des Iles sera soumise à une réglementation assurant un certain niveau de densification, avec l'introduction d'un taux d'occupation du sol minimal de 30%.

Conformément à l'article 1 de la LAT, cette extension permet de créer un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques. La volonté de densification et de rationalisation dans l'implantation des entreprises permettra de créer de nombreux emplois.

- Art. 3 Principes régissant l'aménagement

³ Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Il convient notamment :

- a. de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics ;**
- a^{bis} de prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir des friches, des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat ;**
- b. de préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou inconfortables, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations ;**
- c. de maintenir ou de créer des voies cyclables et des chemins pour piétons ;
- d. d'assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services ;
- e. de ménager dans le milieu bâti de nombreux aires de verdure et espaces plantés d'arbres.**

L'extension industrielle des Iles permet de redistribuer les fonctions conformément aux évolutions récentes du tissu bâti de la commune. Les activités industrielles lourdes sont amenées à se localiser dans des secteurs suffisamment éloignés des lieux de vie afin de ne pas créer des nuisances trop importantes. La ville du 21^{ème}, qui bénéficie directement de l'appel d'air amené par l'extension dans l'optique du déplacement de certaines activités, dispose de la meilleure desserte en transport public du Canton. Le site est donc idéal pour mener une requalification du tissu et une densification de qualité. Le secteur industriel des Iles sera, quant à lui, desservi par le réseau d'agglomération de bus urbain.

La forme de l'extension ainsi que les exigences des secteurs à aménager, assurent une transition entre espace bâti et non-bâti. En ce sens, le traitement des franges fera l'objet d'une attention toute particulière.

- Art. 15 Zones à bâtir

¹ Les zones à bâtir sont définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes.

Aux vues de l'importante augmentation des emplois lors de la dernière décennie (entre 2005 et 2015, taux de croissance annuel moyen de 3.65 %, soit, en 10 ans, 10'000 nouveaux emplois), les secteurs d'activités de la commune ne disposent plus de suffisamment de réserves pour assurer l'absorption de la croissance attendue. Cette extension permettra également de relocaliser certaines activités des zones industrielles actuelles. Est ainsi offerte une marge de manœuvre dans la rationalisation de ces secteurs actuellement peu denses, peu fonctionnels et souffrant d'un déficit d'image.

- Art. 16 Zones agricoles

² **Il importe, dans la mesure du possible de délimiter des surfaces continues d'une certaine étendue.**

L'extension de la zone industrielle a été projetée en veillant à maintenir une poche agricole rationnelle et fonctionnelle. Les 100'000 m² de surfaces encore agricoles, en un seul tenant, assurent cet état de fait.

La conformité à l'article 38a LAT (Dispositions transitoires du 15 juin 2012) a été développée dans le chapitre « Liens avec les dézonages des Vergers et de Corbassières », en page 26.

De l'OAT :

- Art. 2 Planification et coordination des activités ayant des effets sur le territoire

¹ Lors de la planification d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, les autorités examinent en particulier, compte tenu du développement spatial souhaité:

- a. quels sont les besoins de terrains pour l'exercice de ces activités;
- b. quelles possibilités et variantes de solution entrent en ligne de compte;**
- c. si ces activités sont compatibles avec les buts et principes de l'aménagement du territoire;
- d. quelles possibilités permettent de garantir une utilisation mesurée du sol, de réduire à un minimum les atteintes à l'environnement et de réaliser une occupation plus rationnelle du territoire;**
- e. si la solution choisie est compatible avec les plans et prescriptions de la Confédération, des cantons, des régions et des communes relatives à l'utilisation du sol, en particulier avec les plans directeurs et les plans d'affectation.**

² Les autorités déterminent l'impact qu'ont leurs activités sur l'organisation du territoire et s'en informent mutuellement en temps utile.

³ Elles coordonnent celles de ces activités qui sont incompatibles, concurrentes, interdépendantes ou complémentaires.

La Ville de Sion, avant d'intégrer l'extension dans son plan directeur communal, a pris soin de bien étudier plusieurs variantes afin de préconiser la meilleure localisation. Il est ressorti que le secteur des Iles, déjà partiellement industriel, bénéficiait d'une très bonne desserte routière, notamment avec l'autoroute, était suffisamment éloigné des lieux de vie en développement tout en étant encore situé dans les limites du « périmètre compact d'urbanisation » de la commune.

Comme mentionné plus haut, cette extension, bien qu'ayant des atteintes sur les surfaces agricoles, permet surtout une requalification et une densification d'un secteur hautement stratégique situé en plein centre-ville ainsi qu'une rationalisation des zones industrielles existantes. Ces deux éléments contribuent évidemment à une occupation plus rationnelle du territoire.

Mentionnée tant dans le plan directeur communal (approuvé par le Conseil Communal et le Conseil général) que dans le projet d'agglomération « aggroSion » (approuvé par le Conseil Communal, le Conseil Général, les services cantonaux et fédéraux), cette extension est conforme aux planifications territoriales en vigueur.

- Art. 30 Garanties des surfaces d'assolement

¹ Les cantons veillent à ce que les surfaces d'assolement soient classées en zones agricoles ; ils indiquent dans leur plan directeur les mesures nécessaires à cet effet.

Le maintien du contingent en surfaces d'assolement est garanti. Tant que les compensations ne sont pas trouvées, l'extension industrielle n'est simplement pas constructible.

La conformité à l'article 52a OAT (Dispositions transitoires relatives à la modification du 2 avril 2014) a été développé dans le chapitre « Liens avec les dézonages des Vergers et de Corbassières », en page 26.

Document de travail à l'usage du Conseil général

La planification et la législation cantonale

Le concept cantonal de développement territorial (CCDT)

Le secteur des Iles se situe dans l'espace urbain de Sion, en contiguïté avec l'espace multifonctionnel de la plaine du Rhône.

L'espace urbain se définit comme suit dans le CCDT :

- Définition

L'espace urbain, avec ses centres urbains et ses espaces périurbains, est le moteur du développement économique du canton. Une grande partie des emplois et des habitants se concentrent à l'intérieur de celui-ci. (...)

Les centres urbains et leur périphérie sont étroitement interconnectés et complémentaires à l'intérieur d'un espace urbain diversifié. Les centres urbains sont caractérisés par une urbanisation dense, de qualité et de proximité. On y trouve en effet une mixité des fonctions d'habitat, de travail et d'achats qui sont situées à distance de marche les unes des autres. (...)

Les zones périphériques font partie intégrante de ces espaces urbains et sont reliées aux centres urbains par les transports en commun et individuels. La construction dense de logements de qualité, situés à proximité des arrêts de transports en commun, encourage l'utilisation de ces derniers. Si certaines communes sont plus spécifiquement résidentielles, d'autres présentent une mixité de fonctions et constituent également d'importants pôles d'emplois.

Bien que pas situé entièrement en zone à bâtir, le secteur des Iles fait partie intégrante de l'espace urbain séduis. Il contribue au bon fonctionnement de cette entité, notamment, dans le cas de cette extension, en terme d'attractivité économique.

Principes directeurs du CCDT :

- Valoriser et préserver le cadre de vie et les ressources naturelles de manière équilibrée

*Le Valais dispose d'un paysage culturel et naturel unique ainsi que de grands potentiels de ressources renouvelables, notamment pour la production d'énergie. Sachant que les ressources en sol sont limitées, le grand défi du canton du Valais est de maintenir l'équilibre entre un développement économique à long terme et une protection adéquate de ses ressources naturelles. Pour ce faire, il y a lieu de garantir une harmonie entre une croissance économique saine – dans les domaines de l'industrie, du commerce, du tourisme, de la production d'énergie et de l'agriculture – et une utilisation rationnelle des ressources naturelles. Ainsi, **une utilisation mesurée du sol, en particulier dans la plaine du Rhône, doit être assurée pour maintenir les surfaces d'assolement**. Les espaces ouverts sont conservés et la protection du paysage culturel et naturel doit être assurée à long terme.*

L'extension industrielle, comme énoncé plus haut, est une pièce centrale dans un dispositif d'utilisation mesurée du sol à l'échelle de l'ensemble de la commune. De plus, le contingent des surfaces d'assolement est garanti (voir ci-dessus, art. 30 OAT).

Et voici les principales stratégies du CCDT en lien avec la modification partielle proposée :

3.2 Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains.

3.4 Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur.

3.5 Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics.

3.7 Coordonner l'urbanisation et les transports.

Concernant le point 3.2, l'extension permet clairement de renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans un espace urbain. Ce renforcement est à comprendre tant dans le secteur des Iles que dans la ville du 21^{ème}, qui pourra se libérer plus aisément de ses contraintes industrielles grâce à l'ouverture du secteur des Iles.

Le point 3.4 fait mention d'utilisation mesurée du sol et de développement de l'urbanisation vers l'intérieur. L'extension industrielle proposée est l'une des pièces permettant de mettre en œuvre cette stratégie. Ce principe a été développé plus haut dans cette partie du rapport 47 OAT.

La ville du 21^{ème}, actuellement en pleine mutation, est amenée à se densifier fortement, tout en assurant un cadre de vie de très haute qualité pour les futurs habitants et employés de ce quartier. L'extension industrielle, par les règlements des secteurs à aménager, exigera une certaine densité, en vue d'une utilisation rationnelle du sol. La stratégie 3.5 est ici appliquée.

La ville du 21^{ème} dispose de la meilleure desserte TP du Canton, aucune autre localisation pour un développement de l'urbanisation ne se justifie plus que là. Pour les Iles, un réseau de bus urbains est actuellement à l'étude dans le cadre du projet d'agglomération du Valais central. Les intentions initiales, précédant l'étude de faisabilité, prévoient la desserte de ce pôle industriel.

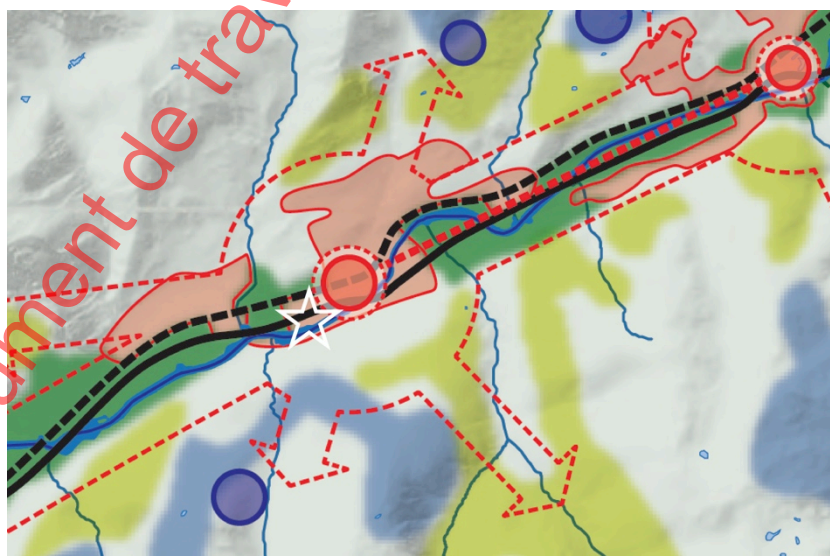


Figure 32 : localisation du secteur des Iles sur la carte de synthèse du CCDT.

Le projet d'extension du secteur industriel des Iles s'insère donc remarquablement bien dans la vision proposée par le Canton. L'extension est l'une des pièces centrales d'un dispositif global, permettant d'assurer le bon fonctionnement et la réorganisation rationnelle du principal espace urbain cantonal.

Le plan directeur cantonal

Le projet de modification d'affectation de zones du secteur des Iles fait notamment référence aux fiches suivantes du plan directeur cantonal :

- A.2/2 - Urbanisation – Utilisation adéquate de la zone à bâtir

Et plus particulièrement les deuxième et troisième principes, « *veiller à une utilisation mesurée du sol, notamment par l'application d'indices d'utilisation et de taux d'occupation optimaux, par l'encouragement à des formes d'habitat groupé et par la rénovation des tissus urbains existants tout en respectant le patrimoine bâti* » et « *créer des zones d'habitat et d'activités attractives par la mise en œuvre d'un réseau de transport adapté à chaque type d'utilisation et par un aménagement judicieux des espaces publics et de détente* ».

- A.3/2 - Urbanisation – Zones industrielles et artisanales

Et plus particulièrement les premier, deuxième et troisième principes, « *justifier le besoin, lors de la création ou de l'extension des zones industrielles et artisanales, compte tenu de leurs importantes réserves de capacités. L'effort principal de l'aménagement du territoire et de la promotion économique doit ainsi porter sur une meilleure utilisation des zones existantes* », « *fixer pour chaque zone, la fonction, la localisation et la délimitation selon les besoins et l'aptitude, tout en prenant en considération les exploitations existantes* » et « *utiliser ces zones en s'appuyant sur la base d'une conception relative à l'affectation, à la planification et à l'équipement de la zone* ».

Les éléments de la marche à suivre à l'intention de la commune sont également pris en compte dans le cadre cette extension avec, notamment, le recours à des secteurs à aménager pour assurer le développement rationnel du site et en assurant la disponibilité des terrains (cf. chapitre « Justificatifs »).

Les lois cantonales

La modification partielle du plan d'affectation de zones est en cohérence avec la législation cantonale en matière d'aménagement du territoire et notamment avec les articles suivants de la LcAT :

- Art. 2 Principes

¹ Les autorités chargées des tâches d'aménagement veillent, en particulier :

- a. **A assurer la qualité de la vie** par le respect et la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel et par la promotion d'un habitat de qualité.

- b. A réduire les disparités régionales et à favoriser le maintien de la population dans son lieu d'habitat.
- c. A sauvegarder les terres productives et les mayens
- d. **A promouvoir l'économie** et le tourisme en favorisant notamment l'offre de terrains à bâtir.
- e. ...

L'extension industrielle permet d'une part d'assurer la qualité de vie au centre-ville en offrant des opportunités de relocalisation pour les activités bruyantes et, d'autre part, promeut l'économie en mettant à disposition de nouvelles surfaces industrielles, mieux desservies et planifiées de manière plus rationnelle.

- Art. 12 Plans d'affectation spéciaux

¹ Selon les besoins, les communes peuvent établir ou exiger des plans d'affectation spéciaux, notamment des plans d'aménagement détaillés et des plans de quartier.

² Le plan d'aménagement détaillé précise pour certaines parties du territoire communal des mesures particulières d'aménagement et règle dans le détail l'affectation du sol.

Consciente du contexte sensible dans lequel s'inscrit cette extension et afin de s'assurer de son développement rationnel, la Ville a pris la décision de la soumettre à des plans d'affectation spéciaux. Ils permettront d'aboutir à une utilisation mesurée du sol (regroupement du stationnement, densification, etc.) tout en veillant à leur bonne intégration dans le contexte naturel et paysager environnant (espaces tampons, franges, qualité des aménagements extérieurs, toitures végétalisées, etc.).

Document de travail à l'usage du Conseil Général

La planification régionale

Le projet aggroSion

La modification partielle du plan d'affectation des zones se base sur une mesure du projet d'agglomération, la mesure urbanisation U5 « zone industrielle des Iles ».

La vision, les concepts et les mesures préconisées dans le projet d'agglomération, et notamment la volonté de séparer clairement les zones à bâtir et de maintenir une césure verte de part et d'autres du noyau urbain séduinois, ont été validés à tous les échelons de la politique suisse, par la Confédération, le Canton ainsi que les communes, renforçant ainsi sa légitimité.

ZONE INDUSTRIELLE DES ILES - SION		U5
URBANISME		
Instance(s) responsable(s) AggroSion Maitre(s) d'ouvrage Sion	Commune(s) concernée(s) Sion Autre(s) instance(s) concernée(s) SRCE, SDT	
Etat actuel > Zone agricole adjacente à la zone d'activités de la ville de Sion > Proximité immédiate avec la sortie d'autoroute Sion Ouest et desserte existante par la route des Iles > Grandes surfaces à disposition Objectifs > Offrir des surfaces de remplacement pour les entreprises à l'étroit dans les quartiers Sous-Gare et Champsec > Renforcer la zone industrielle à proximité de l'aéroport et de la sortie d'autoroute Sion Ouest > Développer une zone d'activités pour les entreprises à fortes nuisances (sonores ou trafic) Mesures > Extension de la zone industrielle (coordination avec mesures U6-U7-U8) > Compensation de la surface supplémentaire (coordination avec mesure U15) > Compensation des surfaces d'assolement		
Surfaces concernées > 11 hectares Objectif de densité min. > 50 emplois / ha Capacité à viser > 550 emplois		
Mise en œuvre > Planification de détail Références > Plan directeur cantonal, fiches A1-A10 (urbanisation) > Plan directeur communal, Ville de Sion, 2011 (en cours) > Plan des mobilités, Ville de Sion, 2011 (en cours) > Projet Rhône 3, Etat du Valais (en cours) > Mandat d'étude parallèle lancée conjointement par l'Etat du Valais et la ville de Sion, 2011 (en cours)		

Figure 33 : Fiche U5 du projet « aggroSion », 2011

Le Plan Directeur communal

D'un point économique et urbanistique

Plusieurs stratégies du volet économique et urbanistique du PdCom concernent la proposition d'extension de la zone industrielle des Iles :

- Le secteur sous-gare présente un important potentiel de mutation.
- Certaines activités du quartier sous-gare doivent être relocalisées pour y créer un tissu mixte et de qualité.
- Les zones industrielles méritent d'être mieux différenciées et organisées.

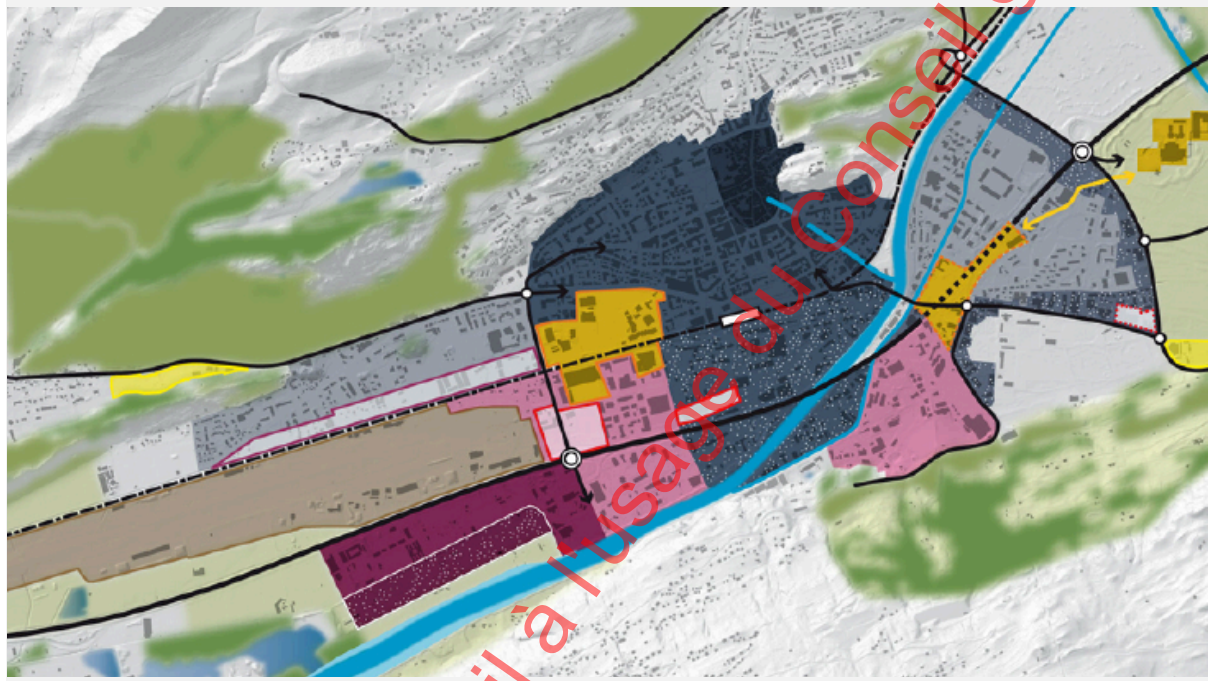


Figure 34 : Carte « économie » du plan directeur communal

La proposition d'extension de la zone industrielle des Iles trouve son origine dans le Plan directeur Communal. Pour répondre à la mutation progressive du secteur industriel de sous-gare, le PdCom prévoit dans ses plans cette extension. Elle apparaît sur la carte ci-dessus, en moucheté bordeaux.

Cette extension, éloignée du centre-ville et des quartiers d'habitation, permet d'offrir des opportunités de localisation aux entreprises à forte contrainte. Elle s'inscrit parfaitement dans la logique de développement territorial de la capitale valaisanne, caractérisée par la progression de son tissu urbain.

La qualité et la rationalité de cette nouvelle zone seront garanties (densité, aménagements extérieurs, alignements, perméabilités vertes, rationalisation des accès, regroupement du stationnement, etc.) par la mise en œuvre de plans d'aménagement détaillés dont les cahiers des charges sont en annexe du présent rapport.

VI – CONCLUSION

Le projet d'extension de la zone industrielle des Iles que soumet la Ville de Sion aux instances cantonales est l'aboutissement d'une longue démarche de planification, initiée il y a déjà plus de 8 ans, au travers de la définition de son plan directeur communal. Le projet d'agglomération « aggroSion », déposé fin 2011 et accepté par la Confédération, a encore renforcé la conviction des autorités politiques et des services techniques quant à la pertinence de la proposition d'extension.

Cette pertinence s'explique notamment par la localisation optimale du secteur des Iles, directement accessible depuis la bretelle autoroutière Ouest, à des distances cyclables des lieux de vie (de Sion et de Conthey) et prochainement desservi par une ligne de bus d'agglomération. Le contexte environnant plaide également en faveur de ce choix, avec au Nord, une zone déjà dévolue à l'industrie et autour, un cadre naturel de qualité ainsi que des aires de détente et de loisirs.

Afin de préserver ce cadre et d'intégrer au mieux l'extension industrielle aux espaces agricoles avoisinants, la Ville a traduit ses exigences au travers du cahier des charges des plans d'aménagement détaillé. Une attention toute particulière a été apportée à l'intégration des futures constructions dans le contexte naturel alentours (traitements des franges par des écrans végétalisés, toitures végétalisées, concept de clôture), à la perméabilité des sols, à la gestion des eaux de surfaces, à l'utilisation rationnelle du sol (densité minimale, alignements, interdiction des surfaces de dépôt), ainsi qu'à la gestion des mobilités (regroupement du stationnement, perméabilités piétonnes, aménagements cyclables, uniformisation de la signalétique). Le découpage en quatre plans d'aménagement détaillé permet également une ouverture échelonnée de la zone afin de répondre de manière fine et réactive aux besoins des entreprises. Cela permet également à la Ville de compenser par étape l'extension, qu'il s'agisse de zones à bâtir ou de surfaces d'assèchement. Les autorités séduisantes affichent l'ambition d'améliorer progressivement la qualité de leurs zones d'activités existantes. L'extension industrielle des Iles s'apparente à un laboratoire grandeur nature pour tester règles et prescriptions qui, si elles s'avèrent efficaces, pourront être reprises pour les autres secteurs.

L'extension industrielle des Iles est l'une des pièces centrales du processus de densification vers l'intérieur du tissu urbain. Cette nouvelle disponibilité des terrains crée un appel d'air permettant la relocalisation des entreprises de la ville du 21^{ème} siècle. Ce secteur, initialement industriel, affiche un caractère hautement stratégique, desservi par le réseau ferré national, à proximité du centre-ville et longé par le Rhône dont les berges seront prochainement requalifiées. Sa mutation vers un caractère mixte et urbain s'est amorcée il y a plusieurs années déjà. Le processus s'est cependant accéléré avec la récente arrivée de l'EPFL et le démarrage de la construction du campus de l'HES-SO. Certaines entreprises, implantées depuis de nombreuses années, ne sont plus compatibles avec ce nouveau contexte qu'il s'agisse des nuisances qu'elles produisent ou des besoins qu'elles affichent (surfaces, accessibilité, etc.). La Ville souhaite donc pouvoir leur proposer une alternative de relocalisation, ailleurs sur le territoire communal.

Cette alternative de relocalisation passe par l'ouverture du secteur des Iles. Une analyse fine a démontré la très faible disponibilité des terrains industriels actuels (occupés, soumis à des zones de danger, thésaurisés, sous-utilisés, ayant progressivement mutés vers un tissu plus

urbain, etc.). N'étant propriétaire que de quelques terrains et ne disposant pas d'outils légaux favorisant la densification, la Ville de Sion n'a que peu d'emprise sur cette situation qui porte pourtant préjudice à son attractivité. Elle souhaite par ailleurs mettre en place une politique foncière active sur les terrains de l'extension afin de disposer d'une plus grande marge de manœuvre dans la gestion de son développement territorial.

En conclusion, cette extension, compensée par le dézonage de surfaces ayant des caractéristiques naturelles ou paysagères intéressantes, participe à la rationalisation des zones à bâtir séduisantes tout en permettant la relocalisation des activités industrielles incompatibles avec le devenir mixte et dense de la ville du 21^{ème} siècle. La réglementation de la zone industrielle 3 (créée spécifiquement pour l'extension) ainsi que les directives des cahiers des charges des plans d'aménagement détaillés, assureront la bonne intégration de la nouvelle zone industrielle dans le contexte environnant et favoriseront une utilisation rationnelle du sol.

Document de travail à l'usage du Conseil général

Document de travail à l'usage du Conseil général

Document de travail à l'usage du Conseil général