



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE
Programme en faveur du trafic d'agglomération

14.09.2018

Projets d'agglomération Valais central 3^e génération Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence : 223.1-03-5/3/4/11

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Maria Lezzi
Directrice

Ulrich Seewer
Sous-directeur

Table des matières

1	Objet et but de l'examen; déroulement.....	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	But de l'examen	4
1.3	Déroulement de l'examen.....	4
2	Appréciation générale et contribution fédérale	5
3	Respect des exigences de base	8
4	Evaluation de l'efficacité du projet.....	10
4.1	Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité	11
4.2	Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité).....	15
5	Examen de la priorisation des mesures	16
5.1	Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC.....	16
5.2	Mesures non cofinancées.....	19
5.2.1	Mesures non cofinancées par la Confédération	19
5.2.2	Mesures ne relevant pas du projet	20
5.3	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux.....	20
5.4	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération	21
5.5	Listes A, B et C* après vérification de la priorisation	22
6	Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux.....	24
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération..	24
6.1.1	Généralités	24
6.1.2	Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)	24
6.2	Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux	25
6.3	Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur.....	25
7	Remarques quant au développement du projet d'agglomération.....	26
	ANNEXE 1.....	27

1 Objet et but de l'examen; déroulement

1.1 Objet de l'examen

L'examen porte sur le projet d'agglomération Valais central, lequel comprend :

- Agglo Valais central, Rapport final à l'attention de la Confédération (y compris rapport de mise en œuvre), décembre 2016

Le projet d'agglomération (PA) a été soumis à la Confédération pour examen le 23 décembre 2016. En le déposant, l'agglomération sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure et de la loi fédérale du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)¹, des mesures infrastructurelles considérées comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 But de l'examen

L'examen poursuit trois objectifs :

1. vérifier le respect des exigences de base ;
2. définir le montant de la contribution fédérale, laquelle est fonction de
 - a) l'efficacité du présent projet d'agglomération ;
 - b) l'état de mise en œuvre des projets d'agglomération de 1^{re} et de 2^e générations, lequel est reflété par le compte rendu de mise en œuvre, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération de 3^e génération² ;
3. vérifier la priorisation des mesures prévues par l'ensemble des projets d'agglomération au regard des financements fédéraux disponibles (rapport coût – utilité, à l'aune des critères d'efficacité prescrits par la loi) ;

C'est sur cette base que seront élaborés le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur la libération de crédits pour le programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2019 (ci-après : message du Conseil fédéral) à l'intention des Chambres et les accords sur les prestations des projets d'agglomération de 3^e génération.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures de transport et d'urbanisation prévues par les projets d'agglomération avec les exigences légales ; le rapport d'examen ne présage donc en rien de l'autorisation ou non des diverses mesures.

1.3 Déroulement de l'examen

La procédure d'examen est définie dans les directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (ci-après : directives du DETEC). Ces prescriptions ont été précisées au cours de la procédure d'examen, à la lumière de la pratique. Les coûts forfaitaires sont calculés à l'aune de l'article 3 de l'Ordonnance du DETEC concernant les délais et le calcul des contributions à des mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération du 20 décembre 2017. De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 14 septembre 2018.

¹ SR 725.13

² Directives du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération, p. 24, point 3.3.

2 Appréciation générale et contribution fédérale

Le projet d'agglomération Valais central de 3^e génération (PA), tout en intégrant dans son périmètre la région de Sierre, s'inscrit dans la continuité de la génération précédente. Il poursuit le renforcement des transports publics (TP) et esquisse un développement concentré – en particulier dans les sites stratégiques – afin de contenir l'urbanisation. L'agglomération se structure autour des deux pôles urbains que sont Sion et Sierre, au sein desquels la coordination entre transports et urbanisation est jugée satisfaisante. Le fil conducteur entre l'analyse, les objectifs, les stratégies sectorielles et les mesures est clair mais il manque une vision d'ensemble transversale qui fédère les thèmes, actuellement traités séparément les uns des autres.

La force du projet d'agglomération réside dans l'amélioration du système de transports publics urbains et régionaux, qui s'appuie sur une stratégie cohérente ainsi que sur des nouveaux arrêts de bus. Elle est en outre renforcée par des aménagements pour la mobilité douce (MD) améliorant le rabattement sur les TP ainsi que par la création d'une communauté tarifaire unique pour l'agglomération Valais central. Cependant, cette stratégie n'est pas intégrée dans une conception multimodale.

L'identification des secteurs stratégiques – pour lesquels un horizon de réalisation est proposé – et la réhabilitation des centres historiques contribuent à la densification de l'urbanisation et au renforcement des deux pôles urbains. Toutefois, la multiplication des secteurs stratégiques et le manque de prise en compte de l'effet structurant des transports publics impliquent, dans ce cas, un déficit de coordination entre urbanisation et transports.

La principale faiblesse du projet réside dans une mise en œuvre trop superficielle du concept de gestion du transport individuel motorisé (TIM). De plus, la priorisation entre les différents types de mesures proposées dans ce domaine n'est pas toujours cohérente. Le projet ne propose par ailleurs aucune mesure spécifique influençant le choix modal. Enfin, la coordination entre les mesures de valorisation des interfaces TP et les mesures d'ordre supérieur n'est pas suffisamment aboutie.

En termes d'urbanisation, une faiblesse importante du projet concerne les mesures requérant une planification intercommunale, prometteuses mais manquant de concrétisation. Il s'agit notamment des dispositions portant sur les zones d'activités ou les installations générant un trafic important, qui restent bien trop générales.

Une approche systématique de la sécurité au niveau conceptuel fait défaut. La situation sera néanmoins améliorée dans une faible mesure grâce à des mesures ponctuelles (requalifications routières, valorisation des traversées de village, renforcement des liaisons pour la mobilité douce).

Seule une inflexion modérée des parts modales en faveur des TP et de la MD est à attendre. En matière de paysage et d'environnement, les différentes mesures proposées semblent prometteuses mais manquent de concrétisation. Enfin, les mises en zones envisagées à moyen-long terme consomment des surfaces naturelles de façon significative.

Lors de l'évaluation de la 3^e génération, la Confédération prend en considération l'avancement de la mise en œuvre des mesures des générations précédentes ainsi que le compte rendu y relatif. Des carences dans l'un ou l'autre peuvent se traduire par une réduction d'un ou deux points de la note d'utilité du PA. Dans le présent cas, l'état de mise en œuvre des mesures infrastructurelles de la 2^e génération n'a clairement pas avancé de façon suffisante. Par ailleurs, le compte rendu présente quelques lacunes. La déduction qui en résulte n'est cependant pas appliquée puisque le compte rendu de mise en œuvre ne porte que sur la 2^e génération.

Après vérification de la priorisation des mesures, les coûts d'investissement du projet d'agglomération Valais central se montent à 210,71 millions de CHF. Ce montant comprend 78,23³ millions de CHF au

³ Ces coûts d'investissement A2 ont été obtenus comme suit : les coûts aux prix de 2005 tels qu'ils figurent dans l'accord sur les prestations de 2^e génération ont été convertis aux prix actuels et retranchés des montants auxquels les organismes responsables ont définitivement renoncé.

titre des mesures de la liste A de 2^e génération⁴. Les coûts d'investissement sont jugés moyens pour la moyenne-grande agglomération concernée.

Au regard de l'efficacité escomptée (rapport coût-utilité), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées de 3^e génération⁵ :

35%

En application de ce taux de contribution, la libération des montants ci-dessous est proposée aux Chambres fédérales pour le cofinancement des mesures figurant dans la liste A.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2016*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
6266.3.002	M1.2	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	6.30	6.39	2.24	
6266.3.007	M2.1	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	15.00	15.21	5.32	
6266.3.008	M2.2	Adaptation du pont routier sur le Rhône et de la rue de Pont-Chalais	1.90	1.93	0.68	
6266.3.010	M3.1	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1	10.20	10.34	3.62	
6266.3.048	M8.5	Création d'un passage sous-voies CFF de la Scie	4.80	4.87	1.70	
6266.3.056	M10.1	Interface de la gare routière et CBV	1.00	1.01	0.35	
6266.3.058	M10.3	Interfaces arrêts de bus et mobilité douce	0.34	0.34	0.12	
6266.3.244	-	Paquet MD Liste A	29.85	28.80		10.08
6266.3.245	-	Paquet GT Liste A	6.81	5.69		1.99
6266.3.246	-	Paquet VSR Liste A	20.44	17.80		6.23
Somme			96.64	92.38	14.03	18.30

Tableau 2-1 * Prix d'avril 2016 ; ** Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement ; *** Prix d'avril 2016 y compris TVA et renchérissement (cf. annexe 1)

Autres mesures pertinentes pour l'efficacité du projet

Les mesures suivantes sont pertinentes pour évaluer l'efficacité du projet et, partant, pour déterminer le taux de contribution. Elles sont par conséquent reprises dans l'accord sur les prestations.

- Mesures de transport et d'urbanisation non cofinancées par la Confédération, selon Tableau 5-2 (cf. points 5.2.1)
- Mesures de la liste B, selon Tableau 5-6 (cf. point 5.5).

⁴ Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

⁵ Les taux de contribution aux mesures de la liste A fixés dans les accords sur les prestations de 2^e génération restent inchangés.

D'autres mesures susceptibles d'être (co)financées par la Confédération selon le tableau 5-5 (cf. point 5.3.) et dont la mise en chantier est fixée (à titre prévisionnel) à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération sont pertinentes pour l'évolution globale des transports et de l'urbanisation au sein de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lorsqu'elle évalue l'efficacité du projet d'agglomération.

Le coût et l'utilité des projets d'agglomération remaniés de 3^e génération ont été évalués à la lumière des mesures des projets d'agglomération de 2^e génération (hors mesures de priorité B, cf. point 3.4 de l'accord sur les prestations), sans toutefois tenir compte des projets urgents⁶. L'état de mise en œuvre de ces mesures (au sujet desquelles des engagements fermes ont déjà été pris) est donc pertinent pour l'efficacité du projet d'agglomération de 3^e génération considéré et, partant, pour la fixation du taux de contribution.

⁶ En octobre 2006, les moyens du fonds d'infrastructure ont été alloués aux projets urgents relevant du trafic d'agglomération (cf. arrêté fédéral du 4 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure). Les travaux relatifs à ces projets urgents ont pu être démarrés à l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure, en 2008.

3 Respect des exigences de base

Comme le stipulent en substance les directives DETEC, six exigences de base (EB)⁷ doivent être remplies pour que le projet d'agglomération puisse prétendre à un cofinancement par la Confédération.

Le projet d'agglomération doit remplir toutes ces exigences. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille du projet d'agglomération⁸.

Après examen du projet d'agglomération, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

Synthèse

Le projet d'agglomération de 3^e génération (PA) traite les domaines les plus importants en suivant une structure claire par thème et propose des concepts sectoriels pertinents, concrets et illustrés par des cartes. Toutefois, il manque une vision d'ensemble transversale, qui aurait permis de structurer et de rassembler les différents thèmes dans un concept territorial global pour l'agglomération du Valais central.

Exigences de base 1 et 2

- EB 1 : démarche participative
- EB 2 : définition d'un organisme responsable

Les exigences de base 1 et 2 concernant la démarche participative et la définition d'un organisme responsable sont remplies.

Points forts :

- Le canton et les communes sont bien impliqués dans l'élaboration du PA : ceci assure la consolidation politique et technique du projet et son appropriation à tous les échelons.
- La démarche d'information de la population est appropriée et s'est appuyée sur plusieurs moyens: consultation publique d'un mois, site internet avec questionnaire, soirées et débats publics et prospectus. Un rapport de consultation publique, présenté en annexe du PA, en résume les principaux aspects.

Points faibles :

- L'organisation institutionnelle de l'entité porteuse du projet (par exemple contrat, association) n'est pas explicitée.

Exigences de base 3, 4 et 5

- EB 3 : analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action
- EB 4 : développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil conducteur) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation
- EB 5 : description et argumentation de la priorisation des mesures

Les exigences de base 3 à 5 concernant l'analyse, la vision d'ensemble, les stratégies partielles et le développement de mesures ainsi que les données relatives aux indicateurs MOCA (valeurs cibles) sont remplies.

Points forts :

- L'analyse est résumée dans un tableau SWOT "forces, faiblesses, risques et opportunités".
- Le PA traite les domaines les plus importants selon une structure par thème claire et cohérente.
- Les principes clés de chaque concept sont bien mis en évidence et se réfèrent explicitement à l'objectif du concept.
- Les concepts sectoriels sont pertinents, concrets et illustrés par des cartes. Chaque concept se base sur une image finale qui se construit au fur et à mesure. Les éléments structurants de cette image sont décrits par du texte et représentés par un symbole.

⁷ Si un rapport d'examen préalable a été établi, seul le chapitre 3 contient des compléments spécifiques à l'agglomération.

⁸ Cf. directives du DETEC, p. 25, point 3.4.

Points faibles :

- Le PA ne propose pas une vision d'ensemble permettant de fédérer les différents thèmes autour d'une idée forte, accrocheuse et facilement communicable.
- L'utilisation de termes définis dans les directives mais avec une autre signification dans le PA (par exemple « concepts sectoriels » et « projet d'agglomération ») complique la compréhension du projet.
- La cohérence entre les cartes et les textes ainsi que d'une carte à l'autre, avec notamment des légendes uniformisées, aurait pu être améliorée afin d'éviter que le lecteur doive chercher le contenu correspondant et reconstruire les liens par lui-même.
- Un chapitre introductif aux mesures aurait permis de mieux faire ressortir le lien entre mesures et stratégies.

Exigence de base 6

- EB 6 : mise en œuvre et procédure de contrôle

La mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de 2^e génération est documentée dans le compte rendu de mise en œuvre et les aspects formels (chapitre 6 des directives DETEC) ont été respectés. Dans ces conditions, l'exigence de base 6 est remplie.

Points forts :

- Un rapport sur l'état d'avancement des mesures du PA2 est établi. A quelques exceptions près, les éventuels retards, les raisons des difficultés de mise en œuvre ainsi que leurs conséquences sont justifiés.
- Le montant des coûts des mesures infrastructurelles a été estimé séparément pour les différents modes de transport et les priorités A ou B.
- Les liens avec les autres planifications cantonales et fédérales sont présentés de façon détaillée, y compris la compatibilité avec le Plan directeur cantonal en cours de révision.

Points faibles :

- La répartition des coûts des mesures entre les différents acteurs, ainsi que leur capacité à les supporter n'est pas précisée.

4 Evaluation de l'efficacité du projet

La procédure visant à évaluer l'efficacité du projet est décrite dans les directives du DETEC (notamment aux points 2, 3.5 et 4.5)⁹. Elle met en balance l'utilité du projet d'agglomération et son coût. L'utilité et le coût sont rapportés à la taille de l'agglomération (nombre d'habitants additionné au nombre de salariés pondéré à 0,5) et à ses spécificités¹⁰.

Pour évaluer l'utilité, l'efficacité globale du projet d'agglomération est déterminante. Celle-ci est mesurée sur la base de la contribution du projet à l'atteinte des objectifs formulés (amélioration de la qualité du système de transport, développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources, accroissement de la sécurité du trafic) à l'article 17d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin¹¹).

L'évaluation de l'utilité du projet d'agglomération de 3^e génération porte sur les mesures suivantes :

- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 3^e génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 2) ;
- mesures non cofinçables par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (points 5.2.1) ;
- mesures de la liste B du projet d'agglomération de 3^e génération, selon priorisation établie par la Confédération (point 5.5) ;
- mesures de la liste A du projet d'agglomération de 1^{re} et 2^e générations, qui sont intégrées à l'accord sur les prestations correspondant (mesures cofinçables et non cofinçables ainsi que les mesures assumées entièrement par l'agglomération ; points 3.1–3.3 de l'accord sur les prestations) ;
- éventuelles autres mesures pertinentes, qui ont été mises en œuvre ou dont la mise en œuvre a démarré pendant les périodes concernées (2011–2014 et 2015–2018)¹².

D'autres mesures (co)finçables par la Confédération telles que visées au Tableau 5-4 (cf. point 5.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

L'évaluation de l'utilité se fonde également sur le compte rendu de mise en œuvre (état de la mise en œuvre des mesures issues des projets d'agglomération des générations antérieures, élaboration de mesures sur la base des projets d'agglomération des générations antérieures).

Le coût se compose de l'ensemble des coûts induits par la mise en œuvre des mesures de type A et B priorisées par la Confédération du projet d'agglomération de 3^e génération mais également du coût des mesures cofinçables de priorité A prévues par les accords sur les prestations de 1^{re} et 2^e générations¹³.

⁹ Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 65, point 4.5

¹⁰ Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5, et p. 67, point 4.5.2.

¹¹ RS 725.116.2

¹² Cf. directives du DETEC, p. 65, point 4.5.1.

¹³ Cf. directives du DETEC, p. 66, point 4.5.2.

4.1 Utilité – Evaluation à l'aune des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Evaluation motivée</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération de 3^e génération (PA) propose d'étendre le réseau de bus urbain au nouveau périmètre de l'agglomération. La structure en étoile autour des deux centres urbains semble pertinente et est judicieusement coordonnée avec le réseau RER, qui forme la colonne vertébrale du système de transports publics (TP). L'augmentation des fréquences, la création de nouveaux arrêts de bus et les mesures nécessaires à la réalisation des arrêts (places de rebroussement notamment) permettent une amélioration notable de la qualité du système de TP dans l'agglomération. La mise en place d'une communauté tarifaire unique « aggro Valais-Central », avec des tarifs et un visuel harmonisés participe également au renforcement de l'attractivité de l'offre. ▪ Le PA propose la création d'un réseau de mobilité douce (MD) structurant, dense et continu, basé sur la liaison MD existante le long du Rhône et coordonné avec la 3^e correction du Rhône. Il propose également différents nouveaux franchissements permettant de réduire les effets de coupure. La sécurité et la rapidité des déplacements vélos et piétons en sont améliorées en milieu urbanisé notamment. Cependant, une analyse fine de la qualité des réseaux cyclable et piétonnier fait défaut et ces deux thématiques ne sont pas traitées de façon différenciée. La priorisation des mesures MD reste donc peu claire. ▪ L'intermodalité et l'accès aux TP sont améliorés par l'aménagement des interfaces à la gare de Sion et à la station de Chalais ainsi que par des mesures spécifiques de rabattement sur les gares pour la mobilité douce. ▪ Les principes de gestion du stationnement doivent être étendus à l'ensemble de l'agglomération Valais central. ▪ Le PA prévoit d'étendre les principes de gestion du stationnement à l'ensemble de l'agglomération. Cependant, la mesure y relative demande à être concrétisée. <p>Points faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet ne propose pas de vision multimodale au-delà de juxtaposition de stratégies sectorielles par mode de transport. ▪ En matière de gestion du transport individuel motorisé (TIM), certains principes sont peu clairs (hiérarchie du réseau notamment) et ne sont appliqués de manière cohérente que dans les centres principaux. La volonté d'utiliser le réseau supérieur et les routes de contournement pour le trafic de transit est relativisée par certaines mesures allant dans le sens inverse (route Riondaz-Guillamo, liaison directe à Vétroz). Dans la partie ouest de l'agglomération, les capacités routières sont par ailleurs augmentées en périphérie sans qu'il ne soit précisé dans quelle mesure les centres seront délestés et réaménagés. ▪ En matière de réseau TP, une meilleure coordination serait nécessaire entre les mesures d'ordre supérieur et les mesures de valorisation des interfaces TP contenues dans le PA (nouvelles haltes ferroviaires à Granges, Noës, Sion-Ouest). ▪ Le projet d'agglomération ne propose ni de stratégie ni de mesure spécifique permettant d'influencer le choix modal.
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	<p>Points forts</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'intégration de l'agglomération de Sierre dans le périmètre du PA a permis d'aborder et de traiter plus largement l'espace fonctionnel de l'agglomération. Le PA poursuit la stratégie de densification des secteurs stratégiques – avec une densité minimale – et des centres historiques, le tout en lien avec des requalifications de l'espace public. L'agglomération tente également de limiter le développement dans les zones sensibles. Toutefois, le potentiel de développement ainsi que les zones sensibles devront être

examinés par les communes puis confirmés dans les outils de planification locaux (plan d'affectation des zones (PAZ) et règlement communal des constructions et des zones (RCCZ)). Le cadre fixé par l'agglomération n'est cependant pas suffisamment contraignant. De plus, l'identification systématique des conflits entre zone à bâtir et prairies sèches d'importance nationale n'est pas mentionnée dans la liste des zones sensibles.

- Le PA reprend les limites d'urbanisation définies dans le futur plan directeur cantonal (PDCn), qui devront cependant encore être intégrées dans les outils de planification locale (PAZ et RCCZ).
- La qualité de vie augmente et les effets de césure diminuent grâce à une série de mesures telles que la valorisation des traversées de village, la création de parcs, l'extension des zones à modération du trafic ainsi que divers franchissements (A9 et le passage sous-voies de la Scie notamment). Toutefois, à l'échelle de l'agglomération, les ambiances des espaces publics restent largement marquées par le TIM. De plus, la mesure portant sur l'amélioration de la qualité urbaine manque de concrétisation : si elle identifie les potentiels de requalification des espaces verts, les aménagements prévus ne sont à quelques exceptions près pas définis (par exemple 6.12 et 6.13).

Points faibles

- La coordination entre transports et urbanisation est trop peu aboutie. Le développement des sites stratégiques ne s'appuie pas suffisamment sur le réseau TP structurant (rail et bus) et ne garantit pas une véritable densification. Sont à mentionner notamment la multiplication des sites stratégiques en dehors des deux centres principaux, leur localisation parfois peu judicieuse en termes de desserte TP (classe de desserte future insuffisante pour Erde, Savièse ou Plan Conthey – le projet ne prévoit qu'une classe de desserte D à l'horizon 2030 pour ces derniers), ainsi qu'une densité minimale parfois trop faible. Les sites stratégiques ne font par ailleurs pas l'objet d'une priorisation.
 - Les secteurs d'activités sont par ailleurs principalement localisés dans des secteurs disposant d'une relative bonne accessibilité routière mais où la desserte en transports publics est faible voire inexistante.
 - Les mesures requérant une planification intercommunale comme les zones d'activités ou les installations générant un trafic important (IGT) manquent de concrétisation malgré la volonté de l'agglomération d'accompagner les communes dans le processus de planification régionale. Leur horizon de réalisation n'est par ailleurs pas clair.
 - Concernant les IGT projetés, si le PA en définit la future localisation, la halle polyvalente à Grône et la patinoire à Daval ne remplissent, avec une classe de desserte D, pas les dispositions du PDCn (classe de desserte minimale C) et aucune amélioration sensible n'est proposée par le PA. Les IGT existantes ne sont pas listées de façon exhaustive et devront encore faire l'objet de plans de mobilité.
 - Hormis l'intention déclarée de développer prioritairement les zones à bâtir existantes, la stratégie d'urbanisation reste très superficielle tant pour le gel de nouvelles zones à bâtir que pour le dézonage envisagé. Le projet ne propose aucune mesure concrète en vue de réduire l'important surdimensionnement des zones à bâtir et ceci malgré d'importantes réserves existantes qui en outre ne font pas l'objet d'une priorisation. Enfin, le projet indique un « surplus négatif » (à savoir des mises en zone à bâtir) nécessaire au développement de l'agglomération, sans le localiser ni proposer de mécanisme de compensation entre les communes.
-

CE3:

Augmentation de la sécurité du trafic

Points forts

- Diverses mesures contribuent à une amélioration modérée et localisée de la sécurité dans l'agglomération. On peut notamment citer les requalifications d'axes à Sierre et à Sion, la valorisation des traversées de village et des interfaces TP, le développement des zones 30 (Ardon, Botyre et St-Romain), la sécurisation des liaisons piétonnes et cyclables ainsi que la piétonnisation de la place de l'Hôtel de Ville à Sierre.

Points faibles

- La sécurité n'a pas fait l'objet d'une analyse systématique et approfondie ; seuls deux points noirs ont été identifiés. Par ailleurs, aucune stratégie spécifique n'est proposée dans le PA.
- L'extension des zones à modération du trafic proposée dans plusieurs communes ne relève pas d'un concept lisible à l'échelle de l'agglomération.
- L'ambiance du réseau viaire de l'agglomération reste fortement routière ; le projet n'arrive donc pas à infléchir positivement et de manière importante le sentiment de sécurité dans l'espace public.

CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

Points forts

- Le PA cherche à protéger les sites d'intérêt paysager (coupures paysagères) et met en place un réseau écologique valorisant les espaces naturels, tout en intégrant judicieusement la 3^e correction du Rhône. La qualité de la nature et du paysage dans l'agglomération est ainsi améliorée avec notamment le réaménagement de cours d'eau, la lutte contre les plantes envahissantes ou la revalorisation des bisses et des murs en pierres sèches.
- Le PA propose des mesures paysagères mais ces dernières manquent, à quelques exceptions près, de concrétisation (P2 à P7). Les informations sur les planifications sont peu détaillées (en particulier pour les mesures P2 à P4) et aucune échéance n'est précisée.

Points faibles

- Seule une faible amélioration des parts modales des TP et de la MD est à attendre et les atteintes à l'environnement (pollution de l'air, bruit) ne vont diminuer que ponctuellement grâce à diverses mesures. On peut citer ici la volonté de gestion plus volontariste du trafic dans les centres principaux, la diminution des vitesses dans les secteurs résidentiels grâce à l'extension des zones de modération du trafic et les requalifications routières. Ces mesures devraient déployer leurs effets qu'à l'échelle locale et leur impact ne se fera donc pas ressentir sur l'ensemble de l'agglomération. En outre, malgré une amélioration de l'offre TP et MD, le PA ne parvient pas à diminuer les charges de trafic de manière sensible, et ceci également dans les deux principaux centres de l'agglomération.
 - Le développement de l'agglomération, tel qu'il est prévu dans le PA, ne réduit pas significativement la consommation de surfaces. Par contre, il a recours à des surfaces d'assolement que de façon très limitée.
 - Les biotopes et paysages d'importance nationale ne sont pas traités dans la conception paysagère. Le projet n'a pas identifié, dans le concept paysager, le corridor à faune d'importance suprarégionale VS42 entre le bois de Finges et la rive droite du Rhône comme liaison biologique.
-

CMO: Compte rendu de mise en oeuvre

Points forts

- La cohérence des mesures est donnée d'une génération à l'autre (fil conducteur) et le PA tient compte de façon adéquate des mesures de la génération précédente et de leur état d'avancement, à l'exemple des dispositions relatives au réseau de bus.
- Le rapport de mise en œuvre est complet et compréhensible. Une partie des mesures, classées par thème, sont décrites brièvement et leur état d'avancement est présenté. De surcroît, les écarts de mise en œuvre par rapport à ce qui était planifié sont justifiés de façon très détaillée pour une partie des mesures, notamment en lien avec la T9.
- La mise en œuvre des mesures relatives à l'urbanisation de 2^e génération a avancé de façon satisfaisante.

Points faibles

- L'état d'avancement des mesures relatives au système de transport est clairement insuffisant.
- Les retards importants (plus de 4 ans) sont dus à un financement non garanti. De plus, l'agglomération ne propose – à l'exception de quelques travaux ponctuels de sécurisation – aucune alternative afin d'assurer, dans l'intervalle, les effets escomptés des mesures phares concernées (avenues de France et de Tourbillon).
- La délimitation des mesures du PA par rapport à la génération précédente n'est pas toujours pertinente, notamment pour les mesures paysagères et en particulier la mesure P1. En effet, il est difficile d'avoir une vue d'ensemble de ce qui a été réalisé durant la 2^e génération et de ce qui va l'être à l'horizon A du PA.
- Peu d'informations complémentaires sont disponibles pour faciliter la compréhension du rapport de mise en œuvre. Par conséquent, la vision d'ensemble entre les mesures de la 2^e génération et celles du PA n'est ainsi pas toujours très évidente. De plus, l'agglomération a présenté dans le tableau de mise en œuvre ce qui a été réalisé (R1, TP3, MD6) au lieu de détailler les raisons du retard.
- Au vu du compte rendu de mise en œuvre et de l'état d'avancement des mesures, un point devrait être déduit de la note l'utilité du projet. Cependant, comme le rapport de mise en œuvre ne porte que sur la 2^e génération, cette déduction n'est, pour cette fois, pas appliquée.

Tableau 4-1

L'évaluation qui a été réalisée a mis en évidence l'utilité suivante, exprimée en points :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (-1 à 3 points)	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (-1 à 3 points)	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (-1 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (-1 à 3 points)	1
CMO: Compte rendu de mise en oeuvre (-2 à 0 points)	0
Total de points (utilité)	5

Tableau 4-2

4.2 Efficacité du projet d'agglomération (rapport coût – utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. point 2 pour la liste A et point 5.5 pour la liste B) s'établissent à 132,48 millions de CHF y compris 67,08 millions de CHF pour les mesures forfaitaires auxquels s'ajoutent 78,23 millions de CHF au titre des mesures de la liste A du projet d'agglomération 2^e génération. Ces coûts sont jugés moyens pour une moyenne-grande agglomération.

L'efficacité du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité calculée au point 4.1 et le coût total.

Utilité (selon tableau 4-2)

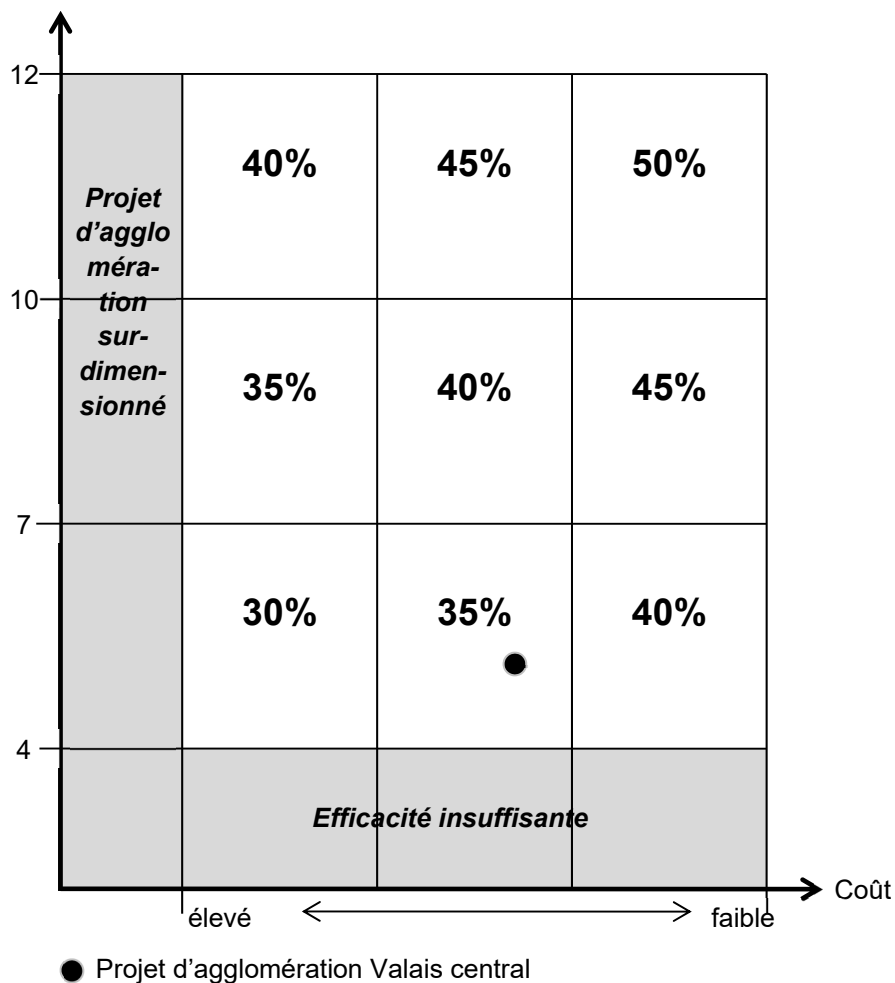


Figure 4-1

5 Examen de la priorisation des mesures

En tenant compte de tous les projets d'agglomération déposés et des moyens disponibles, la Confédération examine la priorisation des mesures établie par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les directives du DETEC¹⁴. Cette procédure comporte les étapes suivantes :

- adaptation des mesures (point 5.1)
- détermination des mesures non cofinancées (point 5.2)
 - mesures dans les domaines de l'urbanisation et du paysage (point 5.2.1)
 - mesures non cofinancées relevant des transports (point 5.2.1)
 - prestations assumées entièrement par l'agglomération (point 5.2.1)
 - mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (point 5.2.2)
- détermination des mesures non (co)financées par d'autres fonds fédéraux (point 5.3)
- détermination des mesures à priorité modifiée A/B/C (point 5.4)
- détermination des mesures présentant une priorité A ou B après examen par la Confédération (point 2 et 5.5)
 - Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2019-2022.
 - Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé.
- détermination des mesures présentant une priorité C et un besoin d'action après examen par la Confédération (mesures C*, point 5.5)

Les points 2 et 5 ne considèrent que les mesures ayant un effet positif ou neutre sur le projet d'agglomération.

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 5-2 et 5-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

Les mesures auxquelles l'agglomération a attribué le niveau de priorité C ne sont pas évaluées par la Confédération.

5.1 Adaptation des mesures pour les mettre en conformité avec les directives du DETEC

Pour que tous les projets d'agglomération puissent être examinés de manière cohérente, la composition des mesures suivantes a dû être modifiée :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition de la mesure</i>
Aucune mesure dans cette catégorie			

Tableau 5-1

Les mesures suivantes sont rassemblées en paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

¹⁴ Cf. directives du DETEC, p. 14, point 2, p. 40 point 3.5 et p. 57, point 4.4

Paquet MD Liste A (mobilité douce)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6266.3.012	M4.1	Amélioration de la liaison piétonne entre Arbaz et Anzère	1.15
6266.3.013	M4.2	Amélioration de la liaison intercommunale de mobilité douce	0.79
6266.3.014	M4.3	Compléments d'aménagements cyclistes entre Chippis et la gare de Sierre	0.69
6266.3.015	M4.4	Nouveau franchissement de l'A9 à Sion	1.72
6266.3.016	M4.5	Création de liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sion - étape 1	2.33
6266.3.019	M4.7	Création de liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sierre - étape 1	1.77
6266.3.021	M4.9	Création d'infrastructure pour le stationnement des vélos	4.56
6266.3.024	M5.3	Création d'une passerelle piétonne de liaison avec le centre-ville (2ème partie)	0.75
6266.3.025	M5.4	Création de liaisons cyclables reliant différents quartiers de Sion (y c. franchissements)	11.66
6266.3.029	M6.1	Amélioration de la liaison MD vers l'arrêt Darmona du funiculaire Sierre - Crans-Montana	0.87
6266.3.030	M6.2	Réaménagement de la route des Ateliers	1.83
6266.3.060	M10.5	Création d'une liaison MD vers la gare de Châteauneuf-Conthey	1.01

Tableau 5-1a

Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6266.3.001	M1.1	Requalification de l'Avenue et de l'Esplanade de la Gare	2.84
6266.3.003	M1.3	Requalification de la rue St-Charles	1.14
6266.3.004	M1.4	Requalification de la route du Rawyl (entrée Nord) et de la route du Simplon	2.03
6266.3.022	M5.1	Requalification de l'Avenue de la Gare	0.60
6266.3.023	M5.2	Requalification de la Place de l'Hôtel de Ville pour les piétons	2.85
6266.3.028	M5.7	Réaménagement du réseau local de mobilités douces	0.94
6266.3.037	M7.1	Valorisation de la traversée et sécurisation de l'entrée du village	1.47
6266.3.038	M7.2	Extension du concept de modération des vitesses dans les quartiers Sud	2.98
6266.3.039	M7.3	Réaménagement et modération de la traversée des villages de Botyre et St-Romain	3.12
6266.3.043	M7.7	Réaménagements d'espaces-rues - étape 1	0.73
6266.3.045	M8.2	Modération des vitesses sur l'Avenue du Général Guisan	0.21

Tableau 5-1b

Paquet GT Liste A (gestion du trafic)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6266.3.006	M1.6	Requalification de la rue de l'Industrie	3.25
6266.3.041	M7.5	Valorisation de la traversée des villages de Chalais et Réchy	3.06

Tableau 5-1c

Paquet MD Liste B (mobilité douce)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6266.3.031	M6.3	Aménagement des rives de la Lizerne (yc. passerelle) vers le Rhône	1.98
6266.3.032	M6.4a	Création de liaisons MD vers les berges du Rhône et le long de celles-ci depuis Conthey	0.06
6266.3.033	M6.4b	Création de liaisons MD vers les berges du Rhône et le long de celles-ci depuis Grône	1.12
6266.3.035	M6.5b	Continuité des liaisons MD vers le Parc Naturel de Finges depuis Sierre	2.13
6266.3.036	M6.5c	Continuité des liaisons MD vers le Parc Naturel de Finges depuis Chippis	2.13

Tableau 5-1d

Paquet VSR Liste B (valorisation de l'espace routier)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. CHF) Avril 2016 hors TVA</i>
6266.3.049	M9.1	Valorisation de la traversée du village	0.84
6266.3.050	M9.2	Réaménagement de la traversée du village de Champlan	1.28
6266.3.051	M9.3	Réaménagement de la traversée du village de la Vernaz	0.57
6266.3.053	M9.5	Réaménagement de la traversée du village de Turin	1.82
6266.3.054	M9.6	Modération des vitesses et valorisation de la traversée du village	2.13
6266.3.055	M9.7	Réaménagements d'espaces-rues - étape 2	0.73

Tableau 5-1e

5.2 Mesures non cofinancées

5.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'article 21 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier [OUMin ; RS 725.116.21]) et des compléments apportés par les directives du DETEC (points 3.6 et 4.4.1), les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles doivent être mises en œuvre dans les délais prévus.

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité
Mesures d'urbanisation			
6266.3.170	U4.4.	Gestion des installations générant du trafic	As
6266.3.204	P4	Définition d'un sentier d'agglomération	As
6266.3.243	U3	Les secteur sensibles	As
6266.3.249	U1.1 - U1.59	Densification et requalification des centres historiques des villes et villages. Amélioration de la qualité des espaces publics (U1.1 - U1.59)	As
6266.3.261	U2.1- U2.5, U2.9, U2.13, U2.16 et U2.19	Etude de détail du périmètre et du potentiel de densification. Requalification des espaces publics (U2.1-U2.5, U2.9, U2.13, U2.16 et U2.19)	As
6266.3.251	U4.1.1- U4.1.12	Amélioration de l'attractivité des zones industrielles de l'agglomération en favorisant les pratiques et coordinations intercommunales (U4.1.1-U4.1.12)	As
6266.3.252	U4.2.1- U4.2.10	Etude pour la définition de sites régionaux pour le traitement et la valorisation des déchets minéraux (U4.2.1-U4.2.10)	As
6266.3.253	U4.3.1- U4.3.5	Promotion d'une gestion et d'une planification intercommunale en matière de zones de détente, loisirs, sports et camping (U4.3.1-U4.3.5)	As
6266.3.254	P1.1- P1.13	Le Rhône et les affluents (P1.1-P1.13)	As
6266.3.255	P2.1- P2.12	Les zones agricoles (P2.1-P2.12)	As
6266.3.256	P5.1- P5.19	Les liaisons biologiques et les réseaux biodiversités (P5.1-P5.19)	As
6266.3.257	P6.1- 6.13	La nature en ville (P6.1-6.13)	As
6266.3.258	P7.1- P7.6	Les sites d'intérêt paysager (P7.1-P7.6)	As
6266.3.259	U2.6- U2.8, U2.10- U2.11, U2.17 et U2.20	Etude de détail du périmètre et du potentiel de densification. Requalification des espaces publics (U2.6-U2.8, U2.10-U2.11, U2.17 et U2.20)	Bs
6266.3.260	P3.1- P3.8	Coteaux viticole (P3.1-P3.8)	Bs

Mesures de transport

6266.3.061	GM1.1	Mesures complémentaires à la mise en place du réseau de TP d'agglomération	Av
6266.3.063	GM2.2	Adaptation des règlements communaux des constructions pour le stationnement privé	Av
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement			
6266.3.062	GM2.1	Gestion coordonnée du stationnement public	Av E

Tableau 5-2

5.2.2 Mesures ne relevant pas du projet

Les mesures figurant dans la liste ci-après, qui ont soit fait l'objet d'une demande de cofinancement, soit été présentées comme des prestations entièrement assumées par l'agglomération, ont été jugées par la Confédération comme non pertinentes pour l'efficacité du projet. L'agglomération est donc libre de les mettre en œuvre ou non.

Code ARE	N° PA	Mesure	Justification
6266.3.026	M5.5	Sécurisation du trajet vers l'Ecole et de ses abords - étape 1	La mesure n'est pas pertinente pour le trafic d'agglomération et n'a pas d'influence sur l'efficacité globale du projet d'agglomération.
6266.3.034	M6.5a	Continuité des liaisons MD vers le Parc Naturel de Finges depuis Salquenen	La mesure est située hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.
6266.3.040	M7.4	Extension du concept de modération des vitesses dans les rues résidentielles	Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le FORTA.
6266.3.052	M9.4	Réaménagement de la traversée des villages de Baar et Aproz	La mesure est située hors du périmètre OFS. Les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour que la mesure puisse être cofinancée par le FORTA.

Tableau 5-3

5.3 Mesures (co)finançables par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération ;
- mesures dont le Conseil fédéral propose le financement dans son message sur l'étape d'aménagement 2030 rail du PRODES ou qui figurent dans les modules 2 et 3 du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales et dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 3^e génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU)

Les mesures prévues à l'horizon C ne sont pas prises en compte pour l'évaluation de l'efficacité du projet et ne figurent donc pas dans le tableau ci-dessous.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
Aucune mesure dans cette catégorie		

Tableau 5-4

Les tableaux revêtent un caractère informatif. La réalisation des mesures est fonction des planifications et des décisions en matière de crédit afférentes au programme concerné de la Confédération ainsi que des procédures propres à chaque projet.

5.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la plausibilité des priorités établies par les organismes responsables, de leur rapport coût – utilité et de leur degré de maturité, conformément aux directives du DETEC (point 4.4), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. de CHF) selon PA</i>	<i>Justification</i>
A → B				
6266.3.042	M7.6	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	6.62	La mesure n'est pas encore prête à être réalisée et financée à l'horizon A. Des études plus approfondies doivent être élaborées pour concrétiser la mesure.
6266.3.046	M8.3	Accessibilité sud	7.50	La mesure n'est pas encore prête à être réalisée et financée à l'horizon A. Les mesures d'accompagnement doivent être planifiées et le schéma de circulation doit être approfondi.
6266.3.057	M10.2	Interface de la gare de Sion - étape 2	8.20	La mesure n'est pas encore prête à être réalisée et financée à l'horizon A. Les coûts de la mesure sont à clarifier.
A → C				
6266.3.044	M8.1	Création d'une liaison directe entre le sud de Vétroz et l'autoroute	4.34	Degré de maturité : insuffisant. Des études plus approfondies doivent être réalisées pour concrétiser la mesure. La fonction de la route est ambiguë et les effets de délestage restent très modérés. La route provoque une césure sur les milieux agricoles et est en contradiction avec la mesure paysagère P2

6266.3.047	M8.4	Sécurisation de la route de Riondaz-Guillamo	6.00	Degré de maturité : insuffisant. Le concept est en contradiction avec la stratégie. De plus, la charge de trafic sur le tronçon sécurisé n'est pas suffisante pour bénéficier d'un cofinancement par FORTA.
B → C				
6266.3.059	M10.4	Aménagement des interfaces des nouvelles haltes ferroviaires	1.00	Dépendance avec une autre mesure. La mesure est dépendante de la réalisation des mesures supérieures relatives aux nouvelles gares de Sion-Ouest, Granges et Nöes et doit être coordonnée avec ces réalisations.
B → C*				
6266.3.011	M3.2	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 2	4.30	Degré de maturité : insuffisant. La mesure doit être coordonnée avec les travaux de la première phase. Un bilan de la première phase est aussi nécessaire pour le développement de cette 2 ^e étape.

Tableau 5-5

5.5 Listes A, B et C* après vérification de la priorisation

La **liste A** figure au chapitre 2.

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2019–2022, ou leur rapport coût – utilité doit encore être optimisé. A la date d'envoi du présent rapport d'examen (le 14 septembre 2018), leur cofinancement par la Confédération n'est donc pas garanti. Ces mesures doivent être optimisées et/ou portées à un état « prêt à être réalisé et financement garanti », être intégrées à la prochaine génération de projets d'agglomération et être réexaminées par la Confédération¹⁵:

¹⁵ Cf. directives du DETEC, p. 73, point 5.3.

Liste B

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coûts (mio. CHF) selon PA</i>	<i>Coûts (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contrib. fédérale **</i>
6266.3.005	M1.5	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	6.86	6.95	2.43
6266.3.042	M7.6	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	6.62	2.45***	0.86
6266.3.046	M8.3	Accessibilité sud	7.50	7.60	2.66
6266.3.057	M10.2	Interface de la gare de Sion - étape 2	8.20	8.31	2.91
6266.3.247	-	Paquet MD Liste B	7.42	7.42	2.60
6266.3.248	-	Paquet VSR Liste B	7.37	7.37	2.58
Somme			43.97	40.10	14.04

Tableau 5-6 *Prix d'avril 2016 ; ** Prix d'avril 2016, hors TVA et renchérissement ; *** Coûts réduits dans le benchmark

La **liste C*** ci-après contient les mesures classées en priorité C par la Confédération. Si cette dernière reconnaît, sur le principe, un besoin d'action, le rapport coût – utilité ou le degré de maturité des mesures proposées ne justifie pas leur intégration à la liste A ou B (mesures dites C*).

Liste C*

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio. de CHF) selon PA</i>
6266.3.011	M3.2	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 2	4.30

Tableau 5-7

6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux

6.1 Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération

6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, avec les plans sectoriels concernés, en l'occurrence les parties infrastructurales rail et route du plan sectoriel des transports, avec les plans de mesures et avec les inventaires a été vérifiée. Aucune contradiction n'a été relevée à cette occasion.

Le respect des dispositions légales et des planifications est également impératif lors du développement et de la mise en œuvre du présent projet d'agglomération. Les conflits susceptibles de se présenter lors de la mise en œuvre des mesures A doivent être résolus avec les organismes fédéraux compétents avant la signature des conventions de financement.

6.1.2 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Un examen sommaire par l'OFEV a révélé que les mesures suivantes de priorité A ou B qui ont été prises en compte pour déterminer l'efficacité du projet d'agglomération sont potentiellement sources de conflits ou de difficultés pour ce qui est du respect de la législation relative à la protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive).

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab. rapport examen</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon temporel</i>	<i>Conflits potentiels</i>
6266.3.007	M2.1	5-6	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	B	3 ^e correction du Rhône. Végétation des rives.
6266.3.016	M4.5	5-1a	Création de liaisons cyclables continues pour les pendulaires vers Sion - étape 1	A	3 ^e correction du Rhône et espace réservé aux eaux.
6266.3.031	M6.3	5-1d	Aménagement des rives de la Lizerne (yc. passerelle) vers le Rhône	B	Espace réservé aux eaux de la Lizerne.
6266.3.169	U4.3.5	5-2	Promotion d'une gestion et d'une planification intercommunale en matière de zones de détente, loisirs, sports et camping	A	Coupure paysagère Sion-ouest.
6266.3.204	P4	5-2	Définition d'un sentier d'agglomération	A	Avec des prairies sèches d'importance nationale.

Tableau 6-1

6.2 Preuve de la coordination des mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures infrastructurelles qui relèvent de la planification directrice cantonale et qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur cantonal et être approuvées par le Conseil fédéral au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures inscrites dans la liste A doivent être dans la catégorie « coordination réglée », et la catégorie « coordination en cours » est recommandée pour les mesures de la liste B. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

Liste A :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>
Aucune mesure dans cette catégorie				

Tableau 6-2

Liste B :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>
Aucune mesure dans cette catégorie				

Tableau 6-3

Les mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice et intrinsèquement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A doivent avoir été approuvées avec un état de « coordination réglée » avant la conclusion de l'accord sur les prestations.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action / Conséquence</i>	<i>Horizon temporel</i>
Aucune mesure dans cette catégorie					

Tableau 6-4

Les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage relevant de la planification directrice doivent en principe être ancrées dans le plan directeur et être approuvées au plus tard à l'issue de la période de quatre ans couverte par l'accord sur les prestations.

La marche à suivre concernant les surfaces d'assolement (SDA) est notamment régie par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT¹⁶). La mise en œuvre relève de la compétence des cantons. Des réserves supplémentaires afférentes aux SDA seront, si nécessaire, formulées dans l'accord sur les prestations.

6.3 Réserve pour cause de contenus non encore définitifs dans le plan directeur

Lorsque la Confédération alloue des subventions en faveur de mesures contenues dans le projet d'agglomération, elle exige que celles-ci soient conformes au(x) plan(s) directeur(s) approuvé(s) par le Conseil fédéral (art. 30 LAT). Si le contexte évolue et que cela induit des répercussions importantes sur le règlement d'affectation – comme cela a été le cas avec la révision de la LAT – il convient d'attendre que le plan directeur ait été adapté avant de confirmer définitivement la contribution dans l'accord sur les prestations lié au projet d'agglomération. L'adaptation du plan directeur à la LAT révisée doit être faite d'ici au 30 avril 2019, sans quoi aucune nouvelle zone à bâtir ne pourra être créée dans un canton tant que l'adaptation de son plan directeur n'a pas été approuvée par le Conseil fédéral (art. 38a, al. 1 et 3, LAT).

¹⁶ RS 700.1

Le plan directeur du canton Valais remanié conformément à la LAT révisée n'a pas encore été approuvé par le Conseil fédéral. La Confédération doit ainsi fonder son examen du projet d'agglomération sur une base de planification dont le contenu n'est pas encore définitif et est donc encore susceptible d'évoluer. Le présent rapport d'examen s'entend donc sous réserve de l'approbation du plan directeur.

Le plan directeur du canton du Valais remanié conformément à la LAT révisée a déjà fait l'objet d'un examen préalable par la Confédération. Le présent rapport d'examen est donc établi sous réserve que le plan directeur adopté par le canton soit conforme au droit fédéral (et notamment au projet ayant fait l'objet de l'examen préalable et au rapport d'examen préalable établi par la Confédération) et soit conforme audit rapport d'examen.

L'accord sur les prestations relatif au projet d'agglomération ne pourra être conclu que lorsque le plan directeur conforme au présent rapport d'examen (cf. point 6.2) aura été approuvé par le Conseil fédéral.

7 Remarques quant au développement du projet d'agglomération

Les projets d'agglomération de 3^e génération déposés le 30 septembre 2016 / le 31 décembre 2016 sont la base de la troisième phase de libération de crédits en provenance du fonds d'infrastructure ou du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à partir de 2019. Après l'entrée en vigueur de la LFORTA, les Chambres fédérales se prononceront en principe tous les quatre ans au sujet d'une nouvelle libération de crédits.

Le rapport d'examen met en exergue les points forts et les points faibles du projet d'agglomération considéré pour ce qui est des exigences de base et des critères d'efficacité (chapitres 3 et 4). Le projet d'agglomération Valais central de la prochaine génération devrait s'employer à éliminer les points faibles ainsi identifiés et à conserver, voire consolider, les points forts.

Les mesures d'urbanisation et de transports ne faisant pas partie du projet d'agglomération se révélant indispensables après le dépôt du projet d'agglomération sont à planifier de manière à ce que l'efficacité du projet s'en trouve maximisée et à intégrer à une prochaine génération de projets d'agglomération. Elles seront présentées et expliquées dans le rapport soumis à la Confédération.

ANNEXE 1

Liste des mesures des contributions fédérales forfaitaires

L'annexe 1 présente les mesures comparativement bon marché de mobilité douce, de gestion du trafic et de valorisation/sécurisation de l'espace routier. Pour ces mesures, des coûts standardisés sont calculés afin qu'une base de comparaison adaptée soit disponible pour évaluer ces mesures et leur octroyer des contributions forfaitaires.

Paquet MD Liste A (mobilité douce)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Aires de stationnement de vélos cat.2	20	Nombre	1'080	35%	5%	360	7'200
Aires de stationnement de vélos cat.3	1'500	Nombre	3'240	35%	5%	1'080	1'620'000
Marquages des passages pour piétons	3	Nombre	1'080	35%	5%	360	1'080
Îlots de protection pour piétons sans élargissement de la chaussée	2	Nombre	2'160	35%	5%	720	1'440
Îlots de protection pour piétons avec élargissement de la chaussée	4	Nombre	34'560	35%	5%	11'490	45'960
Passerelle	1'460	m2	2'489	35%	5%	830	1'211'800
Passage inférieur / souterrain	500	m2	4'320	35%	5%	1'440	720'000
Cheminements MD cat.1	35'900	m	292	35%	5%	100	3'590'000
Cheminements MD cat.2	13'060	m	653	35%	5%	220	2'873'200

Contribution totale mio. CHF (arrondi)	10.08
--	-------

Tableau A1-a

Paquet GT Liste A (gestion du trafic)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Gest. transport cat.2	7	Noeuds	900'000	35%	10%	283'500	1'984'500

Contribution totale mio. CHF (arrondi)	1.99
--	------

Tableau A1-b

Paquet VSR Liste A (valorisation de l'espace routier)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Contribution par unité de prestation (arrondi)	Contribution totale
Val. rout.	207'465	m2	98	35%	5%	30	6'223'950

Contribution totale mio. CHF (arrondi)	6.23
--	------

Tableau A1-c