



26 février 2014

Projet d'agglomération Sion 2^{ème} génération Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / N035-0179

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

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Directrice

Table des matières

1	Objet, but, procédure	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	Objectifs de l'examen	4
1.3	Procédure d'examen	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	4
2	Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B	5
3	Examen des exigences de base.....	8
4	Évaluation de l'impact du projet d'agglomération	9
4.1	L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité	9
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	12
5	Examen de la priorité des mesures	14
5.1	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC	14
5.2	Mesures non cofinancées	15
5.3	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	17
5.4	Modification de la priorité A, B, C par la Confédération	18
5.5	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité.....	21
6	Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux.....	22
6.1	Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération.....	22
6.2	Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux.....	22
7	Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération	24
	ANNEXE 1.....	25
	ANNEXE 2.....	26
	ANNEXE 3 du 17. novembre 2014.....	27

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération Sion, qui se compose des éléments suivants :

- Projet pour l'agglomération sédunoise, rapport final à l'attention de la Confédération, décembre 2011

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 28 décembre 2011. Le dépôt du projet par l'agglomération/organisme responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transport définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectifs de l'examen

L'examen vise un triple objectif:

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies ;
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale ;
3. Examiner la priorité des mesures¹, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que seront élaborés le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 à l'intention du Parlement fédéral, ainsi que les accords sur les prestations.

Le présent rapport d'examen ne préjuge pas du respect des dispositions légales en matière de réalisation des infrastructures de transport.

1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est en principe fixée dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après Directives du DETEC). Certains aspects ont été spécifiés lors de l'application pratique des Directives.

La démarche et les résultats de la procédure d'évaluation sont documentés dans le rapport explicatif du 26 février 2014.

1.4 Procédure de mise en œuvre

Dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles qui y figurent. Une convention de financement est conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque mesure infrastructurelle de la liste A cofinancée par la Confédération et qui est prête à être réalisée et financée. La mesure peut ensuite être mise en œuvre.

Les contributions fédérales ne seront versées que pour les prestations effectuées et elles n'iront pas au-delà des montants maximaux fixés ci-après, auxquels s'ajouteront la TVA et le renchérissement. La mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations fera l'objet d'un examen par la Confédération dans le cadre d'un controlling continu.

¹ La notion de « mesure/s » comprend également le/s « paquet/s de mesures ».

2 Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B

Le projet d'agglomération Sion présente une stratégie prometteuse en faveur d'un renforcement de la coordination entre l'urbanisation et le développement des réseaux de transports. Sur la base de la définition d'une hiérarchie des centralités - le Grand Sion - accompagnée d'une stratégie cohérente en matière d'urbanisation et de transports, le projet d'agglomération précise les actions à entreprendre.

Afin d'améliorer le système de transports, le projet d'agglomération prévoit notamment la mise en place d'un réseau de bus d'agglomération circulant à une fréquence de 15 minutes entre les pôles urbains et assurant le rabattement sur les gares et haltes ferroviaires. Les orientations en matière de densification le long des axes de transports publics s'accompagnent de mesures de requalification routière - en particulier à Sion -, de mesures de valorisation des interfaces principales (Sion, Ardon, Conthey), de l'introduction généralisée des zones de modération du trafic ainsi que de la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables directs et attractifs sur l'ensemble du territoire.

En matière d'urbanisation, la force du projet d'agglomération est de proposer une stratégie différenciée de densification coordonnée avec l'offre future de transports publics et qui est accompagnée de la définition de densités minimales.

Une faiblesse importante du projet réside toutefois dans le degré de concrétisation des mesures de transport, qui n'est pas encore suffisant pour pouvoir attendre un impact fort du projet d'agglomération sur le système de transport. La coordination seulement partielle du nouveau réseau de bus urbain avec les secteurs d'activités ainsi que l'absence de mesures visant à maîtriser le trafic individuel motorisé, en particulier au travers d'une politique plus ambitieuse de stationnement ou d'un concept concret de gestion du trafic, sont également à relever.

En matière d'urbanisation, la structuration de l'agglomération est à affiner afin de permettre une véritable concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables. Par ailleurs les mesures prévues par le projet d'agglomération ne représentent une base suffisante pour la localisation des installations à forte fréquentation (IFF) dans des secteurs bien desservis par les transports publics. Les premières démarches dans les domaines de l'urbanisation et du paysage visant à réduire la dispersion de l'urbanisation sont intéressantes mais manquent de concrétisation. De plus, les dispositions du plan directeur cantonal ne sont pas assez restrictives pour soutenir véritablement la vision générale du projet d'agglomération. La structure urbaine proposée pour l'agglomération (« Le Grand Sion ») et les mesures qui en découlent permettent d'améliorer sensiblement la sécurité et pourraient rééquilibrer la répartition modale en faveur des transports publics et des modes doux. Le manque de concrétisation des mesures et l'absence de stratégie visant à maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé ou à influencer la demande en mobilité restreignent toutefois cette évolution positive. Les effets positifs du projet d'agglomération sur la qualité de l'air et les immissions sonores devraient ainsi être limités. Le projet propose une conception paysagère accompagnée de mesures qu'il s'agira de concrétiser. Il ne permet toutefois pas d'inflexion sensible en matière de consommation de surfaces par rapport à la tendance actuelle.

Le projet d'agglomération Sion présente, après le réexamen de la priorité des mesures, un coût d'investissement de 84.00 millions de francs, ce qui représente un coût faible².

Sur la base de l'impact du projet (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux suivant pour les contributions de la Confédération aux mesures cofinancées de la 2^{ème} génération :

40%

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de la priorité des mesures, les mesures de la liste A ainsi que les montants maximaux des contributions fédérales indiqués pour chacune d'elles seront soumis au Parlement fédéral pour cofinancement.

² Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
6266.2.001	R1	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare	7.90	6.88	2.75
6266.2.002	R2	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)	6.00	5.23	2.09
6266.2.003	R3	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)	6.80	5.93	2.37
6266.2.004	R4	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne	3.24	2.82	1.13
6266.2.005	R5	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)	2.25	1.96	0.78
6266.2.006	R6	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)	2.53	2.20	0.88
6266.2.007	R7	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz	1.58	1.38	0.55
6266.2.009	R9	Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen	0.80	0.70	0.28
6266.2.010	R10	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9	5.85	5.10	2.04
6266.2.011	R11	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9	10.73	9.35	3.74
6266.2.012	R12	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9	4.95	4.31	1.73
6266.2.017	R17	Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9	5.63	4.91	1.96
6266.2.045	TP1	Réaménagement de la gare de Sion (1ère étape)	11.80	10.28	4.11
6266.2.048	TP3	Réseau de transports publics routiers d'agglomération	2.90	2.53	1.01
6266.2.049	TP4	Interface de la gare d'Ardon	0.72	0.60	0.24
6266.2.050	TP5	Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey	0.48	0.40	0.16
6266.2.051	TP6	Interface de la gare de Saint-Léonard	0.30	0.25	0.10
6266.2.082		MD Liste A		8.31	3.33
		Total		73.14	29.25

Tableau 2-1 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Contribution fédérale maximale, prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement).

Les mesures faisant partie de la liste B ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées au cours de la période quadriennale 2015-2018, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. Au moment de l'envoi de ce rapport d'examen (26 février 2014), le cofinancement par la Confédération de ces mesures n'est assuré ni par le fonds d'infrastructure, ni par d'autres instruments de financement de la Confédération. La Confédération aspire à l'augmentation des moyens financiers fédéraux et à la régularisation du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Sous réserve que le financement soit assuré, ces mesures devront à nouveau être présentées dans les projets d'agglomération de 3^{ème} génération et seront réexaminées par la Confédération:

Liste B

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Coût (mio CHF) 2005*</i>	<i>Contribution fédérale*</i>
6266.2.036	MD4	Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets	2.00	1.74	0.70
6266.2.041	MD9	Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec	2.25	1.96	0.78
6266.2.046	TP1	Réaménagement de la gare de Sion (2ème étape)	8.20	7.15	2.86
Total				10.85	4.34

Tableau 2-2 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement)

Remarques

Les mesures d'urbanisation et de transport pertinentes mais non cofinancées dans le cadre des projets d'agglomération (voir chap. 5.2.1 et 5.2.2), ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) sont considérées comme partie intégrante du projet d'agglomération dans l'évaluation de son efficacité. Il en est ainsi tenu compte lors de la détermination du taux de contribution fédérale.

Pour les projets d'agglomération révisés de 2^{ème} génération, les mesures selon l'accord sur les prestations de la 1^{ère} génération sont également prises en compte dans le rapport coût-utilité (sans les mesures de priorité B, voir chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). Les « projets urgents » cofinancés par le fonds d'infrastructure ne sont pas inclus. Toutefois, leur mise en œuvre, y compris les mesures d'accompagnement, est une condition préalable à une éventuelle participation de la Confédération aux mesures du projet d'agglomération.

Les coûts mentionnés ont été repris du projet d'agglomération de 2^{ème} génération déposé et de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de 1^{ère} génération.

L'appréciation des coûts est réalisée sur la base d'une classification en cinq catégories principales et quatre catégories intermédiaires, dont les seuils sont fixés en fonction de la catégorie de taille d'agglomération. L'agglomération Sion est considérée comme une petite à moyenne agglomération.

Les mesures catégorisées par la Confédération comme des mesures de sécurisation/requalification de l'espace routier, de gestion du trafic ainsi que de mobilité douce sont soumises à un benchmark qui a pour objectif de définir des bases comparables pour l'évaluation et l'octroi de contributions. Les coûts d'exploitation (p. ex. coûts d'entretien ou d'assainissement) sont exclus d'un financement par le fonds d'infrastructure (art. 17a al. 4 LUMin). Des attestations correspondantes seront exigées lors de la conclusion des conventions de financement.

3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base définies dans les Directives du DETEC. Lors des entretiens d'évaluation intermédiaire du présent projet d'agglomération, la Confédération a déjà eu l'occasion de relever d'éventuelles lacunes concernant les exigences de base.

Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

Remarques concernant l'organisme responsable en vue de la mise en œuvre:

La Confédération exige pour la mise en œuvre que le canton et les communes, le cas échéant également les autres collectivités régionales, s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures pertinentes pour l'impact du projet d'agglomération mentionnées dans le rapport d'examen (chap. 2, 5.2.1, 5.2.2 et 5.3) qui sont de leur responsabilité. A cet effet, ils devront, en règle générale au niveau exécutif, prendre les décisions dans le cadre de leurs compétences qui les engagent à réaliser ces mesures, et transmettre ces décisions au(x) canton(s)/organisme responsable avant la signature de l'accord sur les prestations. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

Remarque: Cette règle s'applique sous réserve que la mesure concernée ne soit pas déjà contraignante en raison d'instruments juridiques, de planification et/ou financiers.

Indications sur le controlling

La Confédération procède régulièrement à un controlling et à un monitoring pour vérifier l'avancée de la mise en œuvre et l'impact des projets d'agglomération. A cet effet, l'agglomération devra mettre à disposition les rapports et données cantonales et/ou communales.

Les mesures qui s'avèrent indispensables dans le domaine de l'urbanisation et des transports et qui ne figurent pas dans le projet d'agglomération car ultérieures au dépôt de celui-ci auprès de la Confédération, doivent être planifiées dans le sens d'une efficacité maximale du projet d'agglomération. Elles devront être intégrées dans la planification du projet de la génération suivante, et seront à spécifier et à expliciter dans le rapport déposé auprès de la Confédération.

L'organisme responsable s'engage à développer et à mettre en œuvre le projet d'agglomération conformément à la législation et aux plans sectoriels d'ordre supérieur, tout en prenant en compte les inventaires de protection. Les stratégies et les mesures d'ordre supérieur doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal avant la conclusion de l'accord sur les prestations (voir chapitre 6).

4 Évaluation de l'impact du projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC (voir chap. 2, 3.5 et 4.5). Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. L'évaluation est effectuée de façon différenciée en fonction de la taille de l'agglomération (soit la population et les emplois pondérés par un facteur 0.5 sur le périmètre OFS suisse), aussi bien pour le coût que pour l'utilité.

La vision d'ensemble, les analyses, les objectifs, les stratégies ainsi que le fil conducteur sont déterminants pour mesurer l'impact du projet. En ce qui concerne les projets d'agglomération ayant déjà bénéficié d'un soutien dans le cadre de la 1^{ère} génération, la cohérence entre le projet de 1^{ère} et de 2^{ème} génération est également examinée. Les mesures des listes A et B cofinancées par le fonds d'infrastructure (chap. 2), les mesures non cofinancées par la Confédération (chap. 5.2.1), les prestations assumées entièrement par l'agglomération (chap. 5.2.2) ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (chap. 5.3) sont prises en considération lors de l'examen. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1^{ère} génération, l'utilité des mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations de la 1^{ère} génération est également prise en compte, à l'exception des mesures de priorité B (chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieurs, pour autant qu'elles aient un effet sur le projet d'agglomération et que, au moment de l'évaluation, les services compétents de la Confédération aient reconnu leur opportunité et estimé qu'une réalisation dans les vingt prochaines années était fortement probable.

Les mesures des listes A et B sont déterminantes pour l'évaluation du coût du projet. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1^{ère} génération, les mesures de priorité A de l'accord sur les prestations, soit les mesures A1, sont également prises en compte.

4.1 L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération propose la mise en place d'un nouveau réseau de bus urbain circulant à une fréquence de 15' entre les pôles urbains. La densification des lignes et des horaires, l'articulation des lignes de bus avec le réseau ferroviaire et les priorisations sur les axes principaux en ville de Sion contribuent à une amélioration du système de transports publics, en particulier grâce à une réduction des temps de parcours et de correspondance. La stratégie de transports publics reste toutefois encore à consolider (itinéraires, priorisations). Le projet ne traite par ailleurs pas de la problématique des déplacements liés aux stations de montagne et au tourisme malgré son importance pour le territoire de l'agglomération. ▪ L'intermodalité est favorisée sur l'ensemble de l'agglomération grâce à la requalification de l'interface de la gare de Sion (comprenant notamment la gare routière) et de l'ensemble des haltes du réseau ferroviaire régional. Le traitement des espaces publics et le rabattement du réseau cyclable sur les gares/haltes permettent en outre d'améliorer les accès en modes doux aux transports publics. ▪ Le projet d'agglomération intègre la thématique des déplacements cyclistes utilitaires et propose le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables directs et attractifs en plaine, ce qui est salué. De nouveaux franchissements

sont également réalisés et une signalisation spécifique est mise en place. La stratégie de stationnement vélo reste toutefois à préciser et le développement de la mobilité douce sur les coteaux n'est pas traité.

Faiblesses

- La réorganisation de la hiérarchie du réseau routier est cohérente avec la vision d'ensemble et en partie concrétisée par l'extension des zones de modération de trafic et les requalifications routières. Toutefois, la stratégie de circulation et les mesures visant à réguler le transport individuel motorisé sont encore trop peu volontaristes. La réorganisation de la circulation au centre-ville manque de clarté.
- Bien que le projet permette une certaine amélioration de l'accessibilité des secteurs compacts de densification en plaine grâce à la mise en place du réseau de bus, les secteurs d'activités restent en partie insuffisamment desservis par les transports publics. Par ailleurs, le manque de maturité du concept de transports publics couplé à l'absence de stratégie volontariste visant à réguler le trafic individuel motorisé risquent de péjorer la fluidité de circulation et la stabilité de l'exploitation des transports publics. Une rapidité d'accès optimale des lignes de bus aux secteurs compacts de densification n'est ainsi pas assurée.
- La stratégie de mobilité douce n'intègre pas la problématique des déplacements piétons. Sa planification est laissée à la responsabilité des communes et il ne ressort pas du projet d'agglomération comment ce réseau s'articulera.
- Le projet d'agglomération ne propose pas de concept d'uniformisation ou d'extension des principes de gestion et tarification du stationnement à l'échelle de l'agglomération. Il ne propose pas non plus d'autres mesures non infrastructurelles concrètes visant à agir sur la demande et le choix modal.

CE2:

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Forces

- Le projet propose une vision globale de l'agglomération, le Grand Sion, reposant sur une stratégie différenciée de densification des secteurs d'urbanisation qui est coordonnée avec l'offre future de transports publics. Le projet d'agglomération définit une hiérarchie des centralités, des secteurs compacts de densification et des densités minimales. A court terme, le faible degré de concrétisation des mesures ne permet tout de même pas une amélioration significative de la qualité de desserte des centralités de coteaux en transports publics. De plus, une identification précise des secteurs de développement ainsi qu'une priorisation de ceux-ci en fonction du développement des systèmes de transport fait également défaut.
- La requalification de l'ensemble des traversées de localités, les mesures de mise en valeur des abords des gares (Sion, Ardon, Conthey), l'introduction généralisée de zones de modération du trafic ainsi que l'amélioration du réseau de mobilité douce contribuent à réduire l'effet de césure des infrastructures de transports et ainsi à une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain. Les différentes mesures devront ici aussi être concrétisées.

Faiblesses

- Les dispositions du plan directeur cantonal ainsi que les mesures prévues par le projet d'agglomération ne constituent pas un cadre satisfaisant pour la localisation des IFF dans des secteurs bien desservis par les transports publics.
- Etant donné le dimensionnement généreux de la zone à bâtir actuelle, le risque de dispersion de l'urbanisation reste présent malgré les efforts fournis par l'agglomération. De plus, les dispositions du plan directeur cantonal, qui

s'appliquent notamment en dehors du périmètre du projet d'agglomération, ne sont pas assez restrictives et ne soutiennent pas la vision générale du projet d'agglomération.

<p>CE3: Augmentation de la sécurité du trafic</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'extension généralisée des zones de modération du trafic, la requalification systématique des traversées de localité et des axes urbains principaux ainsi que le développement des itinéraires cyclables sur les grands axes hors localité permettent de mettre en œuvre la hiérarchie routière définie. Ces mesures manquent toutefois encore de concrétisation (traitement uniforme, peu d'information sur les interventions prévues) et leur effet est de ce fait encore peu perceptible. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération ne comprend pas d'analyse des accidents ni de stratégie globale en matière de sécurité routière sur l'ensemble de l'agglomération. Les points faibles des différents réseaux ne sont identifiés que de manière sommaire. ▪ En l'absence de stratégie et de mesures visant à maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé, une amélioration significative de la sécurité pour l'ensemble des usagers de l'espace routier n'est pas à attendre du projet.
<p>CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce devraient permettre un infléchissement de la répartition modale en faveur de ces modes. Ce dernier reste toutefois modéré étant donné l'absence de mesure visant à limiter l'usage individuel de véhicules motorisés. En effet, le maintien, dans une large mesure, de l'accessibilité en trafic individuel motorisé dans l'agglomération ne permet pas de mettre à profit tous les potentiels de report modal. Les impacts négatifs sur l'environnement, principalement sur la qualité de l'air et le bruit, devraient ainsi diminuer, mais de manière légère. ▪ Le projet propose une conception paysagère visant à renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur ainsi qu'à structurer l'urbanisation existante. Cette conception est à coordonner étroitement avec la 3^e correction du Rhône (projet Rhône 3). Les mesures proposées devront être concrétisées. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Au vu du dimensionnement généreux de la zones à bâtir relevé dans l'agglomération et du faible degré de concrétisation des mesures d'urbanisation, le projet d'agglomération n'apporte pas d'inflexion sensible en matière de consommation de nouvelles surfaces.

Tableau 4-1

L'utilité du projet d'agglomération, décrite dans l'évaluation ci-dessus, est exprimée en points dans le tableau suivant :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité (-1 à 3 points)</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	1
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	1
Total CE1 - CE4 (utilité)	4

Tableau 4-2

4.2 Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité)

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. listes A et B du chap. 2) s'élèvent à 84 millions de francs. Ces coûts sont considérés comme faibles.

Le système de malus lié à la mise en œuvre, tel que prévu dans les Directives du DETEC, n'a pas été appliqué. Cet abandon est dû au laps de temps trop court entre la signature de l'accord sur les prestations et la date de référence du rapport de mise en œuvre. A défaut, les résultats du rapport de mise en œuvre ont été pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'utilité du projet (voir chapitre 4.1.).

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4.1) et le coût total.

Utilité (CE1-4)

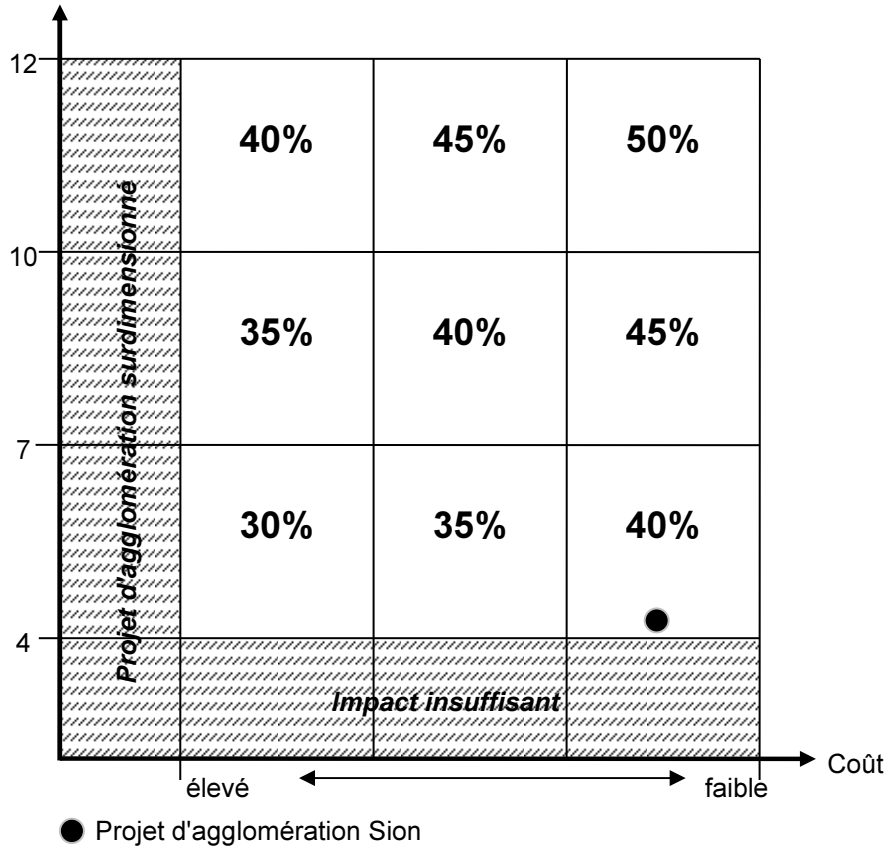


Figure 4-1

5 Examen de la priorité des mesures

En comparaison avec l'ensemble des projets d'agglomération et compte tenu des moyens à disposition, la Confédération réexamine la priorité des mesures fixées par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les Directives du DETEC (notamment chap. 2, 3.5 et 4.4). Elle comprend les étapes suivantes :

Adaptation des mesures (voir chap. 5.1) ;

Désignation des mesures non cofinancées (voir chap. 5.2) :

- Mesures d'urbanisation
- Mesures de transport non cofinancées
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon l'agglomération
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon la Confédération
- Mesures non pertinentes pour le projet d'agglomération ;

Désignation des mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) ;

Désignation des mesures dont la priorité A/B/C a été modifiée (voir chap. 5.4) ;

Désignation des mesures de priorité A et B selon l'examen de la Confédération (voir chap. 2) :

- Les mesures de la liste A sont prêtes à être financées et réalisées au cours de la période quadriennale 2015-2018
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur rapport coût-utilité ;

Désignation des mesures de priorité C pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir (mesures C*) (voir chap. 5.5).

Les chapitres 2 et 5 ne comprennent que des mesures ayant un impact positif ou neutre sur le projet d'agglomération. Les mesures mentionnées dans les tableaux 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 et 5.5 sont déterminantes pour le taux de contribution et seront reprises dans l'accord sur les prestations.

Les mesures qui ont été déposées avec une priorité C par l'agglomération n'ont pas été examinées par la Confédération.

5.1 Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC

Pour garantir la cohérence de l'examen entre les projets d'agglomération, la composition des mesures suivantes a dû être adaptée :

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition des mesures
6266.2.021	R21	Grimisuat, réaménagement du centre et nouvelle route de liaison	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6266.2.078, Grimisuat, réaménagement du centre, 1.95 mio CHF selon l'agglomération, mesure non cofinancée, voir tableau 5-3 ▪ 6266.2.079, Grimisuat, nouvelle route de liaison, 3.30 mio CHF selon l'agglomération, priorité C selon la Confédération

Tableau 5-1

5.2 Mesures non cofinancées

5.2.1 Mesures exclues du cofinancement par la Confédération

En raison des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin et art. 21 OUMin) et des prescriptions complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 3.6 et 4.4), ou parce qu'elles ont été déposées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par la Confédération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles sont donc déterminantes et doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans l'horizon temporel annoncé. L'évaluation du projet d'agglomération par la Confédération (chap. 4) doit être prise en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et de transport, afin de maximiser l'impact du projet.:

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
Mesures d'urbanisation				
6266.2.052	P1	Rhône et axes longitudinaux	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
6266.2.053	P2	Affluents du Rhône et vues latérales	A	
6266.2.054	P3	Milieux naturels et axes paysagers transversaux	A	
6266.2.055	P4	Coteaux viticoles	A	
6266.2.056	P5	Patrimoine bâti	B	
6266.2.057	P6	Nature en ville	B	
6266.2.058	U1	Route cantonale - Ardon / Vétroz / Conthey / Pont-de-la-Morge	A	
6266.2.059	U2	Quartier de la gare - Ardon	A	
6266.2.060	U3	Quartier de la gare - Conthey	A	
6266.2.061	U4	Zone industrielle du Botza - Vétroz	A	
6266.2.062	U5	Zone industrielle des Iles - Sion	A	
6266.2.063	U6	Cour de gare - Sion	A	
6266.2.064	U7	Ville du XXI ^{ème} siècle - Sion	A	
6266.2.065	U8	Champsec - Sion	A	
6266.2.066	U9	UTO - Sion	A	
6266.2.067	U10	Centralité périphérique - Uvrier / Saint-Léonard	B	
6266.2.068	U11	Centralité périphérique - Grimisuat / Ayent / Arbaz	B	
6266.2.069	U12	Centralité périphérique - Savièse	B	
6266.2.070	U13	Centralité périphérique - Conthey (coteau)	B	
6266.2.071	U14	Centralité périphérique - Vex	B	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
6266.2.072	U15	Conservation des vides entre les secteurs d'urbanisation	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancé par le fonds d'infrastructure.
6266.2.073	U16	Priorité paysagère - Sion Ouest	A	
6266.2.074	U17	Priorité paysagère - Sion Est	A	
6266.2.075	U18	Priorité paysagère - secteurs d'urbanisation	B	
6266.2.076	U19	Aménagement des zones d'activité	A	
6266.2.077	U20	Mise en réseau des activités industrielles (écologie industrielle)	A	
Mesures de transports				
Aucune mesure dans cette catégorie.				
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement				
6266.2.080	R29	Réaménagement des réseaux routiers communaux dans les secteurs urbanisés	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.

Tableau 5-2

5.2.2 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu de leur impact relativement local et de leur coût supportable pour l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure. Les mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier qui ne présentent pas les seuils minimaux de charge de trafic et le nombre de personnes concernées définis dans le rapport explicatif sont également considérées comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans les horizons temporels annoncés :

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA
Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)				
6266.2.013	R13	Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	3.10
6266.2.015	R15	Erde, réaménagement de la traversée du village	A	1.26
6266.2.018	R18	Saint-Germain, Roumaz, réaménagement de la traversée des villages	A	5.40
6266.2.025	R25	Vex, réaménagement de la traversée du village	A	3.40
6266.2.029	R30	Adaptation de la signalisation routière	A	0.20
6266.2.038	MD6	Sion, réaménagement de la rue des Casernes et de la route de Bramois	A	2.13
6266.2.078	R21	Grimisuat, réaménagement du centre	A	1.95

Tableau 5-3

5.2.3 Mesures ayant un impact limité sur le projet d'agglomération

La liste des mesures ci-dessous reprend les mesures qui ont été déposées par l'agglomération en vue d'un cofinancement ou comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, mais qui ont été considérées par la Confédération comme ayant un impact limité sur le projet d'agglomération. L'agglomération est libre de les mettre en œuvre :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication</i>
6266.2.022	R22	Botyre, réaménagement de la traversée du village	Ces mesures sont situées hors du périmètre OFS. Leur effet sur la partie OFS de l'agglomération n'est pas suffisant pour qu'elles puissent être cofinancées par le fonds d'infrastructure.
6266.2.023	R23	Saint-Romain, réaménagement de la traversée du village	
6266.2.028	R28	Baar, réaménagement de la traversée du village	
6266.2.031	S2a	Aménagement de parkings en périphérie du centre-ville de Sion (1ère étape)	Les parcs de stationnement qui ne sont pas en rapport avec les systèmes de parking d'échange P+R et B+R ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure. Par ailleurs, la réalisation de ces mesures ne s'inscrit pas dans une stratégie globale de gestion du stationnement à l'échelle de l'agglomération, et n'est ainsi pas jugée significative pour l'effet du projet d'agglomération.
6266.2.032	S2b	Aménagement de parkings en périphérie du centre-ville de Sion (2ème étape)	

Tableau 5-4

5.3 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ferroviaires et routières ci-dessous, la participation de la Confédération est prévue par d'autres instruments de financement que le fonds d'infrastructure, partie trafic d'agglomération est prévue. Ces mesures sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont ainsi prises en considération par la Confédération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération. Les mesures contenues dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement Module 3 sont mentionnées pour information, même si, au vu de leur horizon de réalisation, elles n'ont pas été prises en considération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (Mio. CHF) selon PA</i>	<i>Instrument de financement</i>
-----------------	--------------	---------------	---	----------------------------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 5-5

Les mesures suivantes se situent sur des tronçons qui faisaient partie intégrante du nouveau réseau des routes nationales (NAR). L'intégration des tronçons concernés dans le réseau des routes nationales et leur financement par la Confédération ont été refusés lors de la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent sous l'égide du canton. La planification et le financement de ces mesures sont à examiner.

Code ARE	N° PA	Mesure
----------	-------	--------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 5-6

Les tableaux n'ont qu'un caractère informatif. La réalisation des mesures est réglée par les planifications et les décisions de crédit des programmes correspondants de la Confédération ou par des procédures spécifiques aux différents projets.

5.4 Modification de la priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de l'ordre de priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) quant à leur plausibilité, leur rapport coût/utilité et leur degré de maturité entraîne les modifications suivantes par rapport aux indications du projet d'agglomération déposé :

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Explications
A → B				
Aucune mesure dans cette catégorie.				
A → C				
6266.2.008	R8	Sion, nouveau pont sur le Rhône	4.18	<p>Coût-utilité : insuffisant et degré de maturité : insuffisant</p> <p>La justification de la réalisation de ce nouveau pont est insuffisamment détaillée. Il n'est pas possible de juger des effets de cette nouvelle infrastructure en l'absence d'un schéma de circulation concernant l'ensemble du secteur. En l'état, les points suivants sont à relever :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'absence de mesures d'accompagnement rend probable une augmentation du trafic de transit lié à l'amélioration de l'accessibilité automobile à la zone d'activités. • Des conditions optimales de circulation pour les transports publics ne sont pas assurées puisque la mesure ne prévoit pas leur mise en site propre ou de mesures spécifiques de priorisation. • Le potentiel d'optimisation de la circulation pour les différents modes sur le pont existant n'est pas suffisamment exploité. • La mesure est insuffisamment coordonnée avec le projet de 3^{ème} correction du Rhône.

6266.2.019	R19	Nouvelle route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain	22.00	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>Au vu des charges de trafic attendues peu élevées et du nombre restreint de personnes concernées, l'efficacité de la mesure proposée est jugée insuffisante. En outre, les points suivants sont à relever :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'analyse relève que les traversées des localités concernées présentent avant tout un problème relatif au bruit et non aux engorgements. La requalification des traversées constitue ainsi une solution à privilégier, en cohérence avec la définition de St-Germain comme centralité périphérique. • L'amélioration de l'accessibilité automobile des hauts de la commune de Savièse, en-dehors des secteurs compacts de densification et à la périphérie de l'agglomération, n'est pas souhaitable. • La nouvelle infrastructure traverse des zones de protection du paysage et des zones agricoles soumise à de fortes pressions.
6266.2.020	R20	Champlan, réaménagement de la traversée du village	1.20	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>En raison du manque de concrétisation général des mesures de requalification routière, la priorité a été donnée aux traversées de localité situées dans les secteurs compacts de densification.</p>
6266.2.027	R27	Turin, réaménagement de la traversée du village	1.80	
6266.2.030	S1	Aménagement de parkings d'échange en connexion avec le réseau de transports publics d'agglomération	0.24	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>Compte tenu de l'absence de limitation de l'accessibilité du trafic individuel motorisé au périmètre compact et de politique coordonnée de stationnement, la Confédération estime que l'efficacité de ces P+R est insuffisante, voire qu'ils jouent un rôle contre-productif relativement à la vision de transports portée par l'agglomération.</p>
6266.2.037	MD5	Sion, réaménagement de la rue de l'Industrie	2.88	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>Le statut et la fonction de la rue de l'Industrie dans la hiérarchie du réseau routier ne sont pas clairs. Il n'est pas possible de juger des effets de cette nouvelle infrastructure cyclable en l'absence d'un schéma de circulation concernant l'ensemble du secteur.</p>

6266.2.079	R21.2	Grimisuat, nouvelle route de liaison	3.30	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>Au vu des charges de trafic attendues relativement peu élevées et du nombre restreint de personnes concernées, l'utilité de cette mesure est jugée insuffisante. En outre, les points suivants sont à relever :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'analyse relève que la traversée de Grimisuat présente avant tout un problème relatif au bruit et non aux engorgements. La requalification de la traversée constitue ainsi une solution à privilégier, en cohérence avec la définition de Grimisuat comme centralité périphérique. • L'amélioration de l'accessibilité automobile de Arbaz, Ayent et Crans-Montana, en-dehors des secteurs compacts de densification et à la périphérie de l'agglomération, n'est pas souhaitable. • La nouvelle infrastructure traverse des zones de protection du paysage et des zones agricoles soumises à forte pression.
B → C				
6266.2.014	R14	Ardon, Vétroz, nouveau réseau d'accès sud	7.00	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>Cette mesure n'est pas cohérente avec la hiérarchie du réseau définie dans la stratégie de trafic individuel motorisé et la vision d'ensemble de l'agglomération. Des mesures d'accompagnement visant à éviter un trafic de transit au sein des quartiers résidentiels ne sont pas présentées. La mesure est justifiée par une réduction du transit à travers les localités d'Ardon et de Vétroz, mais l'analyse ne relève pas de problème spécifique d'engorgement et la diminution des charges de trafic attendue sur l'axe à décharger n'est pas indiquée.</p>
6266.2.016	R16	Aproz, réaménagement de la traversée du village	1.35	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>En raison du manque de concrétisation général des mesures de requalification routière, la priorité a été donnée aux traversées de localité situées dans les secteurs compacts de densification.</p>
6266.2.024	R24	Arbaz, réaménagement du centre du village	1.45	
6266.2.026	R26	La Vernaz, réaménagement de la traversée du village	0.56	
6266.2.047	TP2	Nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport"	6.00	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>La nécessité d'améliorer la desserte de ce secteur en transports publics est reconnue. Toutefois, la Confédération estime que la solution proposée n'est pas adaptée. Le nouvel arrêt, situé en dehors des secteurs compacts de densification et des zones d'activités, obtient une efficacité nettement insuffisante. D'autres options, notamment une desserte en bus, sont à envisager en priorité.</p>

Tableau 5-7

5.5 Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité

Les listes A et B sont présentées au chap. 2.

La liste ci-dessous mentionne les mesures priorisées en C par la Confédération pour lesquelles la nécessité d'agir est en principe reconnue, mais dont le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas de les prioriser dans les listes A ou B (mesures C*) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
-----------------	--------------	---------------	--

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 5-8

6 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux

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

6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement ainsi qu'avec les plans sectoriels correspondants, plans de mesures et inventaires a été examinée. Aucune contradiction importante n'a été constatée. L'examen définitif de la légalité de chacune des mesures aura toutefois lieu dans le cadre des procédures ordinaires de planification qui suivront et sur la base des prescriptions juridiques et de planification en vigueur à ce moment-là. Celles-ci doivent être impérativement respectées lors du développement et de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.

Lors de la mise en œuvre des mesures A, tous les conflits qui pourraient survenir devront être résolus avec l'office fédéral compétent, en particulier l'Office fédéral de l'environnement, avant la signature de la convention de financement.

Pour les mesures d'urbanisation il faut en particulier respecter les dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en vigueur et les prescriptions sur les dimensions des zones à bâtir correspondantes.

6.1.2 Mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec un potentiel de conflit selon l'OFEV

Selon un examen sommaire de l'OFEV, les mesures suivantes de priorité A ou B prises en compte pour l'impact du projet d'agglomération comportent des conflits ou des difficultés (cette liste n'est pas exhaustive) :

Code	N° PA	Tab.	Mesure	Horizon	Remarque conflit/difficulté
ARE		Rapport d'examen		temporel	

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-1

6.2 Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Les cantons sont en principe responsables d'assurer la conformité du plan directeur avec le projet d'agglomération.

Toutes les mesures d'infrastructure qui relèvent du plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant au plus tard au moment de la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée ». Pour celles de la liste B, il est souhaitable qu'elles soient classées en « coordination en cours ». Les mesures d'infrastructure suivantes relèvent du plan directeur cantonal :

Liste A:

Code ARE	N° PA	Mesure
Aucune mesure dans cette catégorie.		

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-2

Liste B:

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-----------------	--------------	---------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-3

Les mesures non cofinancées qui relèvent du plan directeur (chap. 5.2) doivent également être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant avant la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Cela vaut en particulier pour les mesures d'urbanisation relevant du plan directeur lorsqu'elles sont étroitement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-----------------	--------------	---------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-4

Les autres mesures d'urbanisation relevant du plan directeur doivent en principe être mises en œuvre et approuvées dans le plan directeur cantonal avant la fin de la période de quatre ans indiquée dans l'accord sur les prestations. Les mesures concernées devront être fixées définitivement sur la base du tableau 5-2 adapté. Si les mesures dépendent d'une révision complète du plan directeur (p.ex. en relation avec la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire), il sera possible de différer exceptionnellement les délais. Néanmoins, la coordination de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et des mesures infrastructurelles cofinancées doit être assurée. En fonction de ces éléments, la Confédération peut émettre des réserves dans le cadre de la conclusion des conventions de financement.

7 Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération

Les crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (2^{ème} génération) seront libérés sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2011/mi-2012.

La Confédération soutient les efforts de l'agglomération visant à poursuivre la collaboration ainsi que la planification et la mise en œuvre coordonnées des mesures en matière d'urbanisation, de transport et de paysage. Pour l'élaboration du projet d'agglomération Sion de la prochaine génération, la Confédération recommande de s'appuyer sur les points forts et faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité du chapitre 4 du présent rapport. L'élément central devrait être la concrétisation des stratégies et mesures d'urbanisation, plus particulièrement en matière de concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables. Les mesures de transport devraient également être concrétisées, en particulier en ce qui concerne le développement coordonné des transports publics, la politique en matière de stationnement et la gestion du trafic.

ANNEXE 1

Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005**/**
6266.2.033	MD1	Réaménagement de la T9 entre Pont-de-la-Morge et Sion	A	1.96	1.71
6266.2.034	MD2	Réaménagement de la T9 entre Uvrier et Sion	A	2.72	2.37
6266.2.035	MD3	Réaménagement de l'avenue Maurice Troillet	A	1.04	0.91
6266.2.039	MD7	Réaménagement de la liaison Uvrier - Saint-Léonard - rives du Rhône	A	0.33	0.29
6266.2.040	MD8	Franchissement cyclable de la Lienne entre Saint-Léonard et Uvrier	A	0.60	0.52
6266.2.042	MD10	Ardon, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	1.44	1.25
6266.2.043	MD11	Aménagement de zones de stationnement pour deux-roues	A	1.30	1.13
6266.2.044	MD12	Signalisation spécifique pour les deux-roues	A	0.15	0.13
Total		Liste A/B		9.54	8.31

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.

	MD Liste A	A	8.31
	MD Liste B	B	0.00

Tableau Annexe 1 (* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; ** Les montants des listes de mesures A et B du benchmark mobilité douce font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)

ANNEXE 2

Liste des mesures infrastructurelles non cofinancables ayant du point de vue de la Confédération un effet critique

La liste ci-dessous reprend les mesures infrastructurelles non cofinancables qui font partie intégrante du projet d'agglomération déposé mais pour lesquelles la Confédération émet des réserves.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Explications</i>
-----------------	--------------	----------------	---------------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau Annexe 2

ANNEXE 3 du 17. novembre 2014

Adaptations du rapport d'examen de la Confédération postérieures au 26 février 2014

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA
Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)				
6266.2.013	R13	Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	3.10
6266.2.015	R15	Erde, réaménagement de la traversée du village	B	1.26
6266.2.018	R18	Saint-Germain, Roumaz, réaménagement de la traversée des villages	A	5.40
6266.2.025	R25	Vex, réaménagement de la traversée du village	A	3.40
6266.2.029	R30	Adaptation de la signalisation routière	A	0.20
6266.2.038	MD6	Sion, réaménagement de la rue des Casernes et de la route de Bramois	A	2.13
6266.2.078	R21	Grimisuat, réaménagement du centre	A	1.95

Tableau 5-3