

RÉPONSES DU CONSEIL MUNICIPAL AU CONSEIL GENERAL CONCERNANT LES QUESTIONS FORMULÉES LORS DE L'EXAMEN DU PLAN DIRECTEUR COMMUNAL V2

Le conseil municipal a pris connaissance avec attention des remarques et questions présentées par les commissions du conseil général. Il tient à remercier les commissions pour leur examen attentif et précis ainsi que pour les recommandations formulées. Il apporte ci-après ses réponses qui s'inscrivent dans leur grande majorité dans les demandes formulées.

Le document a été modifié en conséquence et il est remis en annexe.

Remarques de la CEU

1 VIEILLE VILLE

Objectifs

- 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.
- ✓ *Proposition intégrée page 59.*

Mise en œuvre

- Valoriser l'univers naturel avec plus de végétation, notamment en supprimant au maximum les dernières places de stationnement en surface.
- ✓ *Proposition intégrée page 59.*

Remarques

- La première mesure décrite dans le PDcom (patrimoine extra muros) doit figurer dans les autres « secteurs stratégiques » et non dans celui de la vieille ville.
- ✓ *Proposition intégrée en page 74 (site de développement C.10).*

2 VILLE DU XXEME

Constat

- C'est le lieu de grande mixité des fonctions : on y habite, on y travaille, on y passe ses loisirs, on achète, on y mange,
- ✓ *Proposition intégrée page 60.*
- Les espaces verts et la place du végétal restent très minimalistes. De même, l'élément eau n'est pas suffisamment mis en valeur.
- ✓ *Proposition page 60.*
- Ne pas avoir peur de densifier encore plus (c'est l'endroit pour le faire).
- ✓ *Le Conseil municipal prend note de la demande qui s'inscrit dans les propositions formulées.*
- On doit pouvoir entrer et sortir de la ville de manière adaptée aussi en véhicule motorisé.
- ✓ *Proposition intégrée page 60, l'objectif étant d'éviter le trafic parasite de transit qui n'apporte rien.*

Objectifs

- Conserver cette mixité des fonctions en garantissant un tissu commercial fort et une qualité de vie adaptée.
- ✓ *Proposition intégrée page 60.*
- Mettre en valeur des bâtiments en densifiant encore plus les espaces vierges et les interstices, tout en garantissant une végétalisation adaptée de tous les espaces de la ville, notamment en créant de petits espaces verts et amenant l'eau jusque dans ces lieux.
- ✓ *Proposition partiellement intégrée page 60 : le mot ponctuellement est ainsi supprimé.*

Mise en œuvre

- Améliorer les espaces publics (aussi touristiquement) - Jardin public, place de la Planta (symbole de la ville du XXème).
- ✓ *Proposition intégrée page 60.*
- Créer des attracteurs touristiques (ex : musée,) aussi dans la ville du XXème **selon les opportunités.**
- ✓ *Proposition intégrée page 60.*
- Mettre en place de vraies « portes d'entrée de la Ville », reconnaissables et marquant le tissu urbain de la ville du XXème (marquage urbain significatif)
- ✓ *Proposition partiellement intégrée en p. 61 : la mise en place de porte d'entrée doit être reconnue sur le plan symbolique ou par des gestes d'aménagements extérieurs 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).
- ✓ *Proposition intégrée page 60.*

Remarques

- Cour de gare devrait systématiquement faire partie de Ronquoz 21 et non de la ville du XXème.
- ✓ *Cour-de-gare est effectivement le trait d'union entre la ville du XXème siècle et Ronquoz21. Fonctionnellement, le tissu urbain est rattaché à celui de la Ville du XXème mais de façon opérationnelle, le quartier est effectivement à la rotule avec Ronquoz 21 et doit donc être traité spécifiquement en tenant compte des développements de Ronquoz 21.*

3 RONQUOZ 21

Constat

- Ce secteur est le réservoir urbain de la ville du futur.
- ✓ *Déjà inséré dans le texte en p. 62.*
- Il est essentiel de le relier à la ville (passerelle ou sous-voie).
- ✓ *Proposition intégrée page 62.*

Objectifs

- Créer une mixité, non seulement fonctionnelle mais aussi sociale et générationnelle.
- ✓ *Proposition intégrée page 62.*
- Aménager des accès aux berges du Rhône et les rendre attractives.
- ✓ *Proposition déjà intégrée en page 62, complété selon remarques.*
- Donner un rôle aux espaces naturels dans ce nouveau secteur à développer.
- ✓ *Proposition intégrée page 62.*

Remarques

- La CEU attend et espère être intégrée dans le processus de réflexion pour le développement de ce quartier ?
- ✓ *Le Conseil municipal a pris note de la demande de la CEU.*

4 CHAMPSEC-VISSIGEN

Constat

- Importance du canal de Vissigen aussi comme axe de MD (depuis le Golf jusqu'au Rhône)
- ✓ *Proposition intégrée en page 64.*
- Secteur de Tourbillon : reconnaître ses fonctions d'activités de loisirs
- ✓ *Proposition intégrée en page 64.*
- Importance de lier ces secteurs à la ville du XXème avec un vrai cheminement après la passerelle de Vissigen - parking des Roches-Brunes (rue du Scex ou des Aubépines, vivantes et engageantes)
- ✓ *Proposition déjà intégrée en page 64 (objectifs).*

Objectifs

- Valoriser le secteur de Tourbillon comme centre d'activités de loisirs en lien aussi avec le canal de Vissigen, les berges du Rhône, l'Hôpital,...
- ✓ *Proposition intégrée en page 64 (objectifs).*
- Fluidifier le trafic routier dans le secteur à très haute densité d'habitants-emplois (Champsec : du pont du Rhône à la transversale)
- ✓ *Conclusion déjà intégrée dans la mesure M3 en page 43.*

Remarques

- Supprimer le dernier objectif dans la mesure où le nouveau service auto engendrera des nuisances supplémentaires et incompatibles avec un développement résidentiel.
- ✓ *Le développement de ce secteur n'est en l'état pas incompatible avec l'implantation de cette affectation et sera à étudier à moyen-long terme.*
- Eviter à l'avenir et pour l'ensemble de la commune une localisation inadaptée pour la création de construction à haute densité de personnes (exemple secteur collège, service auto,...)
- ✓ *Le service de la circulation routière a été localisé en contact avec le tissu urbain pour favoriser les dessertes en transports publics existantes et les mobilités douces puisque le site accueillera plusieurs dizaines de collaborateurs ainsi que des usagers (jeunes sans permis).*
- ✓ *Concernant le nouveau collège, il est localisé dans un emplacement idéal près de Ronquoz 21, sur un lieu de transports publics et de mobilité douce, à la convergence du canal de Vissigen renaturé et près du cours Roger Bonvin, nouvel espace public majeur de la ville et en face du futur parc urbain des Ateliers.*

5 LES COTEAUX DE GRAVELONE-PLATTA

Constat

- Les objectifs transversaux du PDcom semblent ne pas avoir été appliqués dans ces 2 secteurs (exemple : aucune référence n'est faite aux stratégies énergie et mobilité).
- ✓ *Les références thématiques ne sont pas systématiquement reprises dans les secteurs géographiques spécifiques (Chap. C).*

Objectifs

- Utiliser (mettre en valeur) les chemins historiques comme axe de MD
- ✓ *Proposition intégrée en page 65 (objectifs).*

- Dernier objectif : Guider (verbe trop faible actuellement). On doit arriver à obliger à réaliser notamment par le biais de plan de quartier ou pour le moins définir des zones à aménager.
- ✓ *Proposition complétée en page 65 (objectifs/ mise en œuvre).*
- Quid de la mixité (fonctions), de l'énergie, des principes urbanistiques ainsi que de la mobilité (stratégies et mesures) ?
- ✓ *Traité dans le cadre des stratégies thématiques. (cf. remarque supra).*

Remarques

- Prise de contact avec les communes limitrophes (Savièse, Grimisuat) afin qu'elles appliquent les mêmes stratégies (partages des objectifs) - effort de Sion et les autres ?
- ✓ *Des plans directeurs intercommunaux vont être initiés dans le cadre du projet d'agglomération du Valais central, les thématiques et cahiers des charges sont en cours d'établissement.*

6 LE COTEAU DU CONE DE THYON

Constat

- Terrains peu stables (glissement)
- ✓ *Proposition déjà intégrée en page 66 (constat).*
- Réchauffement climatique : potentiel d'habitat en altitude
- ✓ *Proposition complétée en page 66 (objectifs).*

Objectifs

- Favoriser des innovations par des moyens alternatifs pour la mobilité :
- ✓ *Proposition complétée en page 66 (objectifs).*

Remarques

- Conduite forcée : Pour quand est prévu le retour de concession ? Que fait-on de cette infrastructure ?
- ✓ *Le retour de la concession est prévu pour 31.12.2031. En l'état, il est prévu de maintenir le corridor libre comme futur potentiel.*

7 LES MAYENS DE L'OURS

Constat

- Réchauffement climatique : potentiel d'habitat en altitude
- ✓ *Proposition complétée en page 69 (objectifs).*
- Toutes les bonnes conditions pour développer de l'habitat permanent (plateau, altitude, clairière,...) et non du tourisme (qui doit être valorisé à Thyon 2000 et Veysonnaz).
- ✓ *Proposition ajoutée en page 68 (objectifs).*
- Garder les bonnes terres agricoles en plaine et développer de l'habitat en altitude surtout avec une grande connexion (télécabine).
- ✓ *Le Conseil a pris note de cette remarque*

Objectifs

- La CEU se questionne sur la pertinence d'un développement urbain à cet emplacement et de sa priorisation par rapport à d'autres secteurs en plaine.

- ✓ *Le développement du quartier est à coordonner étroitement à l'infrastructure TP (liaison plaine montagne avec horaires continus et étendus) le quartier devra se développer progressivement en plusieurs étapes de développement.*
- *Télécabine avant tout touristique et non de transport voyageur*
- ✓ *Le Conseil municipal est d'avis que cette infrastructure jouera un rôle de desserte voyageurs à vocation publique étant donné l'accessibilité offerte à l'échelle du cône de Thyon (Collons / Veysonnaz / les Agettes / Thyon 2000).*

Mise en oeuvre

- *Ouverture progressive du quartier en fonction de la demande (comme pour les zones d'activités)*
- ✓ *Proposition complétée en page 69.*

8 LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

Constat

- *Manque d'harmonisation (homogénéité) dans ces zones*
- ✓ *Proposition déjà intégrée en page 70.*
- *Les voies industrielles ne sont pas mentionnées*
- ✓ *Proposition intégrée en page 70.*
- *Manque de réelle politique de développement économique (notamment foncière) et de répondants actifs et adéquats pour les implantations d'entreprises (accompagnement)*
- ✓ *Le Conseil municipal prend acte de ce constat.*

Objectifs

- *Développer les infrastructures adéquates selon la destination de la zone.*
- ✓ *Cette préoccupation a été étudiée au travers de différentes thématiques transversales dans le PDCOM.*
- *Collaborer de manière efficiente avec les grands employeurs (Etat du Valais,..) pour définir les meilleures stratégies d'emplacement.*
- ✓ *Proposition complétée en page 70.*
- *Prévoir aussi dans ces zones des espaces de détente (espaces verts).*
- ✓ *Proposition intégrée en page 70.*

Remarques

- *Les voies de chemins de fer devraient être considérées comme le vrai axe est-ouest de la commune, notamment pour la mobilité économique (que peut-on faire le long de ces voies ?)*
- ✓ *Le Conseil municipal prend acte de ce constat.*
- *Être attentif à la sécurisation des secteurs à forte densité d'emploi (Hôpital,...)*
- ✓ *Le Conseil municipal prend acte de ce constat.*

9 CHATEAUNEUF

Constat

- *Le quartier, malgré des vues intéressantes, reste peu attractif (inexploité) et le manque de soin aux bâtiments renforce ce sentiment.*
- ✓ *Le Conseil municipal prend acte de ce constat.*

- La mobilité reste problématique, tant pour les piétons (manque de trottoirs) que pour les véhicules (parcage sauvage)
- ✓ *Proposition intégrée en page 72.*
- Les constructions sont très hétérogènes
- ✓ *Le Conseil municipal prend acte de ce constat.*
- Il manque un réel cœur de ce quartier, capable d'activer les environs.
- ✓ *Proposition intégrée en page 72.*

Objectifs

- Renforcer la mobilité douce dans toutes les directions, notamment en créant des liens avec Aproz (TP).
- ✓ *Proposition partiellement intégrée en page 72.*
- Créer des césures entre l'urbain et le long de la colline afin de créer des entités propres (centralité de divers quartiers).
- ✓ *Le Conseil municipal prend acte de ce constat.*

Remarques

- Quid de la gare de l'aéroport pouvant desservir Châteauneuf Sion.
- ✓ *Remarque déjà intégrée : « étudier l'amélioration de l'accessibilité du quartier... ». La faisabilité technique d'une nouvelle gare sera étudiée par les CFF en collaboration avec la Ville.*
- Obtenir la liste des quartiers à développer sur l'ensemble de la commune et leur état de développement et estimation de la temporalité de réalisation possible.
- ✓ *Cette question n'est pas traitée dans cet outil stratégique de développement de la commune à l'horizon 2035. Le dimensionnement de la zone à bâtir sera appréhendé au travers de la révision globale du PAZ_RCCZ initiée par la définition préalable du périmètre d'urbanisation (2021).*

Pour quelles raisons, l'aéroport et tout son environnement ne fait pas l'objet d'une fiche et fasse partie des secteurs stratégiques dans le PDcom ?

- ✓ *L'aéroport fait l'objet d'une planification spéciale selon une procédure légale de la Confédération appelé plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique. La Ville et le Canton participent actuellement à la mise en place de cette planification qui est pilotée par la Confédération. Cette thématique est reprise dans différentes thématiques stratégiques (stratégie économique / touristique / paysage-nature / urbaine / mobilité) et comme site de développement (zone d'activités économiques / Châteauneuf), ce qui montre la transversalité des thèmes abordés par cette infrastructure.*

10 BRAMOIS, UVRIER, APROZ ET PONT-DE-LA-MORGE

Constat

- Villages avec entité propre et non des quartiers de la Ville
- ✓ *Le Conseil municipal partage ce constat. Le terme village est d'ailleurs celui usité.*
- Importance de l'agriculture qui nécessite une mobilité adaptée au trafic agricole
- ✓ *Proposition intégrée en page 73.*
- Mobilité douce : Manque de continuité des pistes cyclables malgré les améliorations déjà réalisées (exemple : fin du chemin de Sion dans le quartier de Champsec)
- ✓ *Proposition intégrée en page 73.*

- Impact fort des mesures de Rhône 3 (25 ha pour la commune de Sion) impactant le prix du foncier.
- ✓ *Proposition intégrée en page 75.*

Objectifs

- Etoffer l'offre des commerces au centre des villages en faisant attention à la disponibilité de places de parking dans les abords immédiats.
- ✓ *Proposition intégrée en page 73.*
- Encourager la densification des parcelles vierges, y compris déjà bâties (densification vers l'intérieur et disponibilité des terrains)
- ✓ *Proposition intégrée en page 73.*
- Favoriser la création de coopératives d'habitation afin de valoriser le foncier.
- ✓ *Proposition déjà intégrée en page 73.*

Mise en œuvre

- Ajouter un point sur l'innovation de la mobilité (Publibike, co-voiturage, taxi bus, banc taxi,...)
- ✓ *Proposition intégrée en page 73.*
- Appliquer les propositions d'AcclimataSion aussi et surtout dans les zones villas de ces villages
- ✓ *Proposition déjà intégrée en page 73.*

11 LE RHONE ET LES ESPACES PUBLICS

Constat

- Mentionner le projet de Rhône 3 qui entraîne notamment des pertes de terre agricole
- ✓ *Proposition intégrée en page 75.*
- Les travaux de Rhône 3 vont durer un certain nombre d'années, entraînant des nuisances dans tous les domaines et impactant notamment la mobilité, l'agriculture, le paysage, les loisirs...
- ✓ *Proposition intégrée en page 75.*
- Le Rhône est effectivement un axe de MD mais principalement pour les loisirs (trop éloigné pour un axe de MD urbain)
- ✓ *Le Conseil municipal prend acte de ce constat.*

Objectifs

- Mettre en place une stratégie durant la période des travaux de Rhône 3.
- ✓ *Proposition intégrée en page 75.*
- Rapprocher le Rhône de la ville grâce à des passages sur-sous la voie de chemin de fer et de l'autoroute
- ✓ *Proposition déjà intégrée en page 75.*

Remarques

- Pourquoi les espaces publics sont-ils assimilés au secteur Rhône ?
- ✓ *Le Rhône permet de lier les différents villages et quartiers de plaine de la commune et agit donc comme espace public majeur à cette échelle. Il est donc le support de différentes activités de loisirs, de détente, de rencontre, etc.*

- Plan directeur des espaces publics PDEP : à quoi correspond ce plan et est-il possible d'en connaître la teneur ?
- ✓ *Ce plan vise à structurer les espaces publics attenants au Rhône et, en posant des principes techniques, permet d'offrir une aide de travail pour la réalisation d'espaces publics.*

REMARQUES DE LA COGEST

- Le degré de contrainte du PDcom doit être précisé. En effet le PDcom doit être, du point de vue de la Cogest, un instrument de pilotage non contraignant.
- ✓ *Le Plan directeur communal - PDCom - est l'instrument qui a été choisi, dès 2010, en tant qu'outil de pilotage pour les autorités, il lie donc les autorités municipales entre elles. Il agit comme fil rouge conducteur qui permet de garantir la cohérence des actions menées. L'élaboration, comme l'utilisation prévue pour ce document, ont été voulues souples et évolutives (cf. page 6).*
- Dans le même esprit, c'est le conditionnel qui doit être utilisé pour les projets non aboutis mentionnés dans le PDcom. En effet, avant que tous les aspects des projets évoqués soient définis, plus particulièrement leur financement, ces derniers ne peuvent être considérés comme acquis.
- ✓ *Le PDCom propose une vision de développement stratégique à moyen terme. Comme pour toute planification liminaire, les études opérationnelles concernant les aspects techniques et de financement devront être menés dans le cadre de leur mise en œuvre propre.*
- La Cogest demande de mentionner dans le PDcom l'engagement de la ville à respecter les prescriptions légales concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- ✓ *Ce point figure déjà dans la stratégie thématique de mobilité et a été renforcé selon la présente demande (mesure M2 p.41).*
- La Cogest constate que le message soumis à son examen est plus politique que financier. Les sujets relevés par la Cogest ne porteront donc pas exclusivement sur l'aspect financier.

Etude/questions par thème

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

- Objectif de densification : Comment seront modifiés les différents règlements ? (par exemple le règlement de constructions)
- ✓ *Les modifications du plan de zone et du règlement afin de mettre en œuvre cet objectif de densification s'effectuent et s'effectueront dans le futur de manière ponctuelle (modification partielle du PAZ/RCCZ) et seront couplées à la révision globale du PAZ/RCCZ.*

B1 La stratégie paysagère et nature

- Comment relier les zones naturelles ?
- ✓ *Les zones naturelles seront reliées à travers la mise en place de biotopes relais et par la végétalisation progressive des différents espaces publics en continuité de ce qui a été et est mis en œuvre.*
- Est-ce que la densification n'est pas contradictoire avec les objectifs de conservation des zones naturelles ?
- ✓ *La densification de la ville doit être perçue comme une opportunité d'intégrer dans les projets de construction, le plus à l'amont possible, la trame verte et bleue grâce à la constitution d'un concept paysager (plan des aménagements extérieurs). Pour ce faire, le projet ACCLIMATASION a mis en place une série de recommandations à l'attention des privés (guide ACCLIMATASION) et du public (lignes directrices pour l'aménagement d'espaces publics).*

- L'irrigation des jardins et des vignes sur un réseau d'eau non potable ne serait-elle pas judicieuse?
- ✓ *Cette irrigation est en partie assurée par le réseau de bisses et de meunières.*

B2 Stratégie économique

- Relocalisation des entreprises : « la bonne entreprise au bon endroit » quels moyens peuvent être utilisés ? Le risque de départ de la commune des entreprises est-il pris en compte ?
- ✓ *La relocalisation des entreprises peut être mise en place notamment grâce à l'ouverture de la nouvelle zone industrielle et en restructurant les nouveaux besoins des entreprises existantes au travers d'une politique foncière active menée par la Ville et dans les projets d'autorisation de construire (optimisation de la gestion des accès et du stationnement, qualité des aménagements extérieurs, compatibilité des affectations, etc.).*
- Au centre-ville, l'encouragement à transformer les rez de chaussées en zone commerciale n'engendre-t-il pas des problèmes (risque d'effondrement dû à l'agrandissement des surfaces de vitrines, respect des normes parasismiques) ?
- ✓ *Cette problématique spécifique devra être étudiée au cas par cas. L'esprit de cette recommandation ne vise pas à modifier la structure (patrimoniale) du bâti mais à garantir l'affectation ouverte au public en vue de permettre une certaine animation de l'espace public.*

B3 Stratégie touristique

- Quels moyens sont envisagés pour encourager les acteurs touristiques à regrouper leurs forces ?
- ✓ *La question des moyens n'est pas traitée à ce stade stratégique.*
- La Cogest regrette le manque d'intérêt pour la mise en valeur du patrimoine archéologique. Qui est propriétaire de ce patrimoine ?
- ✓ *Ce thème, non présent dans la première version du PDComm, a été traité comme thème à part entière (mesure A1 / p. 8, mesure B3 / p. 42, mesure B3 T3 /p. 43, mesure B6 U2 p. 57-58).*

B4 La stratégie de mobilité

- Questions : l'incitation à l'utilisation des moyens de transport autre que les TIM sera financée par quels moyens ?
- ✓ *La question des moyens n'est pas traitée à ce stade stratégique, nous pouvons cependant rappeler le fond libéré par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération visant à soutenir les mesures infrastructurelles en lien avec la mobilité.*
- Passage du trafic par l'autoroute : quelle solution alternative est envisagée en cas d'interruption du trafic sur l'autoroute ?
- ✓ *Cette question opérationnelle n'est pas traitée à l'échelle stratégique proposée par le PDCom.*
- Accessibilité des transports public aux personnes avec handicap : quels moyens sont envisagés ?
- ✓ *Ce point figure dans la stratégie thématique de mobilité et a été renforcé (mesure M2 p.41). Cette question n'est pas traitée à l'échelle stratégique proposée par le PDCom. De manière plus spécifique, les nouveaux arrêts TP seront conformes aux prescriptions de la LHand et les arrêts existants seront progressivement mis aux normes.*
- Que veut faire la ville pour favoriser le covoiturage et à quel coût ?
- ✓ *Selon les analyses menées dans le cadre du Mobility-Lab Sion-Valais, cette question doit être traitée à l'échelle de l'agglomération puisque les pendulaires proviennent de communes*

limitrophes. Cette question doit être mise en perspective des infrastructures de parkings relais et des applications mobiles permettant l'essor de ces synergies dans l'utilisation des TIM.

- Quel avenir pour les voies industrielles ?
- ✓ Les voies industrielles en service (Ronquoz21/ Chandoline) doivent être maintenues pour garantir les activités embranchées. Un partenariat avec les entreprises est envisagé.

B5 Stratégie énergétique

- Le potentiel de turbinage des eaux potables est-il déjà totalement utilisé ?
- ✓ La ville de Sion a été un des pionniers du turbinage avec son installation de la Sionne à la fin des années 1990
- ✓ Actuellement la ville dispose déjà en propre de 4 installations de turbinage
- ✓ Sur la rive droite, la ville doit encore raccorder les sources dites des filles inférieures à l'installation de Sionne énergie, après quoi, tout le potentiel sera exploité
- ✓ Sur la rive gauche, les sources sont plus dispersées et leur débit est très fluctuant ; en conséquence, dans les conditions actuelles, le potentiel de turbinage est pratiquement inexistant
- ✓ On peut donc affirmer que tout le potentiel de turbinage de l'eau potable de la ville de Sion est actuellement pleinement exploité

- Avec les travaux liés au CAD, le schéma illustrant la stratégie énergétique ne devrait-il pas être actualisé ?
- ✓ Le volet énergétique devra être réactualisé dans les années à venir notamment afin d'y intégrer les nouveaux territoires des Agettes et de Salins et identifier les nouveaux potentiels de valorisation d'énergie renouvelable.

B6 La stratégie urbaine

- Quels besoins ? à quel horizon ? (logements à loyer modéré, éco quartier, etc...)
- ✓ Le PDCom offre une vision stratégique du développement urbain en fixant des limites claires à l'urbanisation de la Ville. Sur cette base stratégique proposée, les besoins spécifiques seront définis dans le cadre des périmètres d'urbanisation (2021) pour les besoins de zone à bâtir défini dans un délai temporel de 30 ans (dimensionnement de la zone à bâtir). la révision globale du PAZ-RCCZ définira les terrains liés au besoin de zone à bâtir pour une projection de 15 ans. Les éventuelles surfaces excédentaires devront faire l'objet de mesures provisionnelles.

- Comment est intégrée la problématique du réchauffement climatique ?
- ✓ Le plan directeur traite de la stratégie d'adaptation au changement climatique au travers du projet ACCLIMATATION cité à plusieurs reprises dans le document. En sus différentes stratégies thématiques participent à la protection du climat en proposant des mesures de diminution de l'empreinte carbone (cf Mobilité/ Energie).

- Avenir de l'aéroport : quelle est la stratégie de la ville ?
- ✓ L'aéroport fait l'objet d'une planification spéciale selon une procédure légale de la Confédération appelé plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique. La Ville et le Canton participent actuellement à la mise en place de cette planification qui est pilotée par la Confédération. Cette thématique est reprise dans différentes thématiques stratégiques (stratégie économique p. 32 / touristique / paysage-nature / urbaine / mobilité) et comme site de développement (zone d'activités économiques / Châteauneuf), ce qui montre la transversalité des thèmes abordés par cette infrastructure.

Les sites du développement : les "chantiers"

C1 La vieille ville (et le patrimoine assimilé)

- Est-il nécessaire d'étendre la pratique de la vieille ville au centre historique des villages ? Les mêmes règles de protection y seront-elles applicables ? Quelles seront les conséquences financières pour la ville ?
- ✓ *Cette pratique est actuellement déjà mise en place au travers de la commission consultative vieille ville.*

C2 La ville du XXème siècle

- Requalifier les bâtiments, réparer les erreurs de 1970/1980
Est-ce que cet objectif sera contraignant pour les propriétaires ?
- ✓ *Cet élément ne sera bien entendu pas contraignant pour les propriétaires mais agira comme un guide dans les projets de construction.*
- Combler les « Dents creuses », quels délais, quelles utilisations ?
- ✓ *Cette mesure est bien entendu tributaire du marché immobilier. Les potentiels stratégiques devront être examinés au cas par cas en fonction des potentiels et de l'ampleur du projet.*

C3 Ronquoaz21

- Pourquoi la liaison Plaine Montagne n'est-elle pas évoquée dans ce paragraphe ?
- ✓ *Proposition intégrée en page 62.*

C5 Les coteaux de Gravelone et Platta

- Bloquer la zone constructible de Platta mise en attente de parcelle ? Précision sur l'objectif de non agrandissement de la zone à construire ?
- ✓ *Ces aspects seront définis de façon plus spécifique dans le cadre des travaux relatifs au dimensionnement de la zone à bâtir (périmètre d'urbanisation / révision globale du PAZ-RCCZ) en lien avec les réflexions sur les franges paysagères.*
- Prioriser les objectifs, soit :
Statuer définitivement sur les zones réservées
Définir les zones à protéger définitivement
- ✓ *Le conseil municipal prend acte de ces objectifs et les partage. Des révisions partielles devront être appliquées afin de clarifier les secteurs bâtis en frange paysagère.*

C7 Les Mayens de l'Ours

- Beaucoup de terrain avec fosse septique ! L'aménagement des égouts paraît nécessaire.
- ✓ *Le conseil municipal prend acte de cette remarque.*
- Le développement de cette zone est lié à la liaison Plaine Montagne : quel développement pour cette zone si ce projet ne se réalise pas ?
- ✓ *Le développement du secteur des Mayens de l'Ours est totalement dépendant du projet de la liaison plaine-montagne et de ses modalités d'exploitation (horaires d'exploitation).*
- Créer des accès piétons pour les Agettes et Salins devrait faire partie des objectifs
- ✓ *Cet aspect est déjà traité dans la stratégie thématique transversale de mobilité (page 44/45).*

C9 Châteauneuf

- La présence de l'armée dans le quartier est-elle acquise, quel délai pour le départ de l'armée ?
- ✓ *Des discussions sont en cours concernant la libération par ArmaSuisse des anciens baraquements militaires. Pour rappel, le Canton bénéficie d'un droit de priorité sur le foncier appartenant à la Confédération.*

C10 Bramois, Uvrier, Pont de la Morge, Aproz

- Quels partenariats avec quelles communes voisines ?
- ✓ *Les partenariats portant sur des thématiques transversales sont en cours au travers du projet de plan directeur intercommunal visant à mettre en œuvre les recommandations de planification intercommunale énoncées dans le projet de l'agglomération du Valais central.*
- Quel développement pour les liaisons de transports publics avec le centre-ville ?
- ✓ *Un renforcement de la desserte du centre-ville est prévu au travers des lignes d'agglomération qui seront diamétralisées (donc en passage à la gare), permettant des connexions entre les quartiers.*
- Développement des voies de mobilité douce sécurisées : dans quels délais ?
- ✓ *Des aménagements sécurisés sont progressivement mis en place et restent tributaires des budgets et ressources humaines disponibles.*

C11 Le Rhône et les espaces publics

- Le développement du quartier est conditionné à l'avancée des travaux de Rhône 3, le calendrier est-il disponible ? Ce développement ne doit-il pas être harmonisé avec celui de Ronquoz 21 ?
- ✓ *Le projet de Ronquoz 21 est bien entendu tributaire du projet de Rhône 3. Des coordinations régulières sont menées entre la Ville et le Canton pour l'avancée coordonnée des deux projets. Concernant les temporalités prévues, la mise à l'enquête du réaménagement du canal de Vissigen jouant le rôle de relais biologique du Rhône urbain, est prévu pour 2020. Les mesures propres au Rhône seront déposées progressivement à la suite de cette mise à l'enquête.*
- PDEP : de quoi s'agit-il, le conseil général y aura-t-il accès ?
- ✓ *Il s'agit d'un document de travail métier destiné aux besoins techniques qui vise à rassembler des principes, bonnes pratiques et intentions en matière d'espaces publics.*

REMARQUES DE LA CSC

- La commission a été surprise de voir l'importance de l'aménagement du territoire sur des aspects purement sociaux tels que le mélange des populations, des générations ainsi que la qualité de vie pour tous. Dans ce sens, la CSC trouverait intéressant de préciser que la « politique foncière active » peut non seulement concéder des droits de superficie à des privées mais peut également les attribuer à des coopératives de logement, toute en fixant certaines exigences. (ref. p. 46, Stratégie Urbaine, U7)
- ✓ *Le Conseil municipal prend acte de cette remarque qu'il partage également. Cette question spécifique liée aux moyens de la mise en place de la stratégie foncière n'est cependant pas traitée dans cet outil stratégique de développement de la commune.*
- Section B6, Stratégie urbaine, p. 45 : La CSC salue l'importance qui est donné aux recommandations du projet ACCLIMATASION. Une urbanisation de qualité se doit de préserver « la nature en ville » avec ses espaces verts, son patrimoine arboré, ses points d'eau, et ainsi « atténuer localement les effets du réchauffement climatique. » Les jardins potagers sont également à intégrer dans ce concept.
- *Proposition intégrée en page 28 et 29.*

En sus, le Conseil municipal prend note des observations de la CSC qui rejoignent pleinement les préoccupations et intentions du Conseil municipal.

Cette prise de position a été adoptée par le Conseil municipal lors de sa séance du jeudi 26 septembre 2019.

Document de travail à l'usage du Conseil général