

Rapport
de la commission d'environnement et
d'urbanisme

au
CONSEIL COMMUNAL

Concernant

La modification partielle du PAZ-RCCZ
Liaison câblée plaine-montagne
« Gare – Mayens de l'Ours » - TéléSion

Selon le message du Conseil Municipal au Conseil
général du 7 avril 2022

La Commission d'Environnement et d'Urbanisme a été chargée de l'examen du message concernant la modification partielle du PAZ et du RCCZ Liaison câblée plaine-montagne « Gare – Mayens de l'Ours » - Télésion.

La Commission remercie le service concerné par le message, Monsieur le Conseiller communal Christian Bitschnau et particulièrement Monsieur le Chef du service de l'urbanisme Vincent Kempf pour la présentation et les explications fournies aux questions de la commission.

La Commission s'est réunie à deux reprises pour examiner la demande.

I ENTREE EN MATIERE ET VOTE D'ENTREE EN MATIERE

La Commission a pris connaissance des documents et annexes concernant l'objet précité.

La Commission a accepté l'entrée en matière à l'unanimité des **10** membres présents.

II EXAMEN DU PROJET

La Commission d'Environnement et d'Urbanisme a été chargée de l'examen du message concernant la modification partielle du PAZ et du RCCZ Liaison câblée plaine-montagne « Gare – Mayens de l'Ours » - Télésion.

La Commission remercie le service concerné par le message, Monsieur le Conseiller communal Christian Bitschnau et Monsieur le Chef du service de l'urbanisme Vincent Kempf pour la présentation et les explications fournies aux questions de la commission.

La Commission s'est réunie à deux reprises pour examiner la demande.

La réalisation d'une liaison câblée entre Sion et les Mayens de l'Hôpital changera définitivement le paysage du coteau, mais aura également un impact sur les relations plaine-montagne, ainsi que sur le développement de la commune de Sion.

Consciente des enjeux liés à ce projet, la CEU a étudié attentivement les différents documents transmis par la Municipalité.

En préambule, la CEU souhaite faire part des remarques suivantes :

En premier lieu, la modification du PAZ/RCCZ n'est qu'une étape dans le dossier présenté à l'Office fédéral des transports (OFT). Elle est, selon les termes de M. Kempf « légitime pour ancrer l'infrastructure dans le territoire et garantir l'adéquation avec le Plan de zones et le règlement des constructions ». Cette modification ne garantit en rien la construction de la liaison câblée.

D'autre part, malgré le fait que le message ne porte pas sur le coût du projet, cette question demeure importante et il semble difficile d'approuver un tel projet sans avoir une idée de la prise en charge financière et des éventuelles retombées sur les concitoyens.

Enfin, le message présente la liaison câblée comme le mode de transport écologique du futur, mais un mode de transport qui reste fortement dépendant de l'interface entre les autres modes de transports, ainsi que de l'attractivité touristique dont il va dépendre.

Ainsi, dans le cadre de l'examen du projet, la commission a reçu MM. Bitschnau et Kempf et a soulevé les questions suivantes.

1. Pourquoi la Ville propose une modification des zones partielle et pas globale sur ce territoire alors que des projets sont en cours dans tout le secteur ?

Réponse de la Ville : La commune répond à une demande de l'OFT pour avancer dans la procédure d'approbation des plans, mais le plan général est toujours en tête. La cohérence est garantie.

Si le projet est refusé par l'OFT, la modification de zones est caduque.

2. Pourquoi la hauteur des câbles est-elle variable ?

Réponse de la Ville : La hauteur des câbles est déterminée par la zone réservée dédiée aux avions et hélicoptères. Puis on monte vers les Mayens de l'Ours avec une autre contrainte : la ligne à haute tension (actuelle et future). Cela détermine la position du câble.

3. Combien faut-il d'habitants pour recevoir des subventions de la part de l'OFT ?

Réponse de la Ville : Un des critères invoqués par l'OFT est d'avoir 100 habitants à l'année et il puisqu'il n'y a pas ces habitants, il n'y aura pas de subventions. Par conséquent, nous nous retrouvons dans l'interprétation de l'Office. On reste convaincu du bienfondé de l'infrastructure comme transports publics pour tout le mi-coteau, des Collons à Veysonnaz, et le canton serait prêt à financer un transport public pour certaines heures (heures de pointe).

4. On doit passer par cette étape de modification du PAZ et de RCCZ ?

Réponse de la Ville : Oui, c'est une demande pour poursuivre la procédure.

5. Pourquoi un plan de quartier n'a-t-il pas été élaboré pour la station amont ?

Réponse de la Ville : Le plan détaillé viendra plus tard. La station existante a fait l'objet d'une dérogation, et donc doit être réglée. On va s'assurer que la station sera construite même s'il n'y a pas de développement de quartier. L'objectif est d'être chaque fois dans une vision globale, mais en allant par étapes pour permettre d'avancer dans le projet.

Les liaisons par câble se font d'habitude dans les stations touristiques. Une liaison urbaine par câble est une procédure nouvelle.

6. Quel est le mode de financement et la répartition du financement du projet ?

Réponse de la Ville : Lien entre aménagement du territoire, la société avec des fonds publics, étrangers, etc. sont des choses séparées. Si tout le volet OFT est refusé, la procédure va s'arrêter.

Le coût du projet total est d'environ 20 millions sans les stations. Une prochaine séance informera sur les enjeux financiers selon les informations du président. Une enveloppe globale pour les travaux relatifs aux TRV (transports régionaux de voyageurs) est validée par les chambres fédérales, mais ce financement n'est jamais garanti.

7. Quel sera le rôle du conseil général ?

Réponse de la Ville : Le CG sera consulté sur le projet si la Ville de Sion participe financièrement au projet.

8. Quel type de cabines est envisagé ?

Réponse de la Ville : Des cabines standards pas seulement construites pour les sports d'hiver. Des connexions directes avec les cabines des Mayens de l'Ours doivent être possibles.

9. Quel est l'historique de ce projet ?

Réponse de la Ville : Roger Bonvin s'intéressait à utiliser l'ancienne ligne sur la conduite forcée de Chandoline en installant un funiculaire. La ville de Sion a estimé qu'il fallait une télécabine. Puis le projet a été oublié. D'autres projets ont été réalisés comme Chalais-Vercorin...

10. Timing

Réponse de la Ville : Après approbation de la modification du RCCZ /PAZ, il faut attendre au minimum 18 mois pour attendre une réponse. De nombreuses restrictions sont mises en place pour minimiser les risques liés à ces infrastructures. Le timing est donc difficile à anticiper.

11. Concernant l'implantation de la ligne de télécabine, il n'y a pas stricto sensu interdiction de construire sous la ligne, mais des restrictions pour des constructions qui mettraient en péril les cabines ?

Réponse de la Ville : Effectivement. Les constructions ne sont pas interdites, mais avec des restrictions notamment liées à la sécurité feu (éviter d'avoir des objets combustibles sous les câbles). Selon les cas, une vérification de la compatibilité au bruit (zone intermédiaire DS III, qui détermine les valeurs liées au bruit) est aussi nécessaire. Valeurs plus contraignantes quand on est dans la planification. DS III dans les zones mixtes. Compatibilité du bruit avec les infrastructures.

12. Peut-on avoir des précisions sur la zone des Zeffeuges et des Mayens de l'hôpital ?

Réponse de la Ville : Ce secteur est à cheval sur les ex-communes des Agettes et de Salins et comprend 2 périmètres de zones à bâtir.

Les Zeffeuges (ex-commune des Agettes) : se situent en zone d'affectation différée pour attendre les conditions éventuelles de développement (selon le PAZ des Agettes homologué récemment mais comme situation intermédiaire avec la révision).

Les Mayens de l'Hôpital (ex-commune de Salins) : se trouvent en zone de construction et d'installation publique et touristique à aménager avec obligation de plan de quartier.

13. Et le secteur de la gare ?

Réponse de la Ville : Régulariser la situation (actuellement en zone industrielle et artisanale).

14. Combien de temps durent les concessions ?

Réponse de la Ville : Les concessions peuvent être remises au concours. Donc elles peuvent durer plus longtemps. La durée initiale n'est pas connue pour ce projet.

Hors séance : les concessions pour les installations à câbles peuvent être accordées pour 40 ans maximum.

15. Concernant les oppositions. Une telle quantité d'oppositions se digèrent en combien de temps ?

Réponse de la Ville : Il n'y a que quelques-unes qui sont vraiment recevables. Elles concernent surtout des questions techniques qui sont du ressort de la procédure fédérale. Proportionnellement, il y a moins d'oppositions que lorsqu'il y a de nouvelles constructions sur Gravelone.

16. Le Rapport Transitec parle d'un parking silo de 450 places au sud de la gare. Avec le projet de 600 places à Cours de Gare n'est-ce pas surdimensionné ?

Réponse de la Ville : Le rapport date de 2016, il permet de se rendre compte de la demande actuelle des usagers qui vont à Sion en voiture avant de rejoindre les pistes du Cône de Thyon et seraient intéressés par un transport modal (report modal). Le rapport montre également la part des usagers non existants qui seraient intéressés par ce nouveau mode de transport, d'où un chiffre de dimensionnement pour des périodes de pointe (vacances scolaires hivernales, un week-end). La question est de savoir comment mettre en synergie ces différents flux, avec un P+R près de la gare, tout en réduisant le besoin aussi pour les gens du futur quartier des Ronquoz. L'idée principale est de mutualiser, avec des utilisateurs du week-end qui cèdent leur place aux usagers de la semaine.

17. Le CG a été consulté sur ce projet ?

Réponse de la Ville : Oui, à tous les budgets, des montants, des crédits d'engagement pour des études. Remboursement des études...

18. La « station » en haut dérange

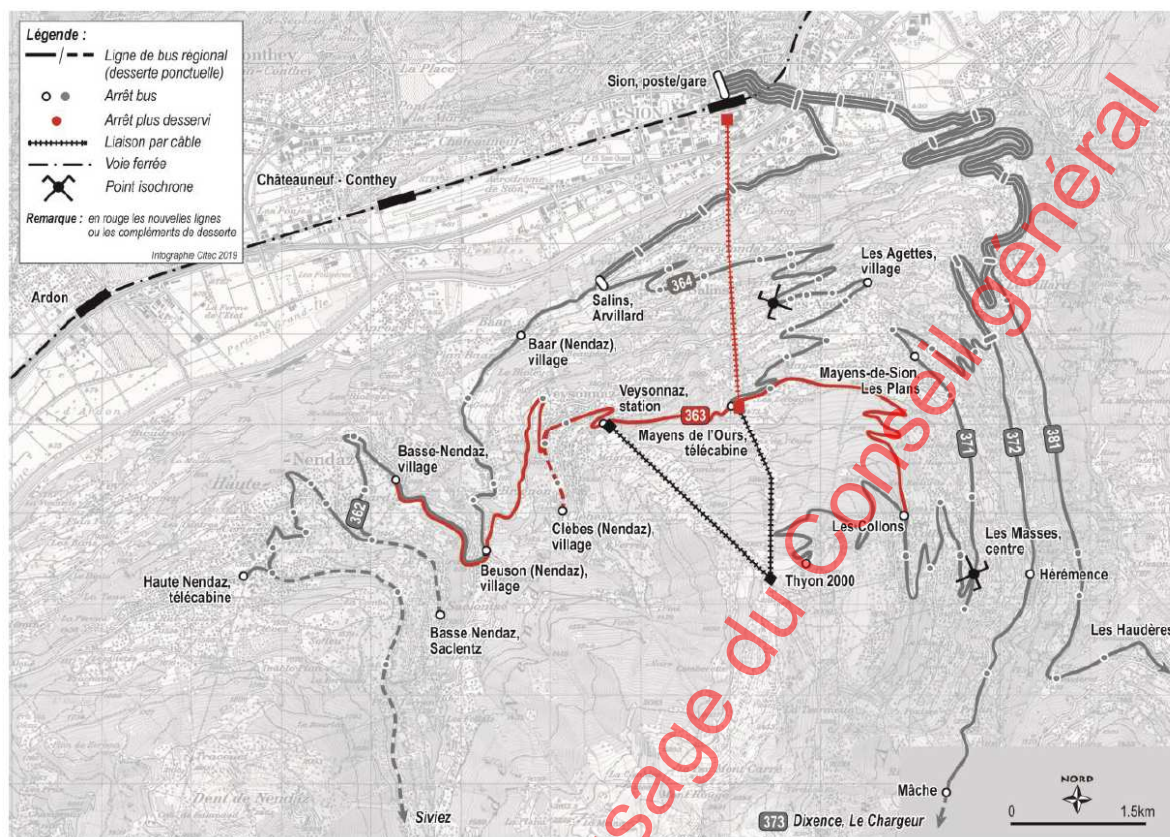
Réponse de la Ville : De nombreuses discussions ont eu lieu au Conseil général. Aujourd'hui on ne conçoit pas le projet comme un transport public, mais peut-être dans dix ans. Il est important que la station qui sera construite soit compatible avec une vision de transport public (hub multimodal) et de liaison vers de potentiels développements tout en préservant les qualités du site par une intégration soignée dans le paysage.

19. Carte équivalent temps-distance ?

Réponse de la Ville : Avec les transports publics. > voir réponse ci-dessous

20. Est-ce qu'une carte isochrone depuis la station des Mayens de l'Hôpital (carte qui détermine les temps-distances) serait disponible ?

Réponse de la Ville : La carte isochrone suivante montre la localisation des points à partir desquels il est plus intéressant avec une ligne de bus en rabattement sur la station des Mayens de l'Ours de faire le trajet via la télécabine que par une liaison directe en bus vers la gare. En améliorant les temps de parcours, l'attractivité des transports publics augmente également. La fréquence continue de la télécabine est un formidable atout qui permet aussi d'envisager des cadences supplémentaires pour la ligne de bus en rabattement et donc un renforcement supplémentaire de la chaîne des transports publics.



Les temps de parcours futurs suivants complètent l'information :

Gare de Sion – Mayens de l'Ours : 10 minutes (actuellement 35 minutes)

Gare de Sion – Thyon : 17 minutes (actuellement 60 minutes)

Gare de Sion – Veysonnaz : moins de 20 minutes avec transbordement à la station des Mayens de l'Ours. Actuellement 40 minutes.

Pour information le trajet bus Veysonnaz station – Mayens de l'Ours dure 5 minutes.

21. Proposition pour mieux intégrer la mobilité douce au projet et toucher les subventions fédérales :

La mobilité douce, c'est se déplacer sans moteur à combustion, souvent avec l'aide de deux roues.

En ajoutant une station intermédiaire à Salins (847 msm), les usagers de la mobilité douce des **Agettes** (1345 msm à 890 msm) et de **Veysonnaz** (1357 msm à 1240 msm) qui pendulent pour aller travailler pourraient descendre pendre la télécabine à Salins pour se rendre au travail ou en ville et descendre de la télécabine aux Mayens-de-l'Hôpital (1464 msm, pied de la piste de l'Ours) pour rentrer chez eux. Ainsi ils seraient rapides, ne se transpireraient pas avant leur rendez-vous et pourraient se déplacer très efficacement en profitant des plaisirs et qualités de la mobilité douce.

Pour opérer un transfert modal de la voiture vers les transports publics et / ou la mobilité douce, il faut une alternative attractive. Une alternative peut être attractive si elle est rapide,

confortable, fun ou bon marché. Souvent une combinaison de plusieurs de ces aspects entre en ligne de compte pour choisir un autre mode de mobilité / quitter sa voiture.

Un terrain très pentu comme celui de la ville de Sion et de sa région est source de beaucoup de difficultés et de coûts supplémentaires. Avec une télécabine, nous avons un rare cas où la difficulté topographique peut être avantageusement exploitée, mais cela ne va pas de soi.

En permettant aux habitants se rendre rapidement, de manière « fun », écologique et sans essence (concrètement en ne faisant quasiment que de la descente en deux roues), dans la plus grande ville du Valais, la télécabine peut opérer un transfert modal. Pour cela il faut drainer les populations à la descente.

Pour les habitants des **Collons** et des **Masses** (1845 msm à 1497 msm), ils descendraient aux Mayens-de-l'Hôpital pour aller en ville et descendraient depuis Thyon (2125 msm) pour rentrer chez eux.

Vex serait desservi à la descente depuis les Mayens-de-l'Hôpital, le haut du village descendrait à Salins pour se rendre à Sion et le bas du village directement à Sion.

Hérémence serait desservi à la descente depuis Thyon et descendrait à Salin via Vex et les Agettes pour aller à Sion.

Misériez, Pravidondaz, Arvillard, Turin et Baar serait desservi à la descente depuis Salins et descendrait directement à Sion.

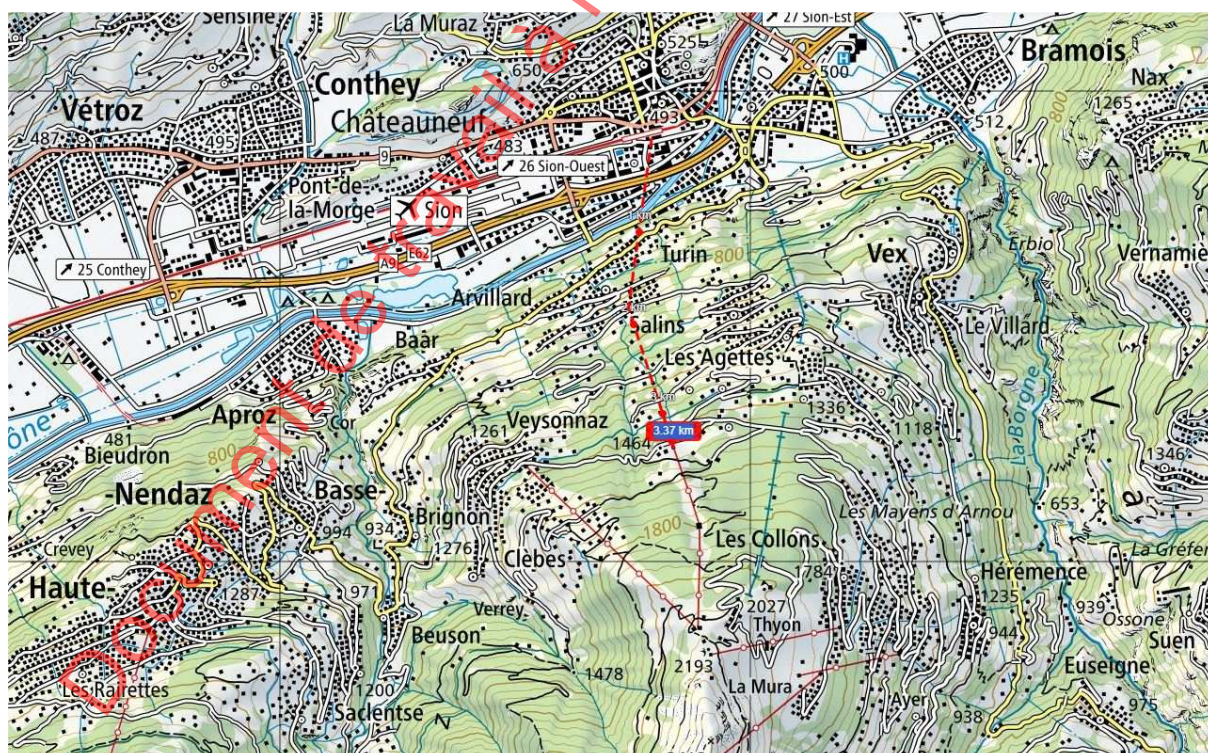
Des améliorations de chemins foncier (agricoles) existants seraient nécessaires pour certaines liaisons, comme pour rentrer à Baar depuis la station de Salin. Sinon, les routes existantes permettent déjà de relier à la descente tous les destinations citées.

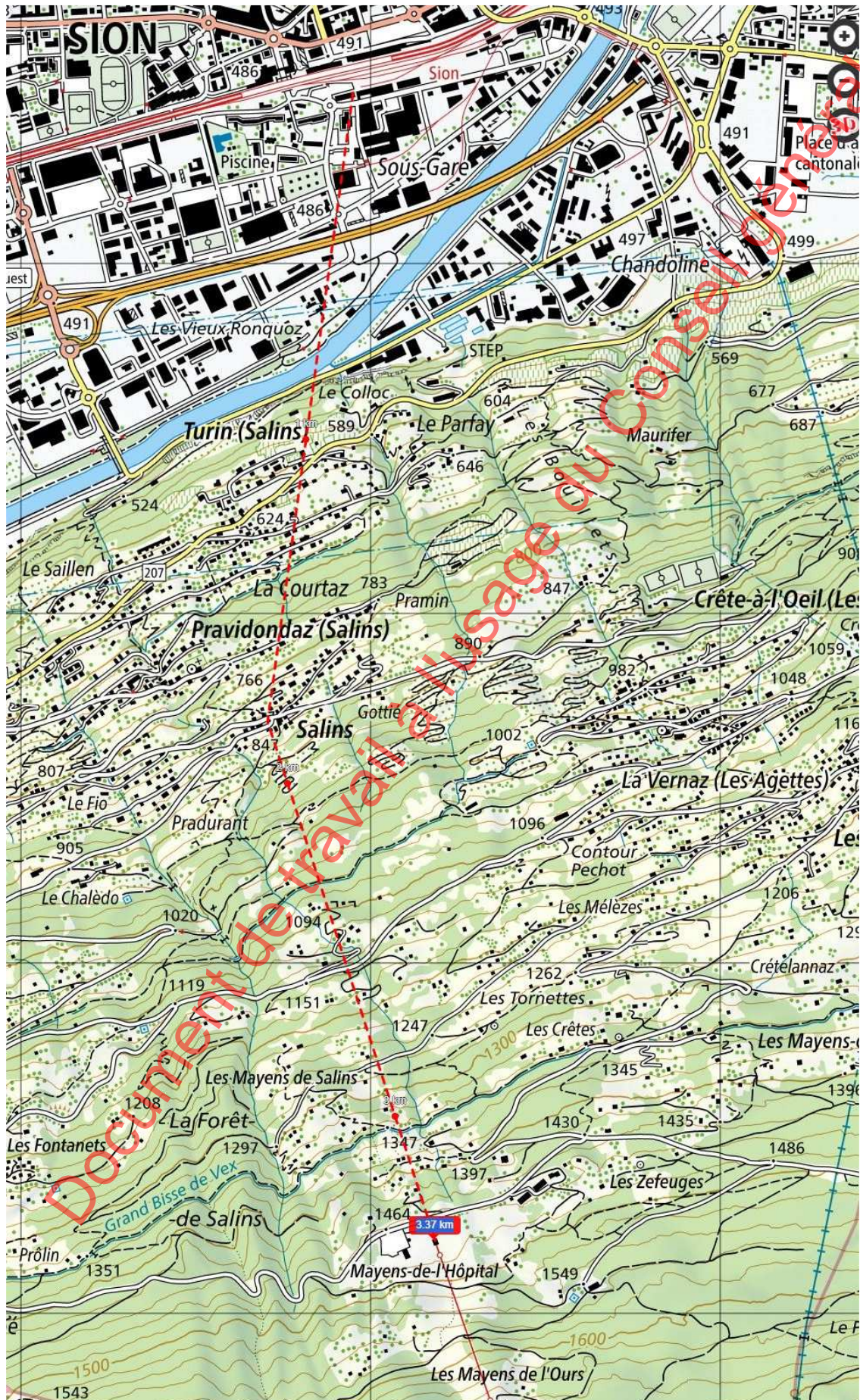
Ainsi vous pourriez toucher les subventions fédérales en faisant un projet qui touche tout un chacun du printemps à l'automne et pas seulement les skieurs en hiver.

A l'aller, en vélo et à la descente, des trajets comme Vex – Salin ou Veysonnaz – Salin prennent moins de 5 minutes. Au retour, en vélo et à la descente, le trajet depuis les Mayens-de-l'Hôpital prend également moins de 5 minutes. Ainsi les zones desservies « directement » et utilement par la télécabine deviennent conséquentes.

<i>Station du bas pour aller en ville à la descente</i>	<i>Zone desservie Habitations</i>	<i>Station du haut pour rentrer chez soi à la descente</i>
Salins 847 msm	Les Agettes , La Vernaz, Crête-à-l'Oeil 890 msm à 1345 msm	Mayens-de-l'Hôpital 1464 msm
"	Veysonnaz 1240 msm à 1357 msm	"
"	Vex (haut du village) 999 msm à 1068 msm	"

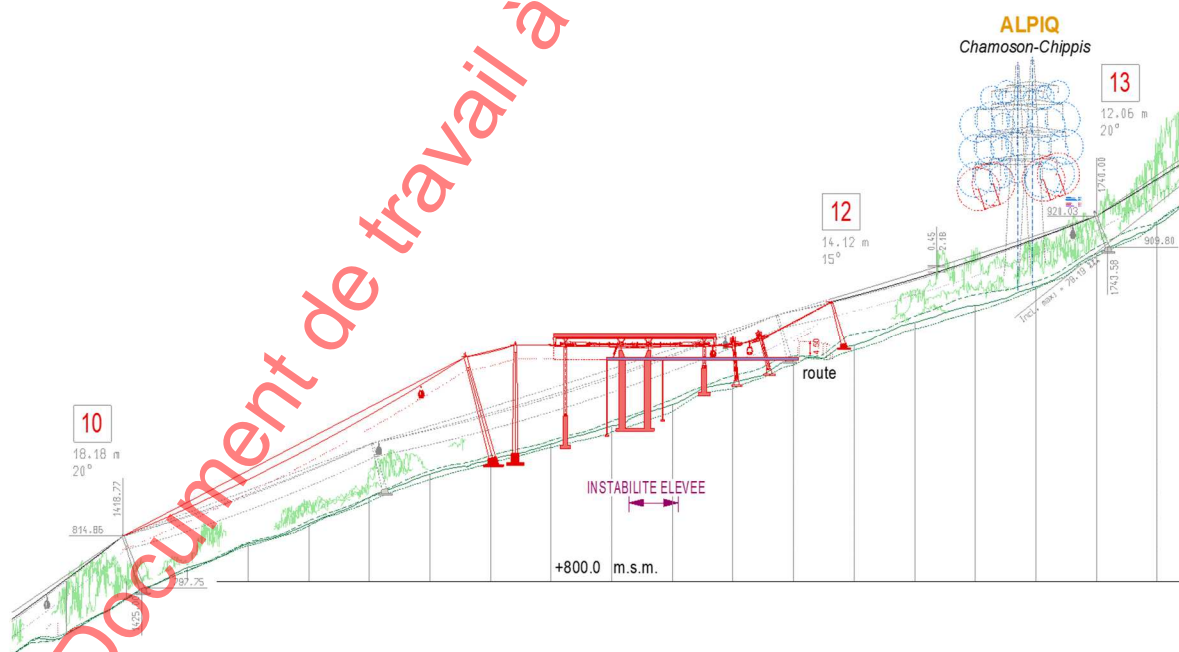
Sion gare 491 msm	Vex (bas du village), Le Champlong, Sutor, Maragnénaz, La Crête 573 msm à 999 msm	"
Mayens-de-l'Hôpital 1464 msm	Les Collons , Les Masses 1497 msm à 1845 msm	Thyon 2125 msm
Salins via Vex & les Agettes 847 msm	Hérémente 1227 msm à 1361 msm	Thyon 2125 msm
Sion gare 491 msm	Misériez, Pravidondaz, Arvillard, Turin 589 msm à 807 msm	Salins 847 msm
"	Baar 739 msm	Salins, via Ch. De Grange Wolf & Rte de Pierre Grosse 847 msm





Réponse de la Ville : La problématique d'une déviation du tracé actuel est qu'elle remet malheureusement en cause le survol de nombreuses parcelles et bâtiments. Comme on le voit sur le plan proposé, il faudrait démolir plusieurs bâtiments, pour ne citer qu'eux, le bâtiment ex-Swisscom rue de l'Industrie, le bâtiment ALPÔLE, etc. Le tracé actuel est celui qui minimise le plus l'interaction avec le milieu construit et occupé, les coûts de démolition et d'expropriation feraient exploser le coût total. Un tracé dévié impliquera aussi des surcoûts d'installations et d'exploitation.

Il s'avère que la création d'une station à Salins nécessiterait une infrastructure conséquente, coûteuse (nouvelle gare et coût d'exploitation supérieur) et une remise en cause du profil en long actuel (cf. coupe ci-dessous). L'habitat à Salins et les Agettes est très dispersé et induirait de toute façon une ligne de bus en rabattement sur la station intermédiaire. Or, les temps de parcours en bus entre Salins et la Ville sont finalement assez réduits ce qui limite l'attractivité. Les temps de parcours de la ligne actuelle n°363/364 donne ainsi Gare- Turin : 8 minutes, Gare – Arvillard : 10 minutes, Gare – Pravidondaz : 11 minutes, Gare – Salins village : 15 minutes. L'intérêt demeure très réduit pour un habitant de Salins à reprendre un bus vers une station intermédiaire et effectuer un transbordement pour aller à la gare de Sion ensuite. Vu la faible densité d'habitat, un bus en rabattement exclusif sur la station intermédiaire n'aurait qu'une fréquence réduite. Un transbordement pour la majorité des usagers induirait une perte de temps conséquente au regard des temps actuels du bus. En outre, un arrêt supplémentaire péjorerait le temps de parcours du trajet vers les Mayens de l'Ours et au-delà. Enfin, la réalisation d'un éventuel parking pour un transbordement voiture + télécabine, dans un terrain en pente et une zone agricole / forêt, questionne sur la faisabilité légale et ses impacts paysagers et économiques.



Simulation d'un arrêt à l'intersection du tracé actuel de la liaison câblée et de la route Salins-Les Agettes (lieu-dit Gottié Le Fréitty), en gris le profil en long actuel.

22. En complément à la question « 21 », et de la réponse que la CEU a reçue à la question « 3 » est ce que plus simplement, afin d'entrer dans les critères pour

l'obtention de subventions fédérales (mêmes partielles) serait-ce envisageable de modifier le projet en y rajoutant une station intermédiaire entre les bas des anciennes communes des Agettes et Salins afin de desservir une population relativement importante ?

Réponse de la Ville : Vu qu'il existe déjà une ligne de bus desservant ces secteurs, ligne circulant sur une route sans danger ou risque naturel particulier avec des temps de parcours finalement compétitifs dans un contexte d'habitat dispersé, qu'une rupture de charge serait nécessaire, il semble peu probable que l'OFT valide le subventionnement d'une infrastructure de plusieurs dizaines de millions de francs d'investissement et des coûts d'exploitations élevés entre la gare de Sion et Salins. Par ailleurs, le critère de 100 habitants à l'année invoqué par l'OFT devrait être précisé quant à son périmètre de validité exact.

23. Est-ce que le projet s'arrêterait définitivement à ce stade si cette unique demande de modification des PAZ et RCCZ des parcelles de départ et d'arrivée ne passent pas la rampe du Conseil Général ?

Réponse de la Ville : Oui. Les procédures, bien que parallèles, doivent être menées en synergie. C'est une exigence de l'Office fédéral des transports, légitime pour ancrer l'infrastructure dans le territoire et garantir l'adéquation avec le Plan de zones et le règlement des constructions.

III CONCLUSION DE LA COMMISSION ET VOTE FINAL

La CEU a analysé l'ensemble du dossier et peut formuler les remarques particulières suivantes :

Préalablement, la CEU rappelle que l'objet du message porte sur la modification partielle du PAZ de la station amont (gare sud) et aval (Mayens de l'Ours) ainsi que sur la création d'un nouvel article RCCZ relatif à ces deux sites ainsi qu'au couloir défini par l'infrastructure câblée.

Pour la station amont (gare sud), il s'agit de modifier le périmètre prévu pour créer la gare de départ d'une *zone industriel 2* en une *zone de construction et d'installations publiques E Transport à câble de activités liées*, c'est-à-dire, une zone compatible avec les futures installations.

Pour la station avale (Mayens de l'Ours), la modification demandée permet de mettre en conformité le périmètre de construction prévu.

Le nouvel avenant au RCCZ introduit cette nouvelle zone dédiée au transport à câble pour les stations de départ et d'arrivée avec l'article 71 ter.

Enfin, le tracé de la liaison câblée est réglementé par le nouvel article 59bis du RCCZ qui, sans interdire les constructions sous la ligne câblée, les restreint notamment au niveau du gabarit.

Il est également important de rappeler que la modification partielle du PAZ/RCCZ devient caduque si l'OFT refuse l'octroi de la concession.

Dans le message présenté à la CEU, plusieurs objets font débat. Tout d'abord, il est clair que l'on sent une vocation touristique derrière ce moyen de transport, avec une volonté d'attirer un public régional, voire international. Or la commune cherche absolument à présenter le projet comme étant un transport public, alors que pour obtenir le titre de trafic régional voyageur une centaine d'habitants doivent loger à l'année aux points de départ et d'arrivée. Ce qui n'est clairement pas le cas aux Mayens de l'Hôpital. D'autre part, pour démontrer l'utilité de la liaison câblée et maximiser la rentabilité, la population locale se voit contrainte à changer ses habitudes de mobilité en utilisant plusieurs modes de transports différents (interface multimodale). Il est important de relever que la mobilité de demain sera très certainement très différente de la mobilité d'aujourd'hui. La CEU pense que la liaison répondra à un besoin de transport public sur une vision à long terme.

De plus, le message évite d'évoquer la construction d'un hameau au pied de la piste de l'Ours alors que, si la liaison câblée voit le jour, le village sera de facto une réalité. La création de cette station de montagne est dissociée du projet sans pour autant être abandonnée. Or, avec l'aménagement du nouveau quartier Ronquoz 21, serait-il raisonnable d'agrandir encore les zones d'habitations jusqu'au pied de la piste de l'Ours ?

La CEU a également évoqué la possibilité d'une station intermédiaire qui permettrait de desservir les habitants de Salins et éventuellement de Vex. Les cyclistes chevronnés regrettent la non faisabilité de la station intermédiaire qui aurait permis d'élargir les possibilités de combiner transport en cabine et descentes à vélo.

Malgré les questions encore en suspens, la CEU soutient la modification partielle du PAZ/RCCZ qui permettra de poursuivre la procédure de concession et d'approbation des plans

pour la liaison câblée. Il faut en effet reconnaître l'audace d'un tel projet qui permettrait une liaison rapide de la plaine à la montagne, et qui se connecte à toute la région touristique des 4 Vallées. Cette connexion directe avec la gare de Sion est également une image forte pour un tourisme 4 saisons. La fonctionnalité d'un transport pendulaire, voire scolaire est encore à développer, mais pourrait montrer de nombreux avantages en termes de gains de temps et écologiques.

La CEU soutient ce projet et la possibilité de développement touristique, avec toutefois un bémol sur la question de la viabilité financière du projet et de l'implication financière de la commune.

La CEU a approuvé la modification partielle du PAZ et RCCZ Liaison câblée plaine-montagne « Gare – Mayens de l'Ours » - TéléSion à l'unanimité des **11** membres présents.

Sion, le 23 mai 2022

Pour la commission d'environnement et d'urbanisme

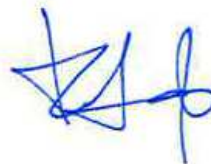
Fabien Kuchler

Président

Handwritten signature of Fabien Kuchler in blue ink.

Mireille Hofmann Jacquod

Rapporteuse

Handwritten signature of Mireille Hofmann Jacquod in blue ink.

Liste des présences :

Nom	9.05.2022	23.05.2022
Fabien Kuchler	X	X
Christian Pitteloud	X	X
Mireille Hofmann Jacquod	X	X
Grégoire Vuissoz	X	X
Sophie Bourban-Mathis	X	X
Stéphane Haeffliger	0	0
Grégoire Vuissoz	X	X
François Meyer	X	X
Florian Micheloud	X	X
Thierry Stalder	0	X
Annie Thiesoz Reynard	X	X
Olivier Juillerat	X	0
Stéphanie Perruchoud	0	X