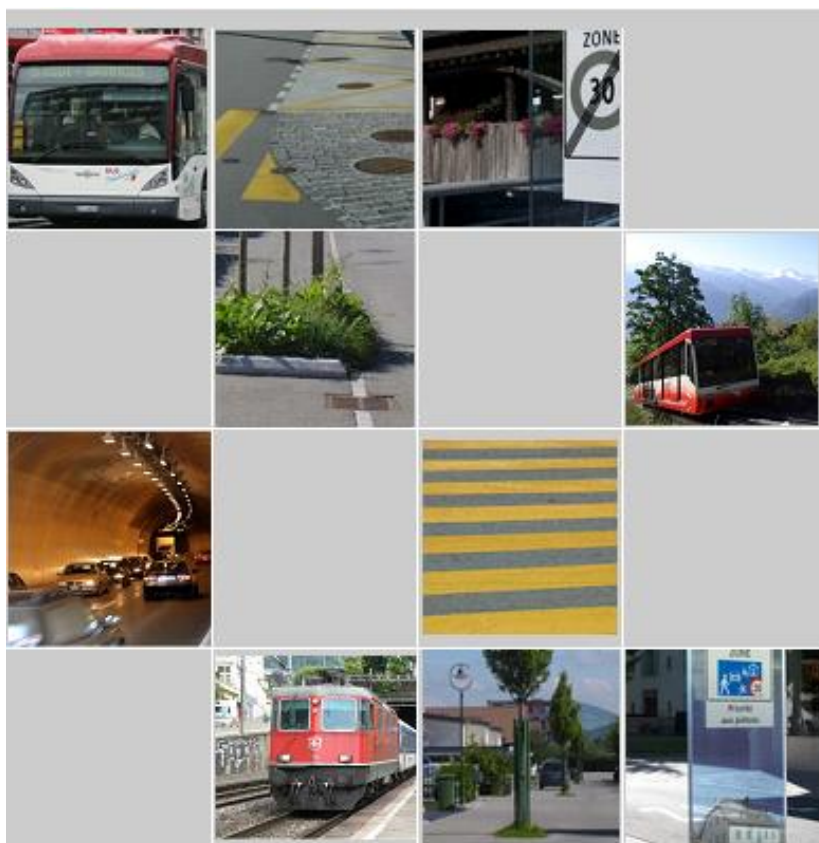


Travail de bachelor 2011

Filière Economie d'entreprise

Analyses de la politique des transports des grandes agglomérations valaisannes



Tiré de <http://www.team-plus.ch/> en date du 10.07.2010 et modifié

Etudiant : Johny / Zuchuat

Professeur : Valérie / Barbey

Table des matières

Management summary	4
Introduction.....	5
Sujet mandat	6
Méthodologie.....	6
La politique des agglomérations de la confédération	8
Agglomération : définition	8
Méthode d'application de la politique des agglomérations	9
La politique des transports de la confédération	11
Les agglomérations valaisannes	11
L'agglomération du Chablais	12
La ville de Martigny	12
L'agglomération sédunoise	13
L'agglomération Sierre-Montana	13
L'agglomération Brigue-Viège-Naters	13
Analyse des politiques.....	14
Le cadre légal.....	14
Cadre de la politique des transports	14
Thématique de l'interview	16
Facteurs d'influence sur la politique des transports.....	17
Transport individuel motorisé.....	17
Transport public	17
Mobilité douce	17
Complémentarité des modes de transports	17
Trafic et territoire	17
Développement durable et environnement	17
Tarification et aspects sociaux	17
Politique de la future agglomération sédunoise	18
Politique de la future agglomération Sierre-Montana.....	25
Conclusion	30
Les instruments de mesures.....	31
Recherche d'indicateurs.....	31
Listing des indicateurs	31

Transport individuel motorisé	31
Transport publics.....	35
Mobilité douce	38
Combinaison des modes de transports et planification du trafic	39
Environnement	42
Analyse des agglomérations.....	45
Nombre de place de stationnement sur le lieu de travail.....	45
Offre de transports publics.....	46
Habitants selon la classe de desserte.....	47
Particules fines	49
Nuisances sonores.....	50
Mitage du territoire.....	51
Recommandation et Conclusion	53
Synthèse	55
Les partenaires de recherche appliquée	56
Bibliographie.....	56
Annexes	63

Management summary

Aujourd'hui, l'homme est un être qui n'a de cesse d'être en mouvement. Cette demande incessante de mobilité n'arrive pas à être satisfaite par les transports publics. Ils souffrent d'un manque d'efficacité et de complémentarité avec les autres modes de transport. D'où la prédominance de la voiture en Suisse.

Paradoxalement, l'homme a pris conscience de son impact sur l'environnement et de l'obligation à repenser nos modes de transport. Cependant, nos moyens en la matière sont restreints nous devons faire des choix, décider de la stratégie à aborder pour satisfaire le plus grand nombre. Cette tâche ardue incombe à nos autorités.

Au niveau fédéral et cantonal une politique est déjà établie. Mais qu'en est-il au niveau communal ? Et comment ces politiques sont-elles évaluées ? Voilà l'idée de départ dont a découlé le mandat fixé par l'institut d'Entrepreneurship & Management qui est à la base de ce travail.

Il a fallu, tout d'abord, comprendre la politique de la confédération en matière d'agglomération. Il fut également nécessaire de prendre connaissance de la définition d'une agglomération. Ensuite, est venue la nécessité de définir quelles villes du canton du Valais répondaient à ces critères. Sur les quatre agglomérations du Valais, il a été choisi d'analyser celle de Sion et celle de Sierre-Montana.

Avant d'interviewer les autorités des communes d'agglomération, il fut nécessaire de définir le cadre légal dans lequel travaillent les politiciens pour l'élaboration de leur politique des transports. Sur la base des interviews, de diverses recherches et selon les contraintes étatiques, il fut créé, modifié et adapté une batterie d'instruments de mesures balayant tous les domaines en lien avec la dite politique. Enfin, une analyse fut effectuée à partir des données actuelles sur les agglomérations au travers de ces nouveaux instruments.

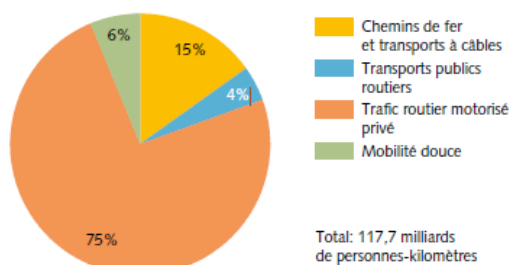
Les communes valaisannes ont fait le premier pas vers une gestion conjointe des transports sous la forme d'agglomération. Elles ont compris l'intérêt de travailler de concert pour réaliser des projets à impact supra communal. Ces derniers nécessitent un suivi et une réévaluation constante. Ce travail a donc pour vocation d'amener des informations pertinentes via des outils d'analyse, afin de faciliter le travail de gestion, d'évaluation et d'amélioration des décisions.

Pour finir, ce dernier m'a permis également de mieux comprendre la situation des transports, les défis techniques qui attendent les communes et les enjeux de la mobilité de demain. La principale difficulté étant de faire évoluer la mentalité des citoyens leur faire comprendre que l'on peut se déplacer autrement. Voilà, l'un des grands défis qui attendent les politiciens dans la mise en place de leur nouveau concept de mobilité, afin que le Valais de demain soit pensé aujourd'hui.

Introduction

Aujourd'hui plus qu'hier et moins que demain, l'homme est un être en mouvement, que ça soit dans

Répartition modale du transport de personnes, 2007 G 8.14



Source: OFS

© OFS

sa vie professionnelle ou dans sa vie privée. Cette demande incessante de mobilité n'arrive pas à être satisfaite par les transports publics qui souffrent d'un manque d'efficacité et de complémentarité avec les autres modes de transport. La preuve en est, la voiture reste en Suisse le moyen de transport le plus utilisé avec 4 millions de véhicules de tourisme pour l'année 2009 et représente 75% de la répartition modale du transport des personnes pour l'année 2007.¹

Comme le résume bien l'écrivain américain E.B. White « Dans la vie, tout est ailleurs et on ne peut y aller qu'en voiture »

Paradoxalement, jamais l'homme n'a été aussi conscient de son impact sur l'environnement et de l'obligation de se développer durablement. Cela nous oblige à repenser notre manière de se déplacer et nos modes de transport. Cependant, nos moyens en la matière sont restreints, nous devons faire des choix, décider de la stratégie à aborder pour satisfaire le plus grand nombre. Cette tâche ardue incombe à nos autorités.

Au niveau fédéral et cantonal une politique est déjà établie. Cette dernière dispose de ligne directrice tant au niveau des autoroutes, des trains que de l'aviation. Les autorités ont su cerner les besoins de la population en matière de transport de personnes et de marchandises. Mieux, cette politique est souvent accompagnée d'instruments de mesure et d'indicateurs, afin de juger de son efficacité.

Néanmoins, des questions demeurent au niveau communal. Comment cette politique est-elle décidée et mise en place à cette échelle ? Comment les politiques respectives sont-elles définies ? Répondent-elles au besoin de mobilité de la population ? Travaillent-elle ensemble dans ce domaine ? Ce sont là les principales questions qui sont abordées tout au long de ce travail.

Ces interrogations ne sont pas dénuées de sens. En effet, le public se plaint régulièrement, du manque de places de parcs, des nuisances sonores, du manque de transport public en dehors des heures de pointe, d'horaires contraignants, de manque de cadence à l'heure...

Le but de ce travail est d'inciter et d'aider les communes dans une démarche d'évaluation et de remise en question de leur politique. En amenant des informations pertinentes via des outils d'analyse. Pour faciliter le travail de gestion, et permettre une évaluation de la politique afin d'amélioration. La suite est les détails nous attendent.

¹ Mobilité et transports 2010, Département de l'intérieur DFI, office fédérale des statistiques OFS, ISBN: 978-3-303-11253-3, Neuchâtel 2010, version corrigée 13.1.2011, p.36. et p.49.

Sujet mandat

Le postulat de départ était que la politique des transports en Valais est peu ou pas évaluée à l'aide d'instruments de mesures de type indicateur. Ce dernier a été défini conjointement avec l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO Valais Wallis. De ce postulat a découlé une proposition de mandat consistant à mener une analyse de la politique des transports des grandes agglomérations valaisannes, en tenant compte des spécificités régionales qui influencent cette dernière, afin de créer, de modifier et d'adapter des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Les contraintes de base étaient de se restreindre aux limites géographiques du canton, et aux agglomérations de grande importance dans le paysage économique et démographique valaisan. Les objectifs étaient d'analyser les politiques des transports, de créer des instruments de mesures et des indicateurs pertinents, d'évaluer les politiques à travers ces nouveaux instruments et de fournir des recommandations.

Méthodologie

Afin d'atteindre les différents objectifs fixés dans le cadre de ce mandat, le développement de celui-ci a été séparé en plusieurs parties. Le travail s'articule autour, d'une analyse des différentes politiques, à l'aide de recherches et d'interviews. S'en suivra la création d'un listing d'instruments de mesures sous forme d'indicateurs et de recommandation d'utilisation. Enfin, une analyse des différentes politiques au travers des nouveaux instruments.

Dans une première phase, nous nous concentrerons sur la compréhension de la politique de la confédération en matière d'agglomération et son cadre légal d'application. Afin de délimiter le champ d'analyse, il nous faut définir une agglomération et les critères nécessaires pour obtenir cette terminologie. Ensuite, déterminer quelles villes et ou régions du canton du Valais répondent aux critères précités. Puis, choisir les quelles seraient interviewées selon les contraintes du mandat.

La première étape, afin de comprendre ce sujet, a été de recenser les diverses sources existantes. Pour réaliser un état des lieux de la politique des transports et la définition d'une agglomération, l'information a été prise dans des textes officiels tels que les lois et les ordonnances en la matière, les rapports des divers offices de la confédération, les documents mis à disposition par le canton et les sites internet des communes et des agglomérations.

Cette démarche s'inscrit dans un processus rigoureux dans lequel il a été relevé, initialement, les informations de la confédération, des cantons et des communes. Deuxièmement, elles ont été classées selon leurs degrés de contraintes et par niveau hiérarchique de l'exécutif. En ce qui concerne les limites temporelles, il a été principalement utilisé des informations de cette dernière décennie. Les lois et les ordonnances ne rentrent pas dans ce critère.

Dans une deuxième phase, il a été déterminé quelles communes membres d'agglomération devaient être interviewées. Les critères de sélection furent, tout d'abord, les communes constituant les pôles des agglomérations. Ensuite, le choix s'est porté, généralement, sur deux communes supplémentaires. Une d'entre elles devant être située géographiquement très excentrés par rapport aux différents pôles, l'autre devant être considérée comme un pôle d'importance secondaire.

En ce qui concerne les agglomérations, en tant qu'entité, les informations ont été prises auprès de leur site internet respectif et des diverses autorités des communes précédemment choisies membres des associations d'agglomération.

Les thèmes de l'interview ont été basés sur ceux que traite la politique de la confédération, soit le transport individuel-motorisé, les transports publics, la mobilité douce, le développement durable et la combinaison des modes des transports. Se sont rajoutés à ceux-ci les thèmes traitant de l'environnement, des facteurs influençant la politique, des problèmes de tarification, d'aspects sociaux, d'aménagement du territoire et du trafic.

Les questions étaient généralement des questions ouvertes abordant, pour les modes de transports, les aspects liés à l'offre, à la demande et à la méthodologie d'évaluation. Pour les autres thèmes les questions portaient sur la politique en place, les actions planifiées et, bien sûr, la méthode d'analyse de leurs actions. Le but étant d'obtenir un maximum d'informations sur la politique pratiquée et les différentes méthodologies d'évaluation existante.

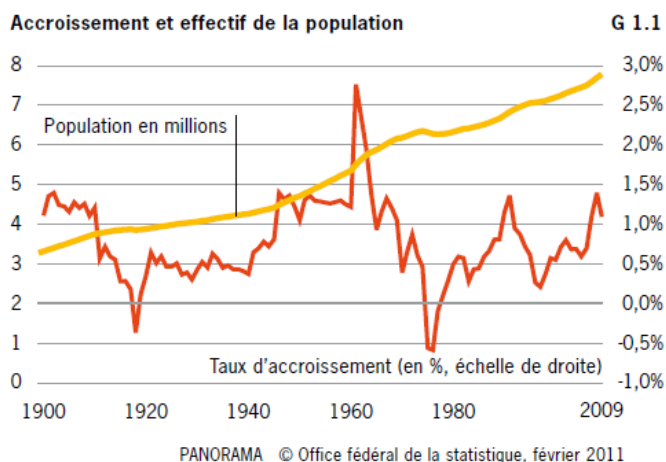
Ensuite, il fallut prendre contact avec les diverses autorités pour définir quelles personnes seraient à même de répondre aux questions. Dans la foulée fut agendées les diverses interviews. Suite aux interviews un PV de chacun d'entre eux a été réalisés et, aussi, une synthèse de ces informations regroupée par agglomération.

Dans une troisième phase, fut amorcée la recherche d'informations concernant les instruments de mesures existants. Cette recherche s'est, tout d'abord, axée sur les trois niveaux étatiques. Ensuite, au niveau des agglomérations existantes ainsi que des informations transmises pendant les interviews. Puis, en complément d'informations à l'échelon européen. Ces différentes données furent classées par rapport aux contraintes étatiques, la confédération souhaitant effectuer un benchmark des agglomérations une certaine homogénéité des indicateurs est de mise, puis par leurs degrés de pertinence. Qui a été suivi par une sélection des indicateurs les plus pertinents. Enfin, une adaptation et une modification de ces derniers furent réalisées afin de coller au plus près de la réalité valaisanne et des recommandations d'utilisation furent formulées.

Dans une quatrième phase, l'analyse fut réalisée au travers de ces nouveaux instruments avec une comparaison entre les données des agglomérations et celles de leur classe d'agglomération respective et ensuite avec la moyenne Suisse, en tenant compte des spécificités régionales qui peuvent influencer les résultats.

La politique des agglomérations de la confédération

La population suisse a connu une croissance de 16,5% durant ces vingt dernières années avec comme conséquence un développement urbain souvent incontrôlé. La croissance de l'urbanisation s'est traduite par un étalement du milieu bâti et par une poussée des constructions individuelles. Ces éléments ont rendu la desserte des transports collectifs difficile voir impossible. Les mobilités douces ont été souvent négligées. Ce développement a eu pour corollaire une saturation des réseaux routiers et ferroviaires. La résultante de ce phénomène s'est faite sentir, les villes et les zones urbaines n'arrivent plus à gérer, à elles seules cette situation.



La confédération a dû créer un plan directeur pour la mise en place d'agglomération et a adapté sa politique des transports face à ces nouveaux défis. Les bases, principes et objectifs de cette stratégie sont définis notamment dans le rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001. Ce dernier mentionne :

« Les zones urbaines de Suisse, petites et grandes, revêtent une importance particulière comme moteur de l'activité économique du pays et comme lieu de vie de près des deux tiers de la population. Malgré leur dynamisme, ces zones sont pourtant confrontées à un certain nombre de défis spécifiques (extension de l'urbanisation, polarisation croissante, suburbanisation, défis institutionnels) qui impliquent des conséquences négatives sur le développement durable du territoire suisse.

Pour mettre en œuvre l'article 50 de la Constitution fédérale, de même que pour concrétiser les objectifs des Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse et de la nouvelle politique régionale de 1996, une action de la Confédération à l'égard de l'ensemble de l'espace urbain est envisagée. Elle reste toutefois subsidiaire à une action nécessaire et prioritaire des cantons et des communes. »²

Agglomération : définition

Une agglomération est définie par divers critères édictés par l'office fédéral des statistiques en partenariat avec l'Office fédéral du développement territorial sous mandat de la Confédération.

C'est un ensemble d'au minimum 20'000 habitants, formé par la réunion des territoires de communes adjacentes.

Toute agglomération possède une zone centrale formée d'une commune-noyau et, selon les cas, d'autres communes offrant chacune au minimum 2'000 emplois, ainsi que 85 emplois sur 100 personnes actives domiciliées dans la commune. De plus, ces communes doivent former une zone à bâtir continue avec la commune-noyau.

² Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036,p.5.

Pour qu'une commune appartienne à une agglomération, elle doit avoir 1/6 de sa population active occupée résidente qui travaille dans la zone centrale et remplir au moins trois des cinq conditions suivantes :

- Lien de continuité avec la commune noyau de l'agglomération. En d'autres termes, il ne doit pas y avoir de zones non bâties (terres agricoles ou forêts) dépassant 200 mètres ;
- La densité habitants/emplois par hectare de surface urbanisée et agricole (sans les alpages) doit être supérieure à 10 ;
- La croissance démographique durant la dernière décennie doit être supérieure de plus de dix points par rapport à la moyenne Suisse qui est de 9.2%. (Ce critère est valable uniquement pour les communes qui ne font pas déjà partie d'une agglomération ; pour les autres, il sera considéré comme acquis indépendamment du taux) ;
- Au minimum 1/3 de la population active résidente doit travailler dans la zone centrale. Les communes jouxtant deux agglomérations remplissent également ce critère. Si 40% au moins de leur population active travaille dans les deux zones centrales, dont au minimum 1/6 dans chacune des deux ;
- La proportion de personnes actives dans le secteur agricole ne doit pas dépasser le double de la moyenne Suisse qui est de 3.3%.³

Méthode d'application de la politique des agglomérations

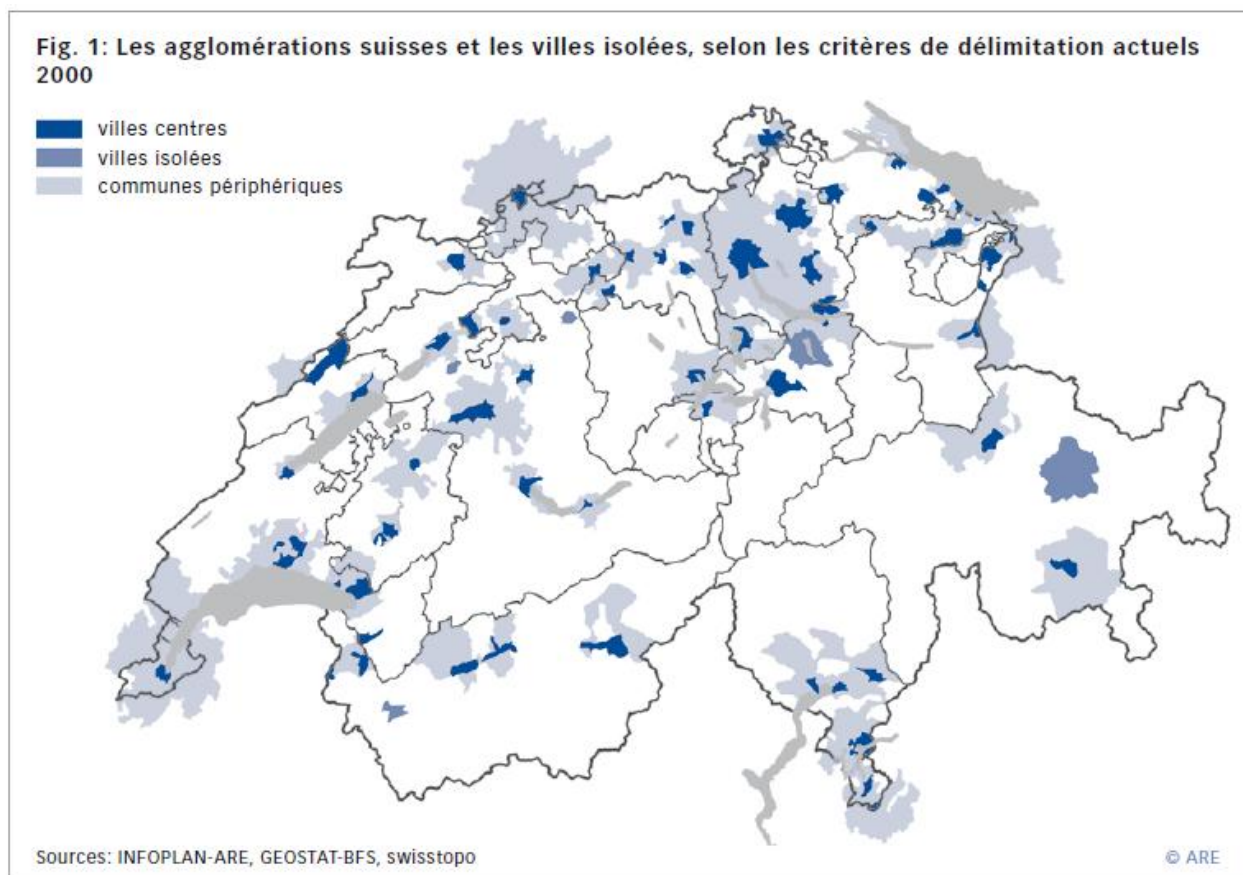
Selon la politique de la confédération en matière d'agglomération et de transport en agglomération, les contributions fédérales aux infrastructures de transport du trafic d'agglomération sont versées désormais dans le cadre de projet d'agglomération dûment déposé et validé par le Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication.

L'élaboration d'un projet d'agglomération revient aux communes qui la composent qui la composent. Selon les directives du DETEC, elles doivent se regrouper sous l'égide d'une seule entité qui devra être créée à cet effet.

Le projet d'agglomération est un instrument de planification pour le long terme. Il vise à conduire le développement territorial ainsi que les mesures qui portent sur les infrastructures et sur l'exploitation des différents moyens de transport d'une agglomération. Il doit contenir des mesures précises, détaillées, coordonnées et priorisées.

Ce projet devra répondre aux critères définis par l'office fédéral du développement territorial. Il devra produire une analyse de la situation actuelle en matière de transport avec un large éventail de mesures, une évaluation du coût et de l'efficacité des mesures, une planification de mise en œuvre et un système de contrôle et d'évaluation.

³ Schuler Martin, Joye Dominique, Dessemontet Pierre ; *Recensement fédéral de la population 2000. Les niveaux géographiques de la Suisse*, OFS, Neuchâtel, 2005.



De plus, les mesures définies dans le projet d'agglomération doivent démontrer leurs effets positifs tels que la qualité du système de transport proposé, un développement vers l'intérieur, la sécurité du trafic urbain et toute modification du trafic urbain devra également montrer les atteintes à l'environnement ainsi que la consommation des ressources.

Les conditions de versement des deniers publics se baseront sur une convention de prestations entre la confédération et l'entité responsable et sur la loi fédérale sur le fond d'infrastructure. Ces conventions garantissent le versement des contributions fédérales, ainsi que la réalisation et la mise en œuvre des projets et des mesures par l'entité responsable au cours de la période prédéfinie.

Les versements sont destinés en premier lieu à des projets prévus sur le périmètre des agglomérations défini par l'OFS. Cependant, les extensions au-delà de ce périmètre peuvent également être soutenues financièrement par la confédération, du moment qu'elles apportent une plus-value à l'agglomération.⁴

⁴ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuche.html> consulté le 02.03.2011

La politique des transports de la confédération

Les trois piliers de la politique des transports définie par le DETEC, pour la confédération sont le transport individuel motorisé, le transport public et la mobilité douce, le tout sous la contrainte du développement durable. Celui-ci se décrit en trois buts : la protection de l'environnement naturel, l'efficacité économique et la solidarité sociale.

Voici une liste non exhaustive des objectifs qui ont été fixés dans le cadre de la politique des transports de la confédération :

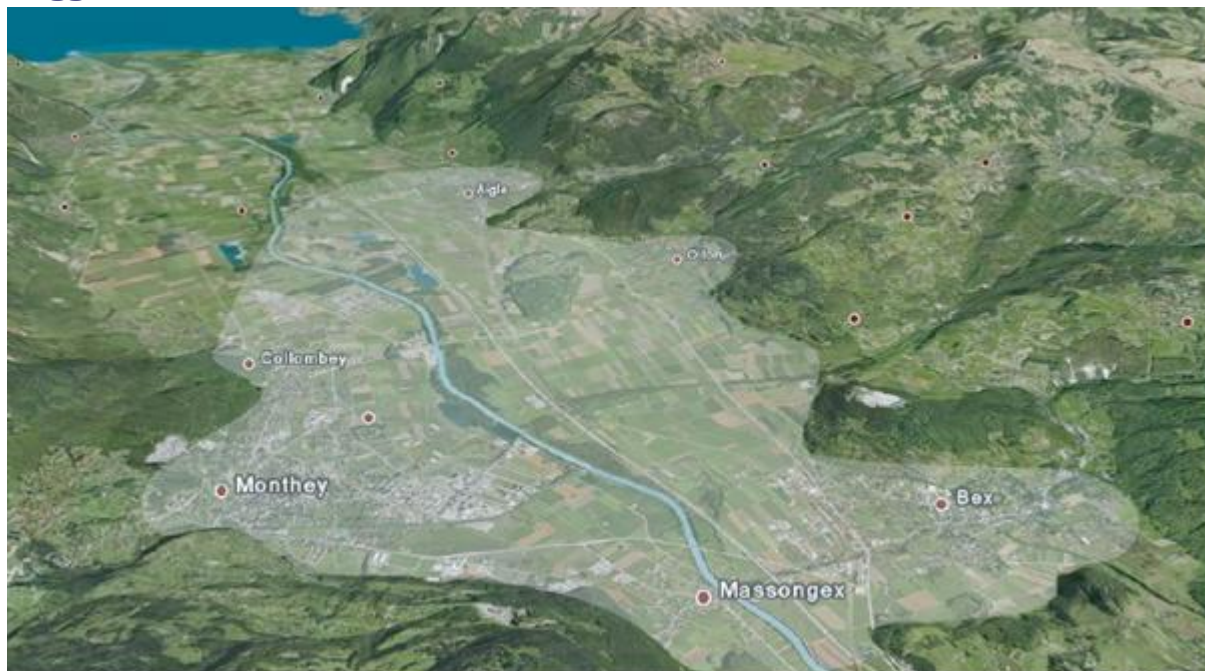
- Renforcer la compétitivité de la Suisse par le développement d'infrastructures performantes et garantir une desserte de qualité pour toutes les régions du pays ;
- Une densification du milieu bâti et un raccourcissement des temps de trajet sont des facteurs qui contribuent à un développement territorial économiquement rationnel ;
- Améliorer les liaisons entre les villes, l'espace rural et à l'intérieur des agglomérations ;
- La politique suisse des transports doit s'harmoniser avec la politique européenne pour intégrer la Suisse aux réseaux de transports européens (raccordement aux réseaux à grande vitesse, trafic d'agglomération transfrontalier) ;
- La politique des transports est de coordonner et d'encourager les transports combinés ;
- Veiller à ce que les modes de transport soient utilisés de manière appropriée et prennent à leur charge les coûts non couverts ;
- Les possibilités techniques d'optimisation de l'infrastructure, des véhicules et de la consommation de carburant doivent être utilisées au maximum ;
- Les infrastructures de transport sont utilisées rationnellement et la gestion de leurs capacités existantes a la priorité sur leurs extensions ;
- La part des transports publics et de la mobilité douce doivent augmenter ;
- La sécurité est améliorée pour tous les usagers des transports.⁵

Les agglomérations valaisannes

Selon l'OFS, le Valais dispose de quatre agglomérations et d'une ville isolée. Il s'agit des agglomérations du Chablais, de Sion, de Sierre-Montana, de Brigue-Viège et, comme ville isolée Martigny est concernée.

⁵ 2011 La politique des transports de la Confédération du 11 mars 2011, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, p10.

L'agglomération du Chablais



Périmètre de l'agglomération du chablais : source <http://www.chablaisagglo.ch/synthese?SERVICE=page&p=17732927827738678> consulté le 01 :07.2011

L'agglomération du Chablais comprend, au sens de l'OFS, cinq communes : Monthey, Collombey-Muraz, Troistorrents, Massongex et Aigle. Mais, le Chablais reste profondément divisé entre un côté vaudois, centré sur la ville d'Aigle et un côté valaisan tourné vers la ville de Monthey.

Le périmètre du projet d'agglomération Monthey-Aigle diffère de l'agglomération définie au niveau fédéral. Elle est composée comme suit : Monthey, Collombey-Muraz, Massongex, Aigle, Bex et Ollon. Troistorrent n'ayant pas voulu participer au projet.

Avec 45'000 habitants et 17'000 emplois, ce projet affiche deux centres urbains : la ville de Monthey pour la partie valaisanne et la commune d'Aigle pour la partie vaudoise.

La politique des transports de ce projet est axée sur une amélioration de la desserte de Monthey en termes de transport ferroviaire et sur l'intensification des transports publics entre les communes.⁶

La ville de Martigny

La ville de Martigny, dont la population s'élève à 15'374 habitants pour 9'366 emplois, est un cas particulier. Elle est considérée comme une ville isolée par L'OFS.⁷

Par ville isolée, on entend une commune de plus de 10'000 habitants qui ne fait pas partie d'une agglomération. Après la révision de la définition de 1980, cette spécificité a été maintenue pour des raisons historiques même si, depuis ladite révision, l'agglomération doit compter au moins 20'000 habitants pour être considérées comme urbaine.

Les cinq villes isolées de Suisse désignées comme telles (Davos, Einsiedeln, Langenthal, Lyss et Martigny) continuent en revanche de faire partie des zones urbaines.⁸

⁶ <http://www.chablais.ch/chablais.ch/synthese3?fonction=page&p=17732927827738663> consulté le 06.03.2011

⁷ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuche.html> consulté le 06.03.2011

L'agglomération sédunoise

Selon l'OFS elle est composée de onze communes : Sion, Ardon, Vétroz, Conthey, Savièse, Grimisuat, Arbaz, St-Léonard, Vex, Les Agettes et Salins. Mais, dans le cadre du projet d'agglomération sédunoise la composition a été revue à la hausse avec le rajout d'Ayent et Aproz.

Ce nouvel ensemble est constitué de 68'962 habitants pour 36'163 emplois. Ce projet a comme commune-noyau la ville de Sion et la région Conthey, Vétroz et Ardon. Le projet de transport urbain s'articule entre ces centres et les communes touristiques des alentours.⁹

L'agglomération Sierre-Montana

D'après l'OFS celle-ci est composée de onze communes : Sierre, Chalais, Chermignon, Chippis, Grône, Miège, Mollens, Montana, Randogne, Venthône, Veyras pour un total de 32'500 habitants.

Il existe un projet « agglomération Sierre-Montana » en cours de création qui comprend d'autres communes en plus de celles précitées tel qu'Anniviers, Icogne, Lens Inden, Leuk, Leukerbad, Salgesch, Varen. Le nombre de communes se montent alors dix-neuf.

Actuellement, la commune d'Anniviers désire se retirer en raison de divergence d'opinion sur la priorité de certains projets de transport public.

Ce projet définit Sierre et Crans Montana comme bi-pôle de cette agglomération et c'est autour desquelles s'articulent les projets de transport.¹⁰

L'agglomération Brigue-Viège-Naters



Visuel de l'agglomération de Brig-Vièges-Naters : source <http://www.brig.ch/region/agglomerationbrignatersvisp.php> consulté le 01.07.2011

Cette agglomération est composée de dix communes : Brigue-Glis, Eggerberg, Naters, Ried-Brigue, Termen, Bitsch, Baltschieder, Lalden, Viège, Zeneggen pour un total de 31'000 habitants. Le projet d'agglomération est opérationnel depuis 2009 et fait partie de la première vague de projet d'agglomération qui a été acceptée par la confédération.¹¹

⁸ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html consulté le 06.03.2011

⁹ <http://www.agglosion.ch/index.php/presentation/perimetre> consulté le 05.03.2011

¹⁰ <http://www.agglosierre-cransmontana.ch/sierre/projet-agglo-quoi.html> consulté le 05.03.2011

¹¹ http://www.rw-oberwallis.ch/?id=99&mod_action=show_entry&entry_id=22 consulté le 07.02.2011

Analyse des politiques

Ce travail s'axe sur l'analyse des trois piliers de la politique suisse des transports soit le transport individuel motorisé, le transport public et la mobilité douce, la confédération souhaitant une utilisation combinée de ses trois modes de transports qu'elle considère comme complémentaire. Le but étant de développer durablement les infrastructures de transport afin que celles-ci deviennent plus respectueuses de l'environnement.

Selon les consignes de l'institut d'Entrepreneurship & Management, la tâche consiste à se concentrer sur l'application de cette politique dans le canton du Valais, à analyser son efficience, et, finalement, les contraintes de mise en place.

La politique des transports fait partie intégrante de la politique menée par les responsables des agglomérations et des communes. Le travail d'analyse se porte dès lors autant sur les projets d'agglomération que sur les communes qui composent ces agglomérations. Au vu de la dimension des agglomérations, une analyse globale est privilégiée. La méthodologie utilisée se base essentiellement par des interviews des divers responsables en matière de transport liés aux projets et/ou des responsables des transports dans certaines communes de grande importance au sein desdites agglomérations. Cette analyse se limite volontairement à celles de Sion et de Sierre-Montana. Ces choix se justifient de par la taille et l'importance économique et démographique dans le paysage valaisan.

Le cadre légal

Avant d'examiner les interviews réalisées auprès des diverses autorités, il faut dresser une synthèse du cadre légal en la matière et ce, à tous les niveaux de pouvoir qui disposent d'une autorité décisionnelle. En d'autres mots, quelles sont les lois et ordonnances qui régissent et encadrent toute politique de transport d'une agglomération ?

Cadre de la politique des transports

Les politiques de la confédération en matière de transport sont regroupées dans le document « politique des transports »¹² et dans les différentes lois et ordonnances suivantes :

- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)
- Loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les transports publics (LTP)
- Loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par routes (loi sur le transport de voyageurs, LTV)
- Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi légalité pour les handicapées, LHand)
- Loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa)
- Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (Ordonnance sur les indemnités, OIPAF)
- Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR)
- Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV)
- Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les horaires (OH)

¹² 2011 : La politique des transports de la Confédération du 11 mars 2011, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

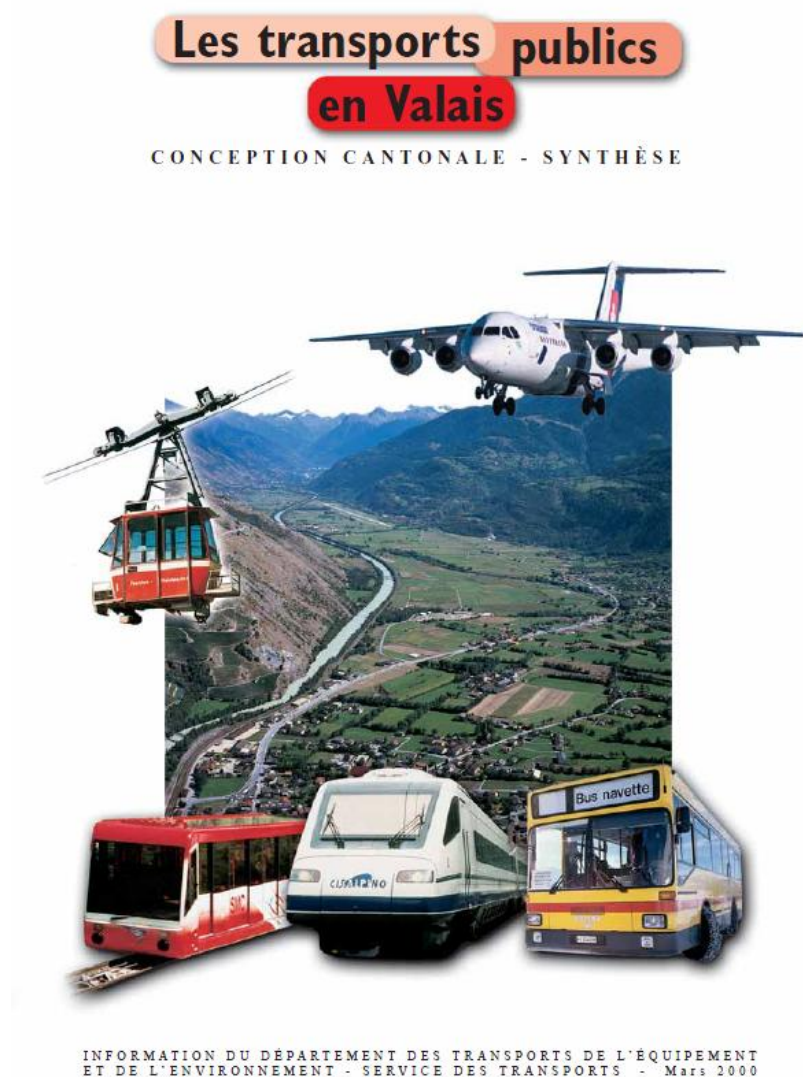
- Ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand)
- Ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (OICa)

Le canton du Valais a publié une loi et d'un règlement en la matière :

- Loi sur les transports publics du 28 septembre 1998,
- Règlement concernant l'octroi d'autorisations cantonales pour le transport de voyageurs (RATV) du 12 mai 1999.

De plus, un document édité en l'an 2000 servant de ligne de conduite pour la politique des transports publics.¹³

Les communes, quant à elles, communiquent peu sur le sujet, les assemblées primaires ou des feuilles d'avis donnent quelques informations mais constituent plutôt des présentations de divers projets en cours ou futurs que vraiment des documents applicables à des axes d'une politique.



INFORMATION DU DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS DE L'ÉQUIPEMENT
ET DE L'ENVIRONNEMENT - SERVICE DES TRANSPORTS - Mars 2000

¹³ Les transports publics en Valais de mars 2000, département des transports de l'équipement et de l'environnement, Service des transports

En ce qui concerne les horaires des transports, l'horaire national fixe l'offre obligatoire des transports publics pour toute la Suisse. Il est harmonisé et concessionné sur le plan suisse pour une période déterminée. L'Office fédéral des transports détermine la période de l'horaire. Il tient compte des conventions internationales sur les horaires, déterminantes pour la Suisse, ainsi que de la procédure de commande pour le transport régional des voyageurs.

Le canton est chargé de consulter les milieux intéressés. A cet effet, une commission cantonale consultative des horaires est constituée avec des objectifs et une composition précise basée sur la Loi cantonale sur les transports publics :

Ces derniers sont :

- élaborer des propositions et donner son avis en matière de politique des transports publics ainsi que sur les objectifs à atteindre ;
- donner son avis sur la création, la modification ou la suppression de lignes de transports publics ;
- donner son avis sur les propositions d'offres et d'horaires et examiner les modifications et les adaptations nécessitant une coordination et une harmonisation interrégionale.

Thématique de l'interview

Voici la liste des personnes qui ont été interviewées dans le cadre ce travail.

Pour l'agglomération de Sion :

- Madame Aurélie Défago responsable de la mobilité pour la ville de Sion
- Monsieur Marco Aymon président de la commune d'Ayent
- Messieurs Michel Dubuis et Vincent Reynard président et vice-président de la commune de Savièse
- Monsieur Stéphane Germanier président de la commune de Vétroz
- Monsieur Pierre-Marie Broccard conseiller, président de la commission d'aménagement urbain et constructions et membre de la commission des travaux publics de la commune d'Ardon

Selon la méthodologie la commune de Conthey devait aussi être interviewée. Or, le président de cette dernière a refusé l'interview en invoquant les raisons suivantes :

« Nous sommes actuellement dans l'élaboration d'un projet d'agglomération sédunoise qui doit regrouper plusieurs communes du Valais central, il n'appartient pas à une commune de se détacher du projet global pour parler de politique des transports, ce d'autant plus que nous n'avons pas à ce jour ce qui convient d'appeler une agglomération. »

Pour l'agglomération de Sierre-Montana :

- Messieurs Mario Rossi et Stéphane Delaloye conseiller et Ingénieur de Ville de la commune de Sierre
- Monsieur Christian Masserey membre de la commission permanente du plan directeur intercommunal et président du groupe urbanisme et mobilité pour l'association des communes de Crans-Montana
- Monsieur Cédric Rudaz vice-président de la commune de Chalais

Selon la méthodologie une quatrième commune devait être interrogée. Or, au vue de la taille de l'agglomération, des informations fournies par les diverses autorités et en commun d'accord avec le mandant cela a été estimé non nécessaire.

Les thèmes de l'interview ont été basés sur ceux de la politique de la confédération, soit le transport individuel motorisé, les transports publics, la mobilité douce, le développement durable et la combinaison des modes des transports. A ces derniers sont venus se rajouter ceux abordant l'environnement, des facteurs influençant la politique, des problèmes de tarification, d'aspects sociaux, d'aménagement du territoire et du trafic. Les questions étaient des questions ouvertes. Le but étant d'obtenir un maximum d'informations sur la politique pratiquée et les différentes méthodologies d'évaluation existante.

Facteurs d'influence sur la politique des transports

Le but de cette partie est de déterminer les principaux facteurs influençant la politique des transports, leur degré d'influence et comment ils sont évalués.

Transport individuel motorisé

Les politiques pratiquées, l'évolution des infrastructures, le problème du mitage du territoire et la manière dont est évalué le transport individuel motorisé sont abordés

Transport public

Nous nous concentrons sur le souci d'attractivité des transports publics, l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, l'influence de la topographie sur le développement des transports, l'optimisation des infrastructures existantes et l'évaluation des politiques en matière des transports publics.

Mobilité douce

Il est question des diverses possibilités d'action et d'application d'une politique en faveur de la mobilité douce, des problèmes techniques qui peuvent empêcher cette application et l'évaluation de la politique en matière de mobilité douce.

Complémentarité des modes de transports

Les questions sont orientées autour de la combinaison des différents modes de transport et la manière dont elle est envisagée en pratique.

Trafic et territoire

Nous portons notre attention sur la gestion et la planification du trafic urbain, la coordination des 3 modes de transports, la problématique de coordination entre l'aménagement du territoire et les différents partenaires dont disposent les communes dans le cadre du développement de la mobilité.

Développement durable et environnement

Comment se croisent entre le développement durable et la protection de l'environnement et plus particulièrement ce qui touche à l'évaluation des taux de pollutions.

Tarification et aspects sociaux

Nous abordons les problématiques liées à la tarification des transports et la dimension sociale sous l'angle des coûts qu'ils engendrent.

Politique de la future agglomération sédunoise

Les communes de l'agglomération sédunoise ont décidé, avec l'appui du canton, d'élaborer un projet afin de planifier en commun le développement futur de leur région. Le projet d'agglomération, dont le but est de coordonner le développement territorial et l'infrastructure des transports, sera remis à la confédération avant la fin de l'année. Elle est basée sur un axe est-ouest avec comme pôles Sion, les communes d'Ardon, Conthey et Vétroz. Un réseau tentaculaire de transport public relierait les pôles aux différentes communes et stations avoisinantes.



Périmètre de l'agglomération sédunoise : source le nouvelliste du 11 juin 2011



Le constat est clair la population sédunoise augmente de 1% par année et le transport individuel motorisé augmente de 1,5% durant la même période. Cela amène à une augmentation de la congestion en ville. De plus, 60% de la population utilise encore la voiture pour se rendre à son travail que ce soit en ville ou à l'extérieur. La commune de Sion a pris conscience du besoin de diminuer la voiture en ville. Elle projette la construction de plusieurs parkings dans la région des Roches Brunes, au sud de la ville et à la route du Rawyl pour diminuer la pression sur le centre. De plus, elle est consciente qu'il faut revoir les priorités d'investissement. Des mesures doivent être prises pour éviter le mitage du territoire, comme la redéfinition des zones à bâtir et l'analyse du coefficient de densification. Il faut revoir le mode de pensée en desserte de transports et non plus de en zones à bâtir qu'il faut desservir.

La ville dispose actuellement d'un budget de 2,1 millions de francs pour les transports publics et prévoit d'atteindre les 5 millions en 2017. En Suisse, 15% de la population prend le bus. En ville de Sion, le pourcentage n'atteint que 6%.

Elle doit redéfinir les axes structuraux et la position du transport public dans le territoire et le centrer sur les grands axes urbains pour améliorer son efficacité. De plus, elle est consciente qu'elle doit augmenter ses cadences horaires, ses amplitudes horaires et améliorer l'attractivité de son transport public. Ces mesures sont en cours de réalisation. Elle veut promouvoir la mobilité des entreprises en les incitant à subventionner les abonnements de transports publics de ses employés. Mais le principal problème pour le développement des transports publics est, pour la ville de Sion, l'étalement du milieu bâti.

Les bus sédunois sont gérés par Car Postal sur la base du règlement de commune sur les bus sédunois et d'un contrat d'exploitation. Ce dernier définit les prestations à fournir (transports de personnes et d'écoliers), les modalités d'exploitation (personnels, véhicules, horaires, tarifs, titres de transports, responsabilités) et les conditions de financement. De plus, les bus sont adaptés aux personnes à mobilité réduite et les installations sont remises aux normes à chaque changement de matériel.

Concernant la mobilité douce, 30% de la population utilise ce mode de transport tant pour les loisirs que pour se rendre au travail. Dans le futur, la ville espère une augmentation de 10%. Elle possède déjà plusieurs zones où la vitesse des véhicules est fortement limitée à 30 ou à 20 km/h. De plus, elle s'est pourvue de vélos en libre-service, disponibles aux quatre coins de la ville et a créé des bandes cyclables pour améliorer la sécurité des utilisateurs.

La gare de Sion, qui est en cours de réaménagement, verra sa fonction d'interface entre les modes de transport renforcée et améliorée. Enfin, elle dispose d'un plan directeur des trafics complété par une étude de la circulation par quartier.

La politique des transports de la ville de Sion intègre des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Elle cherche à faciliter les déplacements de la population en optimisant le potentiel de chaque mode de transport et les lieux où ils sont le plus adaptés. Elle doit assurer une bonne accessibilité à l'agglomération afin de favoriser le développement économique. Elle vise à protéger les secteurs urbanisés de la pression du trafic et recherche un report modal en faveur des mobilités douces et des transports publics.



La commune d'Ayent ne dispose pas de politique des transports définie. Elle mène des actions sporadiques dans le domaine où il faudra harmoniser et /ou coordonner. Ses principales actions sont par exemple la mise en place d'un bus navette pour la station d'Anzère durant la saison touristique pour un coût de 200'000.-, la gratuité des transports publics pour les écoliers pour 300'000.- par année et le financement d'un lunabus pour les noctambules de la commune. Elle est tributaire de Car Postal et ne dispose d'aucune influence en matière de dessertes, d'horaires et de prix. La seule action dont elle est responsable consiste dans le financement et le maintien de certaines lignes considérées non rentable par Car Postal.



La commune de Savièse, également, ne dispose pas de politique des transports établie. Ses principales actions se situent dans le domaine des transports individuels motorisés. Actuellement, elle subit un engorgement aux heures de pointe dans les villages de Roumaz et St-Germain et elle a lancé une étude par rapport à une route de contournement. Le problème est tel qu'elle envisage la création de lignes directrices dans ce domaine. Les transports publics sont peu utilisés sur le territoire de la commune. Seuls les domaines scolaires et touristiques sont développés.

Concernant les lignes extérieures de la commune, elles ne sont pas adaptées en termes d'horaires et de cadences. En matière de mobilité douce, la commune aménage des trottoirs pour améliorer la sécurité.



La commune de Vétroz a subi de plein fouet le développement de la zone commerciale de Conthey en matière de trafic. A un point tel qu'aux heures de pointe les vétrozins préfèrent passer par le sud pour relier Sion. Une étude en collaboration avec le canton et la commune de Conthey relative à la zone commerciale a été menée pour déterminer une route de transit. La coordination des modes transport se fait essentiellement avec Conthey.

Actuellement, les bus entre Sion et Vétroz affichent une cadence de 30 minutes. L'idéal serait de parvenir à une cadence de 15 minutes. Mais la densité du trafic est telle que la durée du trajet n'est pas attractive. C'est pour cela que Vétroz a mis à l'étude la création d'une voie réservée aux bus pour améliorer la vitesse commerciale. De plus, elle a créé un bus navette, financé par la commune, pour relier le village à l'unité d'accueil pour écoliers.

En matière de transport individuel motorisé, elle a décidé de mettre en place des zones 30 dans le village et le vieux village, et, pour les ruelles les plus étroites, des zones 20. Les axes principaux, c'est-à-dire la route cantonale et l'avenue menant à la gare d'Ardon restent à 50km/h. La route cantonale constitue la colonne vertébrale de la commune. Cette dernière sera réaménagée pour améliorer la sécurité au centre du village. L'aménagement d'une rue par année est prévu avec ralentisseurs latéraux, un marquage au sol d'une bande cyclable et la réfection des trottoirs. A signaler qu'il manque une route de desserte au nord de l'autoroute. Mais hélas, ce souhait déjà vieux de 20 ans n'a toujours pas abouti.

Suite à la réhabilitation des torrents du village elle a profité de l'occasion pour créer des chemins pédestres longeant ces derniers. Elle investit de manière conséquente dans la sécurité des piétons et des cyclistes dans le village. Au niveau de l'éducation, les enseignants mettent déjà l'accent sur l'utilisation de la mobilité douce. Elle est consciente qu'elle doit encore travailler au niveau des entreprises et au niveau communal.

La commune de Vétroz travaille en collaboration avec la commune d'Ardon et de Conthey sur divers projets. Elle s'est rendue compte qu'un projet développé à Vétroz pouvait avoir des répercussions sur les communes avoisinantes.



La commune d'Ardon envisage son avenir avec un trafic plus dense dans la commune où il faudra diminuer la vitesse et prévoir l'aménagement de zones de 20 à 30 km/h voire des zones réservées exclusivement aux piétons. A terme, il faudra peut-être repenser la façon de circuler voire créer un parking-relais dans le bas du village. En matière de transport individuel motorisé, elle s'est dotée d'un radar qui permet d'analyser le trafic, les vitesses et les heures de passage. Grâce à cet instrument, elle a pu créer une carte du trafic routier et, ensuite, déterminer les actions possibles.

De plus, des contrôles réguliers sont effectués. Ce qui leur a permis de mettre le haut du village à 30km/h. La commune estime disposer de l'infrastructure routière suffisante pour les quinze prochaines années.

Actuellement, la gare d'Ardon est la dernière gare de Suisse à ne pas respecter les normes de sécurité. Cela vient de son âge et de sa vétusté. Pour pallier cette lacune, les CFF prévoient d'investir 42 millions de francs. La réfection de six ponts et la création d'un passage souterrain en font partie. Grâce à cette réfection, il est envisageable d'augmenter les cadences. En terme de transport public, son action réside au financement de lunabus et de cartes journalières pour les CFF. A l'identique de la commune d'Ayent, elle est tributaire de Car Postal en matière de bus. La mobilité douce est un mode peu utilisé dans la commune d'Ardon. La commune mène donc peu d'actions dans ce domaine. Elle a tout de même mis en place une bande cyclable et prévoit un rétrécissement de la route cantonale au centre du village pour améliorer la sécurité et la convivialité de son centre. En matière de protection de l'environnement, elle possède des zones de protection cantonale, des zones de paysage national et des zones nature nationales.

Agglomération sédunoise




L'agglomération a déjà mené un certain nombre de réflexion dans les différents modes de transports et définit un concept et des objectifs pour chacun.

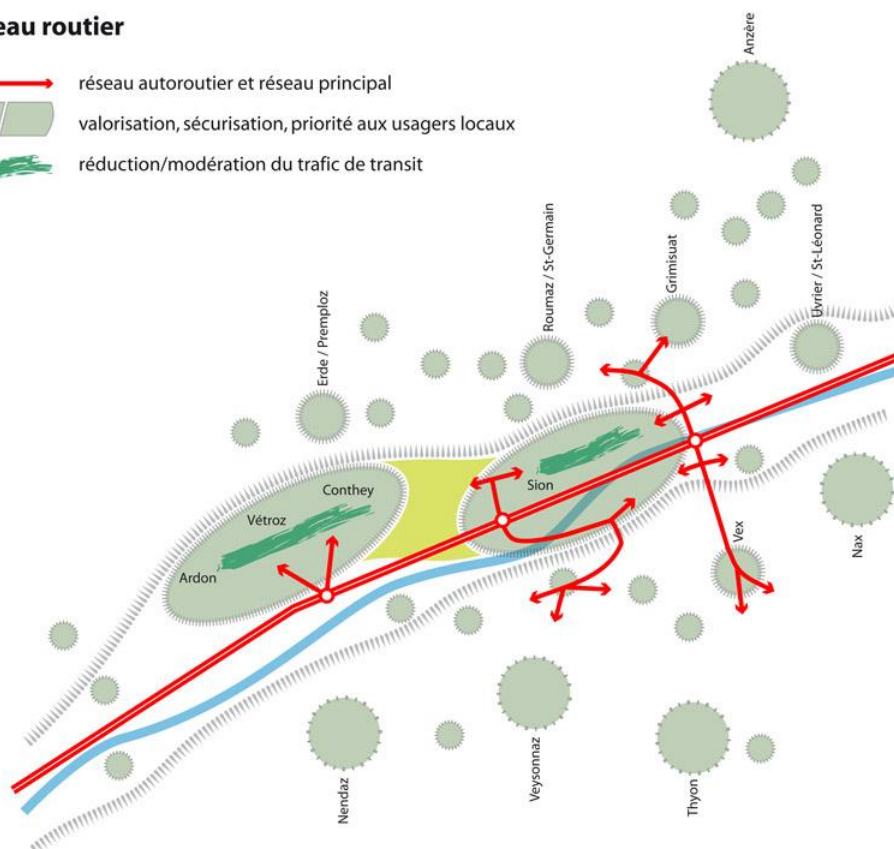
Le concept pour le transport individuel motorisé

Le réseau routier principal est en place. Mais il doit être adapté afin d'éviter son utilisation comme axe de transit parallèle à l'autoroute, l'autoroute et le réseau cantonal assurent l'accessibilité à l'agglomération, aux villages et aux stations des vallées latérales. Le concept a pour but de renforcer le rôle de l'A9 comme axe de transit et de liaison entre les différentes parties de l'agglomération. Les centres urbains et villageois sont valorisés et modérés afin d'améliorer la sécurité et la qualité de vie de tous les usagers et de diminuer les nuisances liées au trafic. Les transbordements vers les transports publics sont facilités par la création d'interfaces disposant de parkings, par le renforcement de leur attractivité (confort, vitesse commerciale, fréquence, ...).¹⁴

¹⁴ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/concept-general/trafic-individuel> consulté le 30.05.2011

Réseau routier

-  réseau autoroutier et réseau principal
-  valorisation, sécurisation, priorité aux usagers locaux
-  réduction/modération du trafic de transit



Concept du trafic TIM : source <http://www.agglosion.ch/images/plans/concept-traffic-individuel.jpg> consulté le 12.06.2011

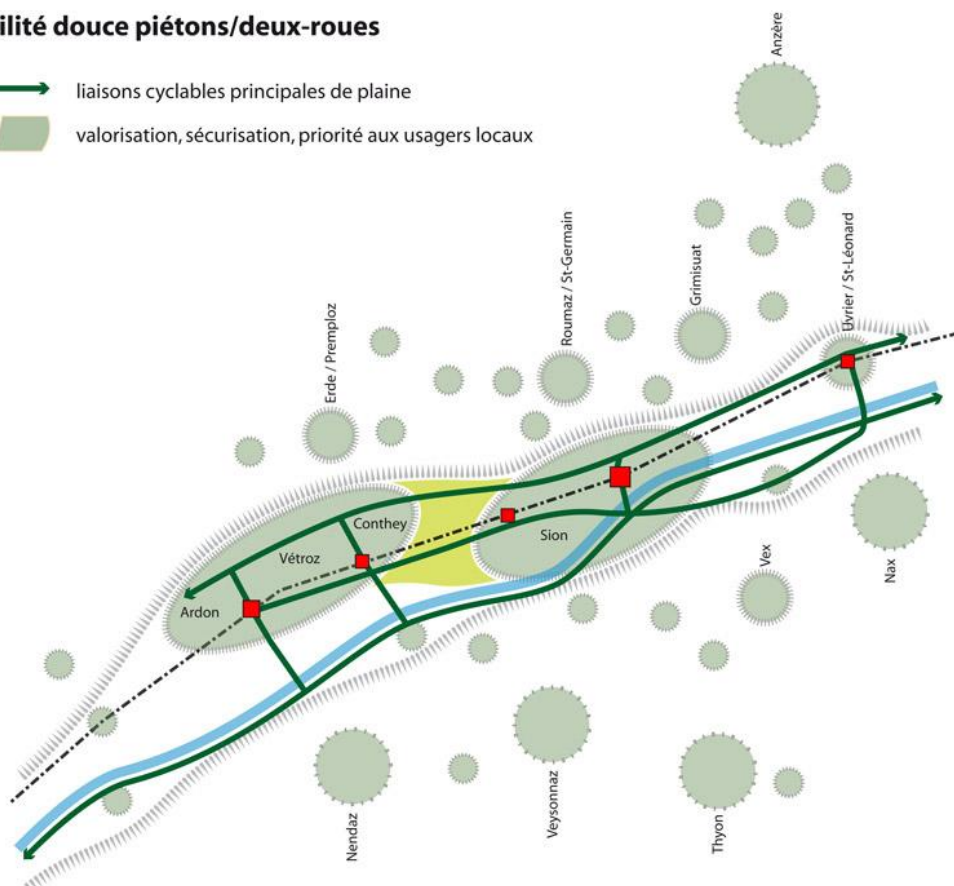
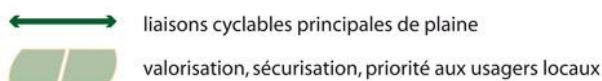
Les objectifs

- Garantir l'accessibilité à l'ensemble de l'agglomération
- Renforcer le rôle de transit de l'A9 et l'utilisation judicieuse de ses 3 jonctions,
- Limiter les impacts sur le territoire bâti et, notamment, sur les zones d'habitation et les centres,
- Assurer la sécurité de tous les usagers et plus particulièrement des usagers les plus vulnérables (piétons et deux-roues),
- Garantir la bonne circulation des transports publics en termes de vitesse commerciale,
- Offrir un confort de circulation optimal aux deux-roues, en particulier sur les axes principaux,
- Assurer des possibilités de stationnement pour les voitures à proximité de certains arrêts de transports publics ou des gares ferroviaires.¹⁵

¹⁵ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/les-objectifs/objectifs-mobilite> consulté le 30.05. 2011

Le concept de mobilité douce

Mobilité douce piétons/deux-roues



Concept du trafic MD : source <http://www.agglosion.ch/images/plans/concept-reseau-cyclable.jpg> consulté le 12.06.2011

Un aménagement de liaisons cyclables est-ouest directes, sûres et confortables est à réaliser entre les différentes zones urbanisées de plaine. Les liaisons transversales secondaires assureront la desserte fine du territoire et seront reliées au réseau principal et aux stations de transports publics. La continuité du réseau est à assurer. Les points de conflits potentiels avec le trafic automobile seront sécurisés. Le réseau d'agglomération sera connecté aux itinéraires de cyclotourisme. Les liaisons piétonnes et cyclables seront agrémentées de végétation et s'inséreront dans le paysage.¹⁸

Les objectifs

- Mettre en place un réseau deux-roues direct, sécurisé et confortable entre les diverses zones urbanisées de la plaine,
- Améliorer l'attractivité de la mobilité douce (à pied ou à vélo) en ville et dans les villages,
- Assurer des zones de stationnement vélos attractives à proximité des centres, des principaux générateurs de trafic, des gares et des arrêts de transports publics¹⁹.

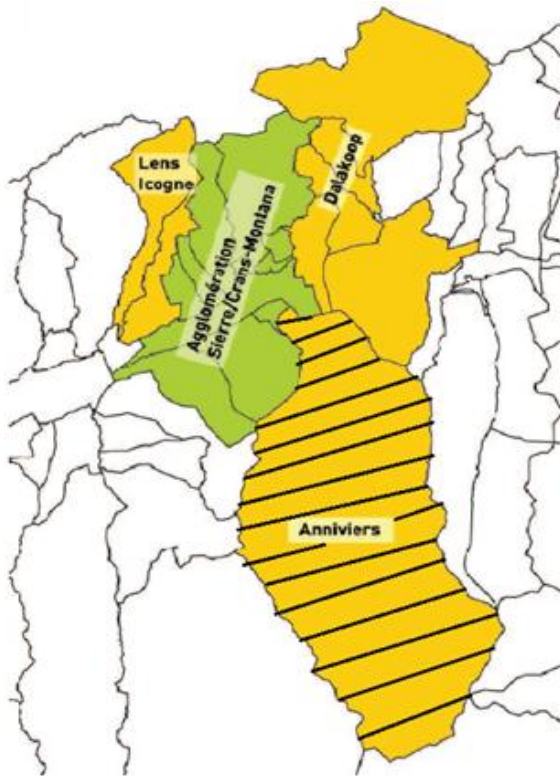
Le projet d'agglomération sédunoise a été introduit pour consultation publique du 14 juin au 13 juillet 2011. Celui-ci contient les différentes mesures que l'agglomération veut prendre en matière de mobilité, d'urbanisme et d'environnement. Les plans des différentes mesures proposées à la population se trouvent en annexe 3,4 et 5.

¹⁸ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/concept-general/reseau-cyclable> consulté le 30.05. 2011

¹⁹ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/les-objectifs/objectifs-mobilite> consulté le 30.05. 2011

Politique de la future agglomération Sierre-Montana

L'agglomération Sierre-Montana est composée de 18 communes. Elle se dessine par rapport à un axe nord-sud, de Montana à Sierre, avec comme pôles la ville de Sierre et la station de Crans-Montana.



Plan de l'agglomération Sierroise : source : <http://www.agglosierre-cransmontana.ch/fs/2010/cartes%20communes.pdf> consulté le 20.05.2011.

Remarque : Anniviers a décidé récemment de sortir du projet d'agglomération d'où la raison du hachuré

Pour disposer d'une vue d'ensemble de la politique de l'agglomération, nous avons rencontré Monsieur Christian Masserey de Montana, Monsieur Cédric Rudaz de Chalais, et Messieurs Mario Rossi et Stéphane Delaloye de Sierre. L'intégralité des entretiens se trouvent en annexe 2.



La ville de Sierre a modélisé les différents flux de véhicules et a dressé une cartographie des points d'engorgement, afin de redéfinir le plan de trafic avec un plan directeur des transports qui est basé sur le plan d'affectation des zones. Ensuite, elle a mené une étude d'impact des travaux pour définir où allaient se reporter les flux de transport pendant la période des travaux. Le but final étant d'amener plus rapidement le flot de trafic sur les axes de transits, au nord qui donnent sur la noble et louable contrée et au sud en direction de Chippis. Actuellement les nouveaux axes de transits donnant sur le Haut-Plateau ont été présentés aux différentes communes concernées. Celui donnant sur Chippis est déjà existant.

Depuis 2008, la ville a revu ses transports publics et a redimensionné ses lignes de transport pour optimiser le rapport coût/efficacité. De plus, elle a réussi à obtenir une modification de la concession des transports publics. Cette dernière est passée d'une concession de ligne à une concession de zone. Cela leur a permis une plus grande souplesse et une plus grande liberté pour redéfinir les lignes. La tarification de ces dernières fut auditée en 2008. Il en ressort que les tarifs pratiqués sont des plus concurrentiels par rapport à d'autres villes, mais, ne couvrent que 20% des frais de gestion le reste étant à la charge de la commune, pour finir, il faut noter que la politique des transports publics est influencée à 80% par les écoliers. Des améliorations de cadence sont prévues en dehors des horaires scolaires.



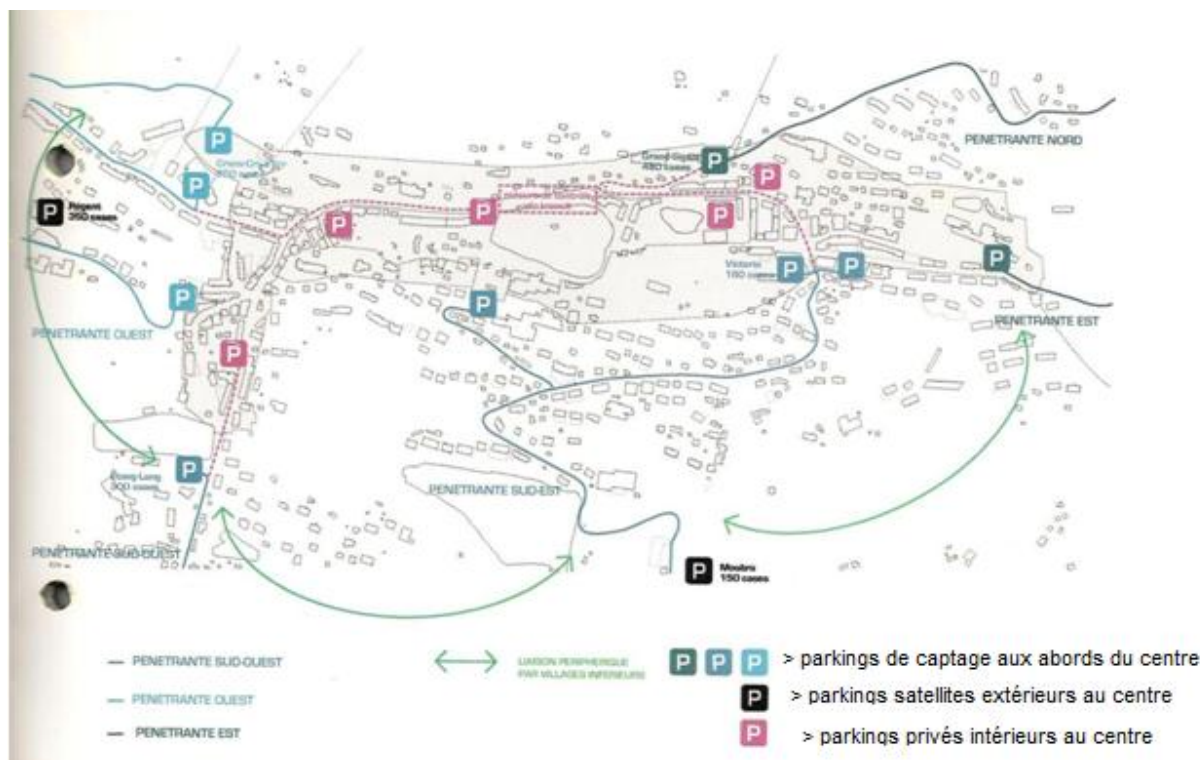
Plan des bus sierrois :
source Transitec- Juin
2004 v4

La mobilité douce est privilégiée au centre ville et pour les déplacements entre les différents quartiers et le centre. Des voies dédiées aux deux roues sont en cours d'élaboration. Le noeud central qui sert d'interface et de lieu de transbordements entre tous ces modes de transport sera la nouvelle place de gare. Elle disposera d'une nouvelle gare au sud des voies. routière, d'abris pour vélos et d'un parking

Pour la commune de Sierre, il s'agit d'une question de bon sens d'intégrer le développement durable à la politique des transports, comme, par exemple, le fait d'éviter que ses bus tournent à vide. Concernant les projets futurs, elle dispose d'infrastructures assez conséquentes pour satisfaire les améliorations prévues. Elle mise sur les SMC et le funiculaire pour absorber une partie de la demande et assurer le transfert modal.



La commune de Montana a mis en place une commission d'urbanisme et de mobilité depuis 2008. Elle a mené une analyse de fond sur l'aménagement de l'espace public. Il en est ressorti un plan directeur intercommunal, qui hélas n'a pas force de loi pour les communes du Haut-Plateau mais qui sert de base à la plupart des projets développés.

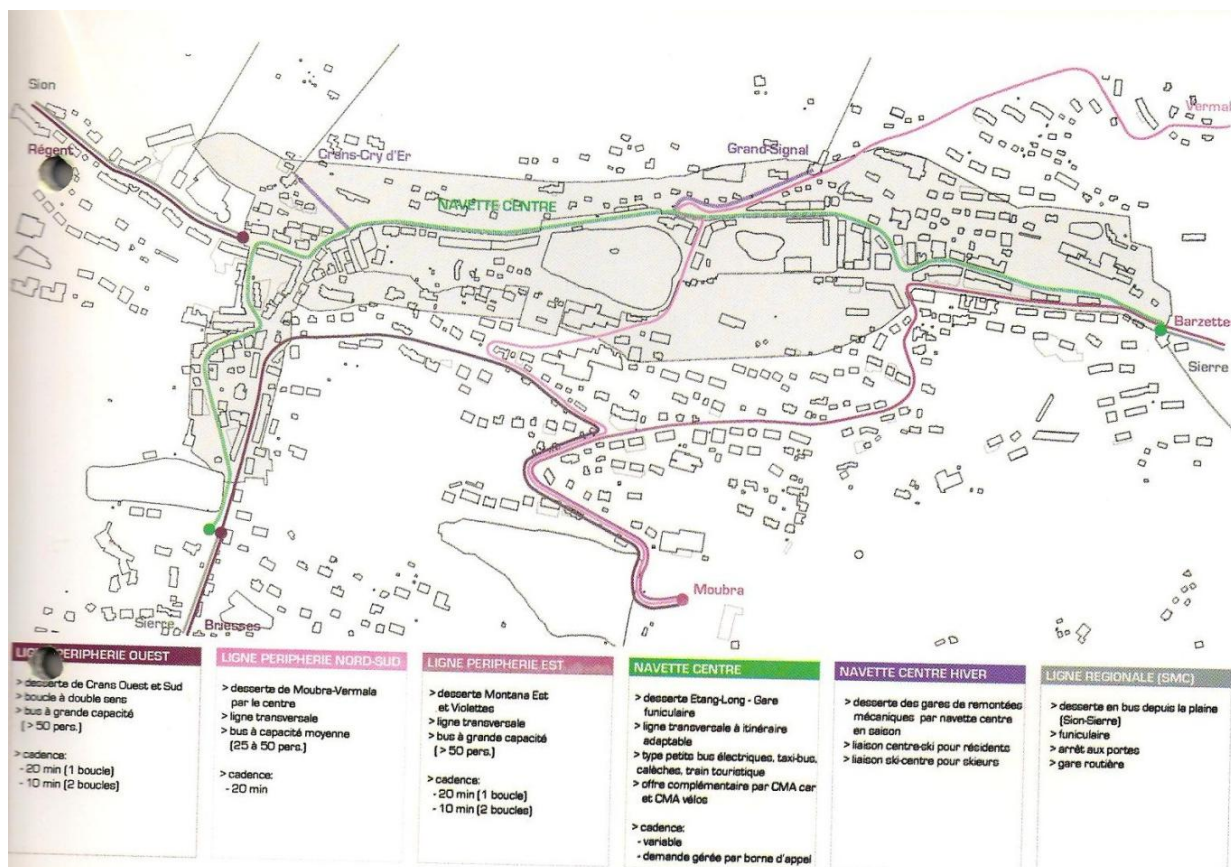


Plan des infrastructures routières de Crans Montana : source Crans Montana : Urbanisme et Mobilité ACCM décembre 2008

La période touristique est un facteur important dans l'élaboration de la politique en matière de transport individuel motorisé. La station subit un engorgement de ses infrastructures routières six semaines par année, phénomène entièrement imputable à la saison hivernale. La commune de Montana veut mettre en place, aux différentes portes de la station, des lieux de transbordement avec parking et arrêts de bus pour inciter la population et les touristes à utiliser les transports publics pour atteindre le cœur de la station. Le but est de réduire un maximum le transit au cœur de la station où la circulation est fortement contrôlée. La commune a prévu la construction de nouveaux parkings afin, de pouvoir offrir plus de mille places de stationnement aux différentes portes de la station. Cela permettrait de créer des zones 30 km/h dans Montana et Crans voire étendre celles-ci à toute la région, et de rendre le centre de la station beaucoup plus attractif. Enfin, pour inciter les gens à laisser leur voiture à l'extérieur de la station, la commune a mis en place des tarifs dégressifs par rapport à la localisation des parkings.

Pour pallier l'utilisation de la voiture, des bus navettes relient les parkings extérieurs au centre de la station. De plus, les bus desservant la station de Crans-Montana, gérés par l'entreprise SMC, sont gratuits.

Plusieurs zones sont en cours d'aménagement autour des principaux lacs de la station pour en faire des espaces de rencontre et les dédier à la mobilité douce, aux piétons. La commune est également en discussion avec l'entreprise Mobility Car, spécialisée dans le car sharing, pour son développement sur la station. Elle a aussi approché une société fabriquant des voitures électriques pour en équiper la station dans un futur proche.



Plan des lignes de transport publics de Crans Montana : source Crans Montana : Urbanisme et Mobilité ACCM décembre 2008



Chalais constate un manque général de desserte pour les communes de la rive gauche du Rhône. Elle déplore également un manque de transport public pour ses citoyens travaillant à l'extérieur de son territoire. Le futur des infrastructures routières est envisagé avec pessimisme. La volonté de désengorger les centres des villages pour réduire les nuisances sonores et la pollution risque d'augmenter la destruction du tissu économique local. Chalais estime être en porte-à-faux entre le besoin d'infrastructures, de zones à bâtir et entre le besoin de diminuer les nuisances et l'étalement du bâti.

En matière de transport public elle dispose d'un téléphérique entre Chalais et Vercorin, d'une ligne de bus entre ces villages tandis que Cars Postaux et Ballestraz SA assurent les lignes régionales. Cette dernière, entreprise privée, assure la ligne Sion - Sierre (rive gauche et rive droite du Rhône) et Grône-Loye. Plusieurs places de parking existent au départ du téléphérique couplées à un arrêt de bus pour faciliter le changement de mode transport. La vétusté et le faible débit horaire du téléphérique constituent des obstacles de développement qui devraient rapidement être corrigés tout comme la future ligne de bus reliant la commune au Val d'Anniviers.

Chalais envisage à l'avenir de réserver le cœur du village aux piétons et de limiter la vitesse à 30 km/h dans les quartiers avoisinants. La commune a fait un effort en termes de localisation et de dimensionnement des infrastructures pour qu'elles puissent être accessibles à pied ou à vélo. Le village étant traversé par une ancienne route cantonale, l'adaptation par la réalisation de trottoirs et de bandes cyclables a été grandement facilitée.

De plus, les challesards et les touristes sont déjà habitués à l'utilisation combinée de différents moyens de transport offerts par la commune pour se déplacer. En matière de développement durable et de protection de l'environnement, il est envisagé de bannir la voiture de la station de Vercorin et de favoriser les vélos électriques et les bus navettes. En ce qui concerne la tarification du téléphérique, Chalais suit la politique cantonale des transports par câble mais garde une grande marge de manœuvre et de liberté pour fournir des offres attractives aux différentes associations et aux entreprises communales.

Pour terminer, la commune reste très sceptique sur la finalité et la réelle utilité du projet d'agglomération. Elle estime avoir déjà payé de grosses sommes en terme de cotisation à l'association régionale pour un retour nul et affirme pouvoir se débrouiller seule, si ce nouveau projet n'apporte pas satisfaction.

Agglomération Sierre-Montana

Il s'avère que l'agglomération est en cours de formation. Pour l'instant, si chaque commune a pensé globalement la gestion et la combinaison de leurs différents modes de transport, il n'y a pas ou très peu de vision supra communale ou régionale. Le seul but commun serait le désengorgement de l'intérieur de l'agglomération, pour y privilégier la mobilité douce, en arrêtant les voitures aux entrées, par la création de parkings, et en utilisant au maximum les mobilités collectives.

Le projet d'agglomération a préparé plusieurs mesures dans ce sens qui ont été présentées à l'ARE.

- l'aménagement de la gare de Sierre pour améliorer l'interface entre les divers modes de transport qui s'y côtoient ;
- une modification de l'arrivée du funiculaire à Randogne pour faciliter l'accès aux pistes de ski et la création d'une interface entre les différents modes de transport ;
- une amélioration de la ligne du funiculaire. Ce dernier ayant été construit en 1911. Les voies actuelles reposent sur l'infrastructure de l'époque. Le but serait d'avoir une cadence au quart d'heure, et d'améliorer la vitesse commerciale.

Divers projet d'envergure sont aussi à l'étude :

- une ligne directe entre la gare de Sierre et le centre de Crans-Montana. Le coût du projet serait de l'ordre de 50 à 55 millions de francs pour une capacité de pointe de 2'000 à 2'500 p/h.
- une télécabine de Leuk à Leukerbad pour 90 millions de francs.
- Un train de Sierre à Vissoie pour un coût de 200 millions de francs.²⁰

²⁰ "[Projet d'agglomération Sierre / Crans-Montana, état des lieux avril 2010](#)", avril 2010, 46 p consulté le 20.05.2011

Conclusion

Au vue de la forte implication de Car Postal dans le paysage des transports publics valaisans. Une rencontre avec un responsable avait été envisagée. Or suite à un échange de correspondance, cette entrevue n'a pas pu avoir lieu. Pour des questions de confidentialité, il n'était pas envisageable que Car Postal communique sa stratégie en matière de transport urbain.

De manière générale, on constate que peu de commune disposent d'une ligne politique claire et précise dans ce domaine. Elles ont tendance à agir au cas par cas, par actions sporadiques dans le domaine problématique du moment. Même si l'on remarque, une sensibilité de plus en plus grande pour les domaines de la mobilité douce, de l'environnement, de la sécurité et de la densification du milieu bâti, aucune ligne directrice générale n'est appliquée. La taille du territoire, le changement de partis politiques au pouvoir, leur lien plus ou moins grand avec le tourisme ou encore l'état des finances communales peuvent être des raisons de ce manque de suivi.

On peut penser qu'une agglomération a tendance à agir en vase clos. Les interconnexions et l'interopérabilité avec les zones avoisinantes ne sont pas envisagées actuellement. De plus, une zone réfléchit seule, et la pratique benchmarking, c'est-à-dire aller voir ce que font les autres agglomérations semble être peu pratiquée. L'agglomération sédunoise a fait mention, en séance de présentation au public, le 15 juin à Savièse, de cette pratique par rapport à l'agglomération Bulloise, mais sans être rentré dans les détails.

Si une action politique se fait dans un sens ou dans un autre aucune, des communes contactées n'évaluent en terme chiffré le résultat de la mise en place de telle ou telle action. Aucune commune n'utilise d'indicateur leur permettant de mesurer objectivement le résultat d'un changement. Or, dans le cadre du projet d'agglomération c'est une donnée essentielle. Les deux projets agglomérations ont déjà été pré-évalués par la confédération et le seront à nouveau au moment du dépôt final. Pour avoir un suivi de l'impact de leurs mesures sur le temps, elle leur est essentiel de disposer d'instrument permettant d'évaluer et de rectifier le cas échéant. De plus, la confédération est en train de créer, suite à la première analyse des mesures des projets d'agglomération de première génération, une base d'indicateurs normalisés pour tous les projets dans le but de faire du benchmark.

C'est de ces postulats que découle la suite de mon travail avec une recherche sur les indicateurs existants aux trois niveaux de l'exécutif, sur les indicateurs utilisés au sein d'autres agglomérations et sur ce qui existe au niveau européen. S'en suivra un listing d'indicateurs utiles et pertinents pour l'analyse des mesures prises au sein des différents projets d'agglomération.

Les instruments de mesures

Recherche d'indicateurs

Les communes disposent d'instrument de mesure dans le cadre de leur gestion financière, mais rien ne transparait en ce qui concerne une mesure d'efficacité de leur politique en matière de transport. Actuellement, seul le canton semble disposer d'instruments adéquats. Ceux-ci sont intégrés dans le document relatif aux comptes et au budget de l'état du Valais²¹.

Au niveau fédéral, il existe énormément de documentation liée à la conduite de projets et à leur évaluation mais aucun document lié à une analyse à posteriori de la politique. Par contre, par rapport à l'analyse des agglomérations, des informations des premières analyses sont déjà ressorties, en termes d'indicateur, des projets d'agglomération de première génération. Ainsi, trouve-t-on l'ouvrage « *Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations* » ou bien sur le trafic via l'ouvrage « *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les Agglomérations* ». Ensuite pour l'évaluation des agglomérations, il faut se référer aux ouvrages suivants : « *Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération du 14 décembre 2010,* » « *Monitoring et contrôle des effets des projets d'agglomération (MOCA)* » et « *Concept de mise en œuvre en complément du rapport de recherche SVI 2004/090* ».

L'agglomération franco-valdo-genevoise, contactée pour l'occasion, base ses indicateurs sur les documents précités avec quelques variantes relatives aux spécificités de leur agglomération.

Enfin, au niveau Européen il existe un organe l'EEA, (Agence Européenne pour l'Environnement), qui dispose d'informations statistiques de la politique des membres de l'espace Schengen ce qui lui a permis de créer des instruments de mesures pour analyser les différentes tendances au niveau des pays européens.²²

Listing des indicateurs

Transport individuel motorisé

Nombre de places de parcs publics accessibles



Il s'agit du nombre de places de stationnement public avec une précision quant à la répartition de ces dernières dans les catégories mentionnées ainsi qu'une cartographie détaillée de leur localisation dans l'agglomération. L'utilité est de pouvoir visualiser l'offre de places de parking. Cet indicateur peut être combiné avec l'indicateur de taux de trafic horaire voir avec celui traitant des infrastructures pour mieux comprendre le flux de trafic. Grâce à cette utilisation conjointe, il sera plus aisé d'agir pour fluidifier le trafic ou repenser le positionnement des parkings. De manière secondaire, les indicateurs liés aux places de parc en entreprise peuvent être pris en complément.

²¹ Projet de Budget 2010, État du Valais, Service des finances

²² Towards a resource-efficient transport system, TERM 2009: indicators tracking transport and environment in the European Union, European Environment Agency, Office for Official Publications of the European Union, Copenhagen, 2010

Mesures

- 1) Nombre de places publiques pour 1000 habitants
- 2) Part des places de stationnement payantes
- 3) Part des places de stationnement gratuites avec limitation de temps
- 4) Part de places de stationnement gratuites sans limitation de temps
- 5) Cartographie des différents types de places de stationnement

Méthodologie

Par relevés statistiques des places sur le territoire de l'agglomération. Pour la population il faut se baser sur le dernier recensement.^{23 24}

Distances journalières

Il s'agit des distances journalières parcourues en voiture. Il peut être utilisé en combinaison avec l'indicateur du taux de motorisation afin de mieux cerner la demande de transport individuel. C'est un bon indicateur pour observer l'évolution de l'utilisation de la voiture dans le temps et les retombées des actions qui seront prises dans ce domaine.

Mesure

- 1) Distances journalières moyennes parcourues en TIM en km par habitant

Méthodologie

Les personnes cibles pour ce sondage sont domiciliées en zone urbaine (avec indication de l'intervalle de confiance).^{25 26}

Taux de motorisation

L'intérêt est de connaître la taille du parc automobile de l'agglomération. Il peut servir à suivre dans le temps l'évolution de ce dernier. Il serait judicieux de l'utiliser de concert avec l'indicateur précédent pour suivre l'évolution de la part des transports individuels motorisés dans les modes de transport. Il est envisageable de le combiner avec l'indicateur sur l'efficacité énergétique du parc automobile dans une optique de protection de l'environnement afin de mieux cerner l'état et l'âge moyen des véhicules qui sillonnent nos routes.

Mesures

- 1) Nombre de voitures pour 1000 habitants

²³ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.5.

²⁴ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.8.

²⁵ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.6.

²⁶ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.12.

Méthodologie

Par recensement des véhicules routiers, professionnels, et des véhicules civils, privés, qui sont immatriculés et dont le propriétaire est domicilié sur le territoire de l'agglomération. Nous trouvons les chiffres sur la base des données de l'OFS fournies par l'OFROU en vertu de l'Ordonnance sur le registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules, sur base du dernier recensement pour la population.^{27 28}

Coût d'exploitation de l'infrastructure routière

Le financement s'apparente souvent à une contrainte lorsqu'il est question de politique. L'évolution des coûts, des recettes et des recouvrements des coûts en ce qui concerne le transport routier motorisé est un indicateur important pour évaluer la durabilité du système de transport. L'indicateur porte seulement sur le coût de l'infrastructure routière. Le coût pour l'utilisation de la route, à l'exception des coûts externes, supportés par les usagers et les propriétaires de route en main privée ne sont pas couverts par cet indicateur.

Mesures

- 1) Coût par kilomètre
- 2) Coût par kilomètre-véhicule des routes de l'agglomération
- 3) Taux de couverture des coûts des transports individuels motorisés

Méthodologie

Cet indicateur se calcule par rapport aux investissements réalisés et futurs et par rapport aux coûts des entretiens sur une année. Des statistiques des nombres de véhicules traversant la région donnée est également nécessaire. La collecte des recettes et des coûts de l'infrastructure des routes demande la création d'un «compte de rue» au niveau de l'agglomération. Cela concerne notamment la pondération des taxes fédérales et cantonales collectées (par exemple, RPLP, les augmentations de taxes sur les carburants, taxes cantonales sur les véhicules à moteur). En outre, une norme commune pour l'amortissement des intérêts et des transferts internes devrait être établie dans la mesure du possible pour assurer la comparabilité des zones urbaines.^{29 30}

Nombre de stationnement sur le lieu de travail

L'intérêt est de déterminer le nombre de personnes pouvant se parquer sur son lieu de travail. Cet indicateur doit être utilisé avec l'indicateur suivant, si l'impact de ces dernières sur le TIM désire être analysé. Le mieux serait d'appliquer le même système de mesures que pour l'indicateur des places de stationnement public. Cela permettrait de mieux visualiser où sont les points d'arrivées et de départs des flux d'automobiles.

²⁷ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.7.

²⁸ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.14.

²⁹ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 8.1.

³⁰ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 5.1.

Lui rajouter l'indicateur de taux de trafic horaire autoriserait une meilleure compréhension de la dynamique des flux de véhicule à travers l'agglomération et d'améliorer la prise de décision sur la gestion du trafic urbain. Appliquer la méthodologie de l'indicateur des places de stationnement public peut engendrer des coûts très élevés et mérite donc réflexion avant une mise en application.

Mesures

- 1) Nombre de personnes disposant d'une place de parc au travail (en pourcentage)

Méthodologie

Les personnes cibles pour ce sondage sont celles qui exercent une activité lucrative, titulaires d'un permis de conduire, dont le ménage possède au moins une voiture et dont le lieu de travail est sur le territoire de l'agglomération (avec indication de l'intervalle de confiance).³¹

Coût d'une place de stationnement sur le lieu de travail



Les places de stationnement au lieu de travail jouent un rôle important pour le choix du moyen de transport. 87% des employés qui se rendent sur leur lieu de travail en voiture ont une place de stationnement. Dans 72% des cas, cette dernière est gratuite. Ce coût est donc égal à l'économie réalisée par le citoyen, s'il devait payer son stationnement dans un parking public ou privé.³²

Il doit être utilisé avec l'indicateur précédent afin de mieux comprendre l'intensité de l'incitation à prendre sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail. Ces deux indicateurs peuvent être utilisés en collaboration avec l'indicateur des places de stationnement public et du taux de trafic horaire. Ainsi, une vision globale sur les flux de trafics de l'agglomération permettrait une meilleure prise de décision dans le domaine.

Mesure

- 1) Coût mensuel moyen d'une place de stationnement, avec écart type

Méthodologie

Les personnes cibles pour ce sondage sont celles qui exercent une activité professionnelle lucrative, disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de travail (sur le territoire de l'agglomération). (Avec indication de l'intervalle de confiance).³³

³¹ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.8C.

³² La mobilité en Suisse Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, office fédérale de la statistique OFS, office fédérale du développement du territorial ARE, Neuchâtel 2007, ISBN : 978-3-303-11248-9 p.28.

³³ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.8D.

Transport publics

Fiabilité et ponctualité : taux de retards

Il s'agit ici de la fiabilité et de la ponctualité des services de transports publics, qu'elles soient objectives ou subjectives. Dans le cadre de la première mesure et pour mieux comprendre les résultats, il faudrait l'utiliser conjointement avec l'indicateur sur le taux de trafic horaire pour déterminer l'origine d'un éventuel problème lorsque la ligne traverse une zone à fort trafic ou à engorgement chronique. A noter que même si aucun retard n'est constaté dans les chiffres, le sentiment de ponctualité des transports publics par l'utilisateur peut s'avérer totalement différent.

Mesures

- 1) Part de retards aux stations terminus de l'agglomération
- 2) Sentiment de ponctualité selon enquête de satisfaction

Méthodologie

Elle se traduit par :

- des analyses statistiques des arrivées aux stations terminus avec un délai de retard de plus de 3 minutes par rapport à l'horaire.
- la détermination du pourcentage de retard durant la durée de prise d'informations.
- la détermination de la durée moyenne des retards et de l'écart type.

Pour la seconde, les données sont obtenues par sondage auprès des utilisateurs des transports publics (avec indication de l'intervalle de confiance)^{34 35}

Offre de transports publics

L'intérêt est de déterminer l'offre des transports publics fournie par habitant et l'intensité de leur utilisation. Afin de gérer au mieux l'offre dans une vision coûts/performance, il devrait être utilisé avec l'indicateur sur les coûts d'exploitation de l'infrastructure des transports publics.

Mesures

- 1) Kilométrage journalier des transports publics par habitant
- 2) Nombre de personnes par jour et par ligne³⁶

Méthodologie

Les trajets pris en compte sont les trajets effectués par les bus et les tramways. Les calculs se fondent sur l'horaire électronique des entreprises et des tachygraphes. Pour les deuxièmes mesures les comptages effectués par la compagnie de transport public sont indispensables.^{37 38}

³⁴ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 6.2.

³⁵ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.7.

³⁶ team+, nomad architectes, hintermann & weber, projet d'agglomération sedunois, rapport de consultation publique juin 2011, agglolion, p.86.

³⁷ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 6.3.

Sécurité dans les transports



Le but est de répertorier le nombre d'incivilités dans les transports afin de prendre les dispositions qui s'imposent pour diminuer ces exactions. Cet indicateur serait à utiliser avec un sondage sur la vision et le ressenti des utilisateurs de transports publics en matière de sécurité. Cela permettrait de mieux comprendre d'où vient la sensation d'insécurité des usagers. Des problèmes d'insécurité ont déjà vu le jour sur la ligne de Lunabus de la commune de Vétroz. Ce phénomène est certainement présent sur d'autres lignes.

Mesures

- 1) Nombre d'infractions dans les transports publics par voyageur-kilomètre

Méthodologie

Les statistiques de la police cantonale ont été harmonisées dans un projet de l'OFS. Les infractions routières peuvent être évaluées selon le lieu (train, tram, etc.) L'OFS a prévu d'évaluer uniquement les catégories principales mais peut théoriquement réaliser des évaluations pour le périmètre d'agglomération. Conjointement il serait intéressant d'interroger aussi les sociétés exploitantes. Ces dernières peuvent elles-mêmes disposer des chiffres en la matière. Voir peut-être plus pointus et exhaustifs, un individu ne porte pas toujours plainte auprès des autorités.³⁹⁴⁰

Coûts d'exploitation de l'infrastructure des transports publics

Cet indicateur permet d'observer les différents coûts en termes d'entretien, de renouvellement et d'extension des transports publics dans le but de les optimiser. Comme dit précédemment, il peut être utilisé conjointement avec l'indicateurs de l'offre de transports publics afin d'optimiser celle-ci par rapport aux coûts des infrastructures. Une comparaison avec les coûts de l'infrastructure routière pourrait être envisagée, mais de manière globale uniquement, étant donné que le système de mesures est différent pour ces deux indicateurs.

Mesures

- 1) Coûts et produits de l'offre des transports publics.
- 2) Coûts et produits de l'infrastructure des transports publics.
- 3) Taux de couverture des coûts des transports publics.

Méthodologie

Contrairement à l'indicateur pour l'infrastructure routière, il faut tenir compte à la fois du coût de l'infrastructure nécessaire (voies ferroviaires, bus, etc.) et des coûts de leur utilisation ou l'offre de transport public (comme le personnel, l'énergie et les coûts des véhicules). Le calcul des coûts doit être pris en compte quelle que soit la réglementation spécifique de financement des transports publics. Il faut distinguer l'offre des transports publics de l'infrastructure de transport public. La distinction est claire en raison des principes juridiques au niveau fédéral.

³⁸ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.13.

³⁹ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.4

⁴⁰ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.5.

Une telle séparation est demandée à la compagnie de transport, en raison des instruments financiers du gouvernement fédéral. L'organisation doit s'aligner sur cette séparation. Les infrastructures des transports publics sont constituées de l'infrastructure ferroviaire et de bus. L'article 62 de la Loi sur les chemins de fer régit la répartition des infrastructures. En particulier, cela inclut tous les systèmes et les équipements qui doivent être utilisés dans le cadre de l'accès au réseau en commun, en particulier les gares de correspondances, sites propres et bandes réservées, arrêts, panneaux etc., mais aussi des ateliers, des installations d'entretien et l'alimentation électrique.

En raison de ces mécanismes particuliers de financement, les communes ne sont, dans les transports publics, normalement pas confrontées à des coûts totaux, mais "seulement" aux paiements précités pour l'offre de transport public et avec les contributions à l'infrastructure des transports publics.^{41 42}

Capacité de transports

L'objectif est de connaître le taux de remplissage des bus afin de déterminer si le matériel roulant mis à disposition sur les lignes est suffisant, excédentaire ou déficitaire. Cet indicateur pourrait être utilisé en soutien de l'indicateur de l'offre de transports publics et de celui des coûts de l'infrastructure de transports publics afin d'optimiser au mieux le matériel roulant sur les différentes lignes. La disponibilité des véhicules pourrait dès lors être mieux adaptée en fonction des pointes constatées à certaines heures de la journée, en fonction du type de ligne (urbaine ou rurale ou mixte), en fonction d'une volonté de la société exploitante de poursuivre une rationalisation des coûts, notamment en carburant, par rapport à la demande réelle.

Mesure

- 1) Pourcentage de remplissage des bus par ligne et par course en moyenne.

Méthodologie

Comptage des passagers sur les lignes de bus sur une durée déterminée à l'avance suivi par une analyse statistique des données avec moyenne et écart type et par course si cela est faisable.⁴³

Cadence horaire

Cet indicateur permet de déterminer combien de lignes de bus répondent aux cadences de 15 min pour le réseau urbain et 30 min pour le réseau d'agglomération non-urbain. Cet indicateur n'a pas pour but de pousser tous les bus à une cadence de 15 min. En effet, pour des raisons de coûts et d'optimisation des lignes cela s'avère impossible. Il sert à faire un constat des cadences des différentes lignes de transports. Il permet de détailler l'offre de transport public et donc pourrait être utilisé avec l'indicateur du même nom. Le choix du seuil de 15 min pour les cadences vient du concept de transport public de l'agglomération sédunoise. Cette dernière voulant mettre ses pôles secondaires à cette cadence.

⁴¹ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 8.2.

⁴² Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 5.2.

⁴³ Selon interview menée auprès des autorités

Mesures

- 1) Part des lignes de bus avec une cadence horaire de 15 min
- 2) Part des lignes de bus avec une cadence horaire de 30 min
- 3) Part des lignes de bus avec une cadence horaire de 1h et plus

Méthodologie

Analyse des horaires fournis par les entreprises de transports publics.⁴⁴

Amplitude horaire

Le but est de connaître combien de lignes de bus répondent à une amplitude horaire de 16h ou allant de 6h à 22h. Cette amplitude horaire devrait être exploitée sur les plus grandes lignes et ou sur des lignes dites de seconde importance. Il faut l'utiliser en coordination avec l'indicateur sur la capacité de transports et celui du coût d'infrastructure de transports publics pour que le but désiré soit atteint de la manière la plus optimale possible.

Mesures

- 1) Part des lignes de bus avec une amplitude horaire de 16h
- 2) Part des lignes de bus avec une amplitude horaire de 15h
- 3) Part des lignes de bus avec une amplitude horaire de 14h et moins

Méthodologie

Analyse des horaires fournis par les entreprises de transports publics.⁴⁵

Mobilité douce

Places de stationnement pour vélo dans l'espace public



Le but de cet indicateur est de déterminer le nombre de places de stationnement pour vélo sur le territoire de l'agglomération et leur localisation, afin de déterminer l'offre en la matière et d'agir où le manque d'infrastructure se fait sentir. Dans un proche avenir, il serait envisageable de créer une brochure avec les différentes pistes cyclables et les parcs à vélo pour inciter plus de personnes à utiliser le vélo comme moyen de locomotion dans la ville.

Mesures

- 1) nombre de places dans l'espace public.
- 2) nombre de places dans les gares.
- 3) Cartographie des places de stationnement pour vélo

Méthodologie

Recensement de tous les parcs à vélo publics sur le territoire de l'agglomération.^{46 47}

⁴⁴ Selon interview menée auprès des autorités

⁴⁵ Selon interview menée auprès des autorités

⁴⁶ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.3.

⁴⁷ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.2.

Offre de mobilité douce

L'intérêt est de connaître ce que l'agglomération offre comme infrastructure cyclable et pédestre afin d'observer dans quels quartiers ou zones l'offre est insuffisante. Cet indicateur devrait être utilisé avec le précédent afin d'établir une cartographie précise de l'offre d'infrastructure cyclable sur le territoire de l'agglomération.

Mesures

- 1) Kilométrage de pistes cyclables par habitant
- 2) Kilométrage des chemins pédestres

Méthodologie

Recensement des pistes cyclables et des chemins pédestres sur le territoire de l'agglomération.⁴⁸

Zone piétonne



L'objectif est de recenser toutes les zones où l'accent est donné aux piétons. Afin de déterminer au mieux l'offre de mobilité douce, cet indicateur devrait être exploité avec les deux précédents pour obtenir une vision globale de l'offre que propose l'agglomération en matière de mobilité douce. Cette offre devrait idéalement se confronter à la demande de la population en la matière et si l'offre est insuffisante, envisager une extension de certaines zones ou bien un aménagement de ladite zone.

Mesures

- 1) Recensement de toutes les zones 20
- 2) Recensement de toutes les zones 30
- 3) Cartographie de ces zones

Méthodologie

Recensement des zones à vitesse réduite sur le territoire de l'agglomération.⁴⁹

Combinaison des modes de transports et planification du trafic

Part modale des différents modes de transport

Le but est de définir la part de chaque mode de transport sur le territoire de l'agglomération. Cet instrument sert à faire le point sur la situation actuelle et de pouvoir, par la suite, le comparer avec la situation future. Il permet d'évaluer la répercussion de l'orientation de la politique en matière de transport.

Mesures

- 1) Part modale TIM
- 2) Part modale TP
- 3) Part modale MD

⁴⁸ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.36.

⁴⁹ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.36

Méthodologie

Les personnes cibles pour ce sondage sont domiciliées en zone urbaine avec des données valables sur la commune (avec indication de l'intervalle de confiance). Ou bien il est envisageable de collecter les données auprès des sociétés exploitantes des lignes des transports publics et auprès du service d'immatriculation.^{50 51}

Habitants selon la classe de desserte

L'objectif est de connaître la répartition de la population par rapport à la qualité de la desserte de transports publics. Cet instrument est à utiliser conjointement avec celui en rapport avec l'offre de transports publics et avec l'indicateur sur les coûts d'infrastructure. Avec la batterie d'instruments susmentionnés, il sera plus aisé de comprendre où se trouvent les points litigieux. Il sera alors possible d'élaborer des actions pour améliorer la qualité de la desserte dans les zones à forte population, d'adapter le service aux usagers pour les zones moins denses.

Mesures

- 1) Nombre d'habitants
- 2) Part des habitants dans les zones de qualité de desserte A
- 3) Part des habitants dans les zones de qualité de desserte B
- 4) Part des habitants dans les zones de qualité de desserte C
- 5) Part des habitants dans les zones de qualité de desserte D
- 6) Part des habitants hors des zones de qualité de desserte A, B, C, D

Méthodologie

Les classes de desserte en transports publics doivent être calculées conformément à la norme VSS 640 290. Des informations complémentaires se trouvent dans le document « *Desserte et accessibilité en Suisse avec les transports publics et le trafic individuel motorisé : Rapport de base* » auprès de l'ARE. Les classes A à D sont définies de par la qualité de la desserte des arrêts qui dépendent de la fréquence des transports publics et de par leur accessibilité.⁵²

Taux de trafics horaires



Le but étant de déterminer pour chaque rue le nombre de véhicules horaires. Cet instrument a beaucoup d'importance pour visualiser l'état du trafic urbain et pour connaître les différentes zones d'engorgement du réseau routier. Comme dit précédemment, cet indicateur peut être utilisé avec les indicateurs en relations avec les places de parcs pour compléter la cartographie. Avec tous ses éléments il est possible de définir des objectifs et un plan directeur du trafic urbain et par la suite un plan d'action pour l'amélioration de la fluidité du trafic.

⁵⁰ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.2

⁵¹ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.1.

⁵² Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 2.1B.

Mesures

- 1) Nombre de voitures en moyenne par heure.
- 2) Référencer les heures de pointe.
- 3) Déterminer la moyenne pour les heures de pointe
- 4) Cartographie des zones à fort trafic.

Méthodologie

Comptage des passages par heure, pour sur une durée déterminée, sur les différentes routes de l'agglomération à l'aide de radar, comme l'a fait la commune d'Ardon.⁵³

Accidents de la route

Cet indicateur détermine le nombre d'accidents et la gravité des blessures, précise la part d'accidents causés par chaque mode de transport et les points noirs où la concentration d'accidents est forte sur l'infrastructure routière. Il peut être mis en corrélation avec l'indicateur précédent pour constater ou pas si les lieux à fort engorgement sont ceux qui génèrent le plus d'accidents. La liaison des deux indicateurs permettrait d'intégrer des mesures de sécurisation des tronçons problématiques aux mesures de désengorgement.

Mesures

- 1) Accidents par habitant, avec ou sans blessés
- 2) Nombre de blessés par habitant, graves ou légers
- 3) Nombre de morts sur la route par habitants
- 4) Part des accidents impliquant des voitures de tourisme sur l'ensemble des accidents avec des blessés.
- 5) Part des accidents impliquant des transports publics sur l'ensemble des accidents avec des blessés
- 6) Part des accidents impliquant des piétons ou des vélos sur l'ensemble des accidents avec des blessés
- 7) Cartographie des fortes concentrations d'accident.

Méthodologie

La recherche de données pour cet indicateur est grandement facilité étant donné que ces dernières sont centralisées sur la plateforme MISTRA (www.mistra.ch) depuis 2009. Les statistiques d'accidents cantonales sont en cours d'harmonisation. Les accidents sont enregistrés dans une procédure révisée et normalisée. Dans MISTRA les accidents sont enregistrés et peuvent être évalués plus en détail. Ce qui facilite grandement les calculs de mesures et permet d'effectuer des comparaisons entre accident. Afin de déterminer si des causes communes existent et si ces causes sont dues à un manque de sécurisation, un problème d'engorgement ou un problème de signalisation.^{54 55}

⁵³ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.37.

⁵⁴ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.8.

⁵⁵ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 3.1.

Environnement

Particules fines



Le choix des PM10 comme indicateur de l'atteinte à la qualité de l'air, dû au trafic routier, se justifie parce qu'il est le seul pour lequel des données différenciées selon la source sont disponibles. Cet indicateur est à utiliser avec les deux autres relatifs aux polluants atmosphériques et ce, dans le but de disposer d'un état global de l'air de l'agglomération. Ces outils permettront d'obtenir toutes les informations utiles pour envisager une action en profondeur et à long terme. Même si en cas de fort dépassement des valeurs limites le canton reste l'autorité compétente, il n'est pas interdit aux agglomérations d'être proactives et d'inciter ses concitoyens à diminuer la pollution pour empêcher ces dépassements.

Mesures

- 1) Relevé en moyenne journalières des PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) avec valeur maximum $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Méthodologie

PM10 est une norme pour les particules fines, calculée selon la taille. Les particules fines d'un diamètre aérodynamique inférieur à $1 \mu\text{m}$ sont toutes prises en compte, pour les particules plus grandes, on calcule un pourcentage qui diminue avec l'accroissement de leur taille pour atteindre finalement zéro pour cent pour des particules d'environ $15 \mu\text{m}$. Les prises de mesures se font sur une année. Pour les détails plus techniques il faut se référer à avec l'office fédéral de l'environnement.⁵⁶

57 58 59

Oxydes d'azote

Le but est de savoir si l'agglomération respecte les normes en matière de pollution atmosphérique définie par l'ordonnance sur la protection de l'air pour l'oxyde d'azote et ses dérivés. Comme dit précédemment, les indicateurs sur les polluants atmosphériques doivent être utilisés conjointement. Même si, le PM10 est le plus précis, les principaux émetteurs de dioxyde d'azote sont fortement liés au trafic routier. Ce dernier reste donc un indicateur important pour la qualité de l'air.

Mesure

- 1) Débit massique égal ou supérieur à 2500 g/h ou $250 \text{ mg}/\text{m}^3$

Méthodologie

Relevés, modélisations et calculs des émissions selon les méthodes de l'office fédéral de l'environnement.^{60 61 62}

⁵⁶ team+, nomad architectes, hintermann & weber, projet d'agglomération sédunois, rapport de consultation publique juin 2011, agglomération, p.46.

⁵⁷ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 4.12.

⁵⁸ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 4.2.

⁵⁹ Poussières fines, Questions et réponses concernant les propriétés, les émissions, les immissions, les effets sur la sante et les mesures état en mars 2011, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC Office fédéral de l'environnement OFEV, Division Protection de l'air et RNI

⁶⁰ <http://www.bafu.admin.ch/umwelt/indikatoren/08588/index.html?lang=fr> consulté le 10.06.2011

⁶¹ Ordonnance sur la protection de l'air, annexe1 art6 al 61 et 62

Ozone

L'intérêt est de connaître le taux de pollution lié à l'ozone, gaz nocif pour la santé et la végétation. Ce taux est lié directement au trafic routier qui produit les composants essentiels à son apparition. De plus, la topographie spécifique du canton favorise son stationnement dans l'air ambiant. Cet indicateur garde son importance pour les agglomérations valaisannes même s'il est difficile d'agir pour contrer cette pollution.

Mesure

- 1) O³ Nombre de valeurs horaires ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) valeur limite tolérée 120

Méthodologie

Relevés, modélisations et calculs des émissions selon les méthodes de l'office fédéral de l'environnement, en tenant compte de la valeur limite de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à l'heure^{63 64 65}

Nuisances sonores



Les nuisances sonores constituent une sorte de pollution. En effet, elles provoquent un désagrément à ne pas prendre à la légère, surtout pour les riverains proches des voies de trafic routier, ou de dépôts d'autobus, par exemple. Il s'agit de faits incommodes qui peuvent déboucher sur des troubles divers et causer la détérioration de la santé des individus. Du point de vue économique et financier, l'impact n'est pas anodin si ces troubles se traduisent par des plaintes à dédommager. Il est donc important de connaître de manière globale les personnes touchées et les zones où le bruit dépasse la norme. Afin de pouvoir mettre en place les mesures qui s'imposent telles que des parois antibruit ou une zone à vitesse réduite. Cet indicateur pourrait être utilisé avec celui du taux de trafic horaire. Ces deux instruments utilisés conjointement permettraient d'axer la politique sur la fluidité du trafic et sur la diminution de la pollution sonore.

Mesures

- 1) Part de la population exposée à des nuisances sonores routières supérieures à 55db
- 2) Cartographie des zones dépassant la norme

Méthodologie

La valeur limite adoptée est de 55 dBA pendant la journée. Elle correspond à la valeur limite d'émission de bruit dans les zones de degré de sensibilité II selon l'ordonnance sur la prévention contre le bruit, (OPB).

Le niveau de bruit est à calculer d'après les données sur la circulation routière de l'ARE et sur le modèle numérique sur les bâtiments Vektor25 et le MNT25 de swisstopo. Sur ces bases, les émissions de bruit pour chaque bâtiment habité doivent être rapportées aux données démographiques issues du dernier recensement.

⁶² Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.40.

⁶³ <http://www.bafu.admin.ch/umwelt/indikatoren/08588/index.html?lang=fr> consulté le 10.06.2011

⁶⁴ team+, nomad architectes, hintermann & weber, projet d'agglomération sedunois, rapport de consultation publique juin 2011, agglomération, p.46.

⁶⁵ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.40.

La base de données de bruit en Suisse est disponible depuis septembre 2007 et comprend un système d'information géographique (routes et voies ferrées, bâtiments, etc.), une base de données (telles que la charge de trafic par la rue, les habitants par bâtiment, etc.) et un programme de mesure du bruit. Les volumes de trafic sont basés sur les données de 2000 et les données de construction de la carte nationale à l'échelle de 1:25 000.^{66 67 68}

Efficiencia energética del parque automovilístico

L'intérêt est de connaître l'état du parc automobile des habitants des agglomérations. Les engins récents étant moins polluant que leurs prédécesseurs, cet indicateur peut être utilisé conjointement avec ceux liés aux polluants atmosphériques afin de déterminer s'il y a une corrélation entre l'état du parc automobile et la pollution atmosphérique. Si c'est le cas, l'intérêt d'inciter à renouveler et donc de mesurer l'état du parc automobile prend tout son importance.

Mesures

- 1) Part des véhicules qui répondent à la norme Euro 5⁶⁹

Méthodologie

Recensement auprès du service automobiles du Valais des véhicules dont les propriétaires sont domiciliés sur le territoire de l'agglomération.^{70 71}

Mitigation du territoire

Le degré de morcellement est un indicateur approprié du caractère du paysage, ainsi que sur la menace qui pèse sur les espèces, sur les habitats et la biodiversité. En Valais la nature et nos panoramas sont notre plus belle richesse. Il est important de les protéger. Cet indicateur permet de dresser l'état actuel. Afin de changer la tendance ce sont des actions à long terme qui doivent être mises en place. Et leurs résultats seront visibles uniquement dans le temps.

Mesure

- 1) Taille de la largeur de maille en km² d'habitats non morcelés

Méthodologie

La largeur effective de maille est la grandeur servant à mesurer le degré de morcellement. Elle correspond à la taille des « mailles » créées par le réseau de voies de communications et des surfaces bâties sans tenir compte des lacs.^{72 73}

⁶⁶ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 4.11.

⁶⁷ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 4.1

⁶⁸ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 4.1

⁶⁹ http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28186_fr.htm consulté le 10.06.2011

⁷⁰ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 4.13.

⁷¹ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 4.3

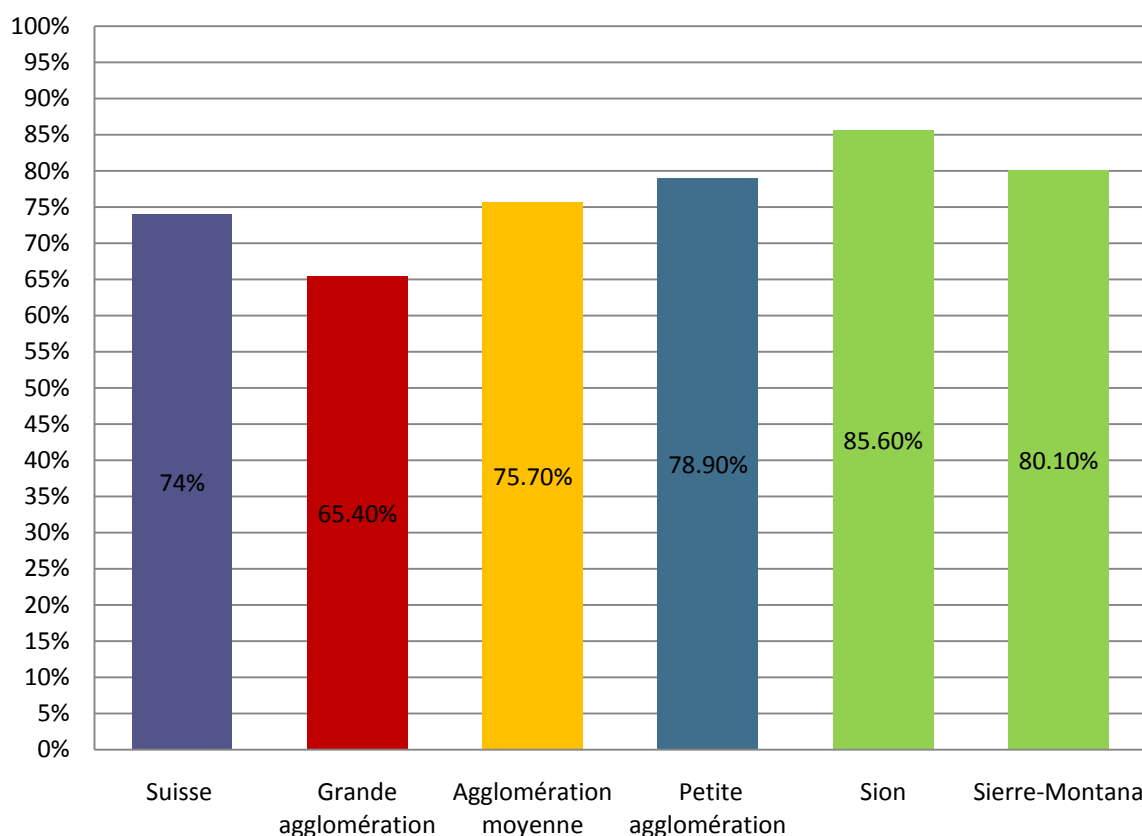
Analyse des agglomérations

Selon les données actuellement disponibles auprès de la confédération, du canton, des agglomérations et des communes, il est impossible de mener une étude complète de tous les indicateurs précités. En effet, pour les agglomérations étudiées, Sion et Sierre-Montana, nous disposons de données fiables pour analyser uniquement six indicateurs sur les vingt sept présentés. Nous disposons bien de quelques données supplémentaires mais elles sont brutes rendant ainsi l'analyse à ce jour impossible. Enfin, pour les autres indicateurs, il faudrait demander aux agglomérations de les récolter, ce qui en l'état actuel n'est pas envisageable.

De plus, les deux agglomérations concernées sont, selon le classement de la confédération, dans deux catégories distinctes. L'agglomération sédunoise est considérée comme étant de taille moyenne et celle de Sierre-Montana est considérée comme petite. Leur comparaison pour certains indicateurs n'est donc pas très judicieuse.

Cependant, nous allons tout de même analyser les indicateurs disponibles pour en tirer déjà certaines conclusions, qui pourraient inciter les communes à des recherches plus poussées.

Nombre de place de stationnement sur le lieu de travail



⁷² Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 4.7.

⁷³ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.40.

Origine des données

ARE/OFS: Microrecensement transport 2005.

Conclusion

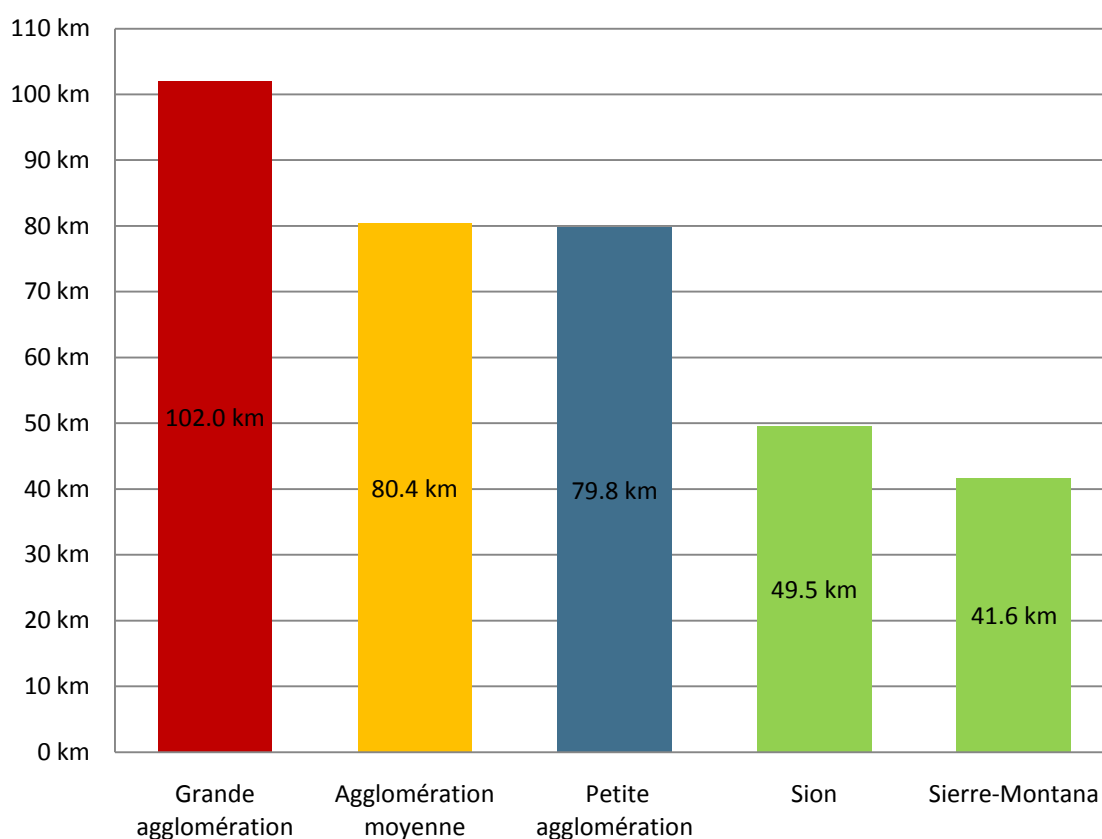
Le Valais, avec sa topographie particulière, a toujours privilégié la voiture comme moyen de transport. On peut ainsi constater que l'agglomération sédunoise dépasse largement, de plus de 11 points, la moyenne de sa catégorie. La capitale du canton, centre économique, attire beaucoup de travailleurs pendulaires d'où ces chiffres.

Si par contre, en 2005 l'agglomération Sierre- Montana est dans la moyenne de sa catégorie, cela devrait changer dans l'avenir étant donné que la ville de Sierre souffre d'un manque de places de stationnement.

On constate que les agglomérations valaisannes sont bien en dessus de la moyenne Suisse. Mais, ce n'est pas qu'en Valais que ce phénomène existe. Il est latent dans tout le pays.

Offre de transports publics

Nombre de kilomètres journaliers des transports publics tout confondu par habitant



Origine des données

CFF/UTP: horaires 2005/2007

Conclusion

L'offre de transports publics est de presque 40% inférieure à ce qui est proposé au travers du pays. Cela peut s'expliquer par plusieurs points :

- un problème d'étalement du milieu bâti qui accentue les distances entre les différents pôles ;
- une forte présence des transports individuels qui prêterite le développement des transports publics ;
- un problème de rendement, des lignes qu'on ferme ;
- une influence des mentalités comme notamment sur le Haut-Plateau où les touristes ne veulent pas abandonner leur voiture ;
- un vieillissement des installations des transports publics (téléphérique Chalais-Vercorin, Funiculaire SMC) qui en étant moins performant, deviennent moins attractifs ;
- un aspect historique où la ligne de bus, avec ses horaires, est efficace seulement pour les écoliers ;
- pour les bus sédunois il est convenu de diminuer les pertes et d'assurer un service minimum de qualité⁷⁴.

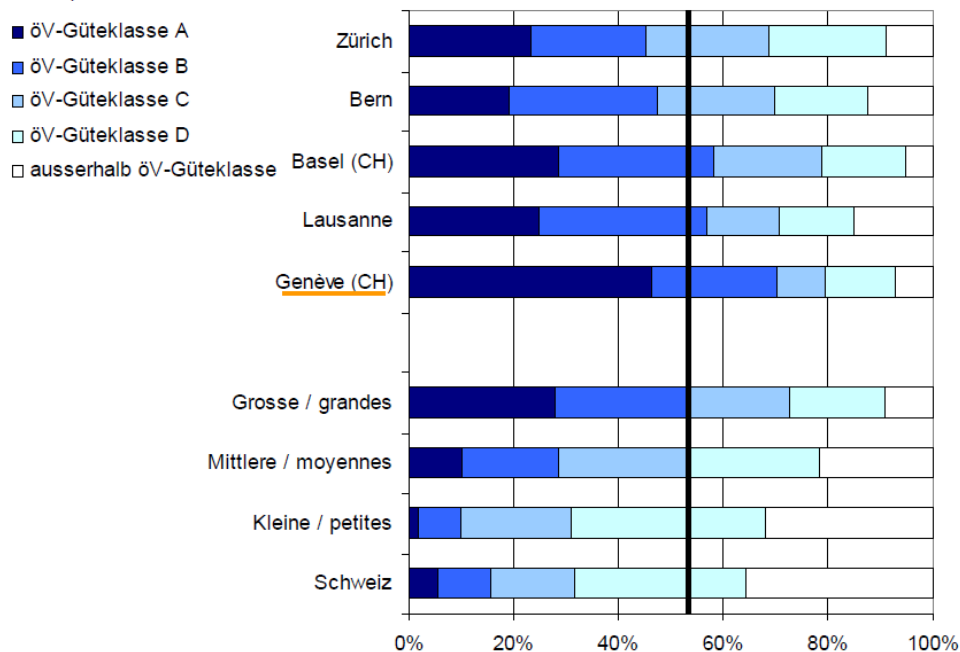
Dans ce domaine le Valais est à la traîne et doit non seulement étoffer son offre en la rendant plus attractive mais aussi, chose moins évidente, changer les mentalités.

Habitants selon la classe de desserte

L'horaire électronique sur lequel se fondent les calculs est encore incomplet. L'horaire utilisé comprend des données de l'indicateur officiel et de 29 entreprises de transports. Il manque encore près de 5% des horaires de diverses entreprises de transports. Pour les agglomérations indiquées en rouge, on ne dispose d'aucune information sur le trafic de proximité et pour les agglomérations signalées en orange, il manque des informations de quelques entreprises locales.

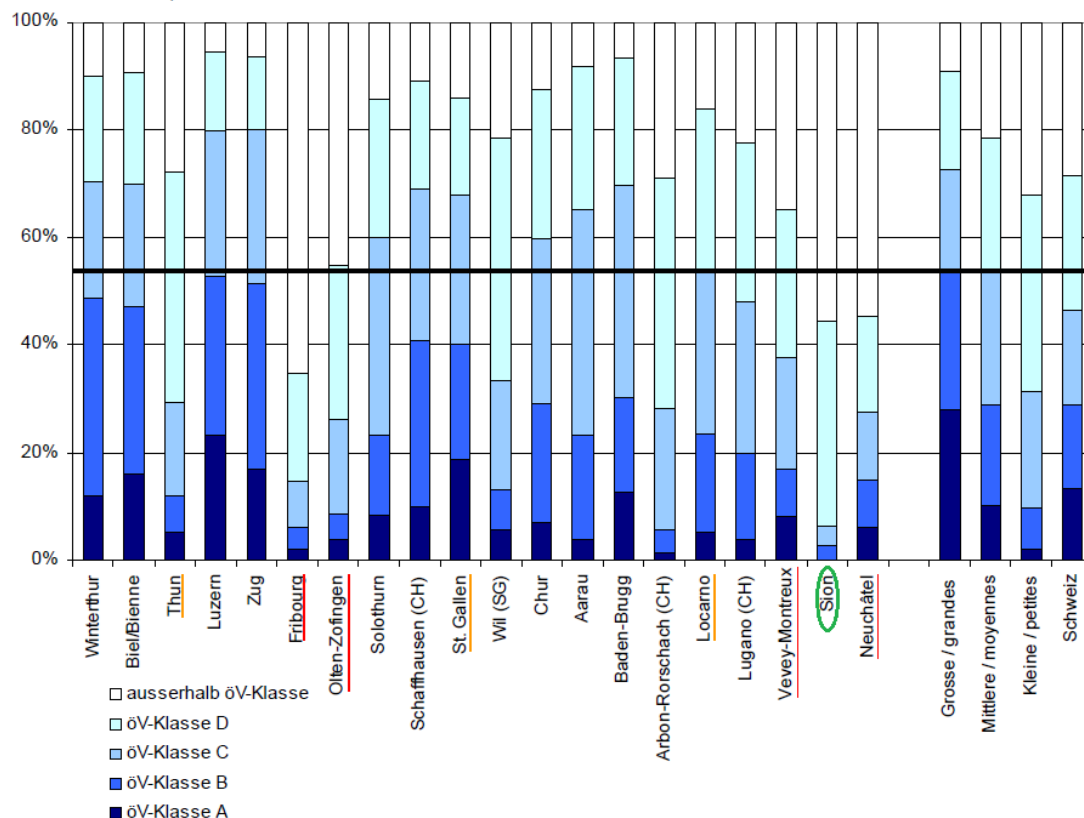
Mesures

Grossagglomerationen (schwarze Linie: Anteil in öV-Güteklassen A/B 2007) /
grandes agglomérations (ligne noire: pourcentage de la classe de desserte en transports publics A/B
en 2007)

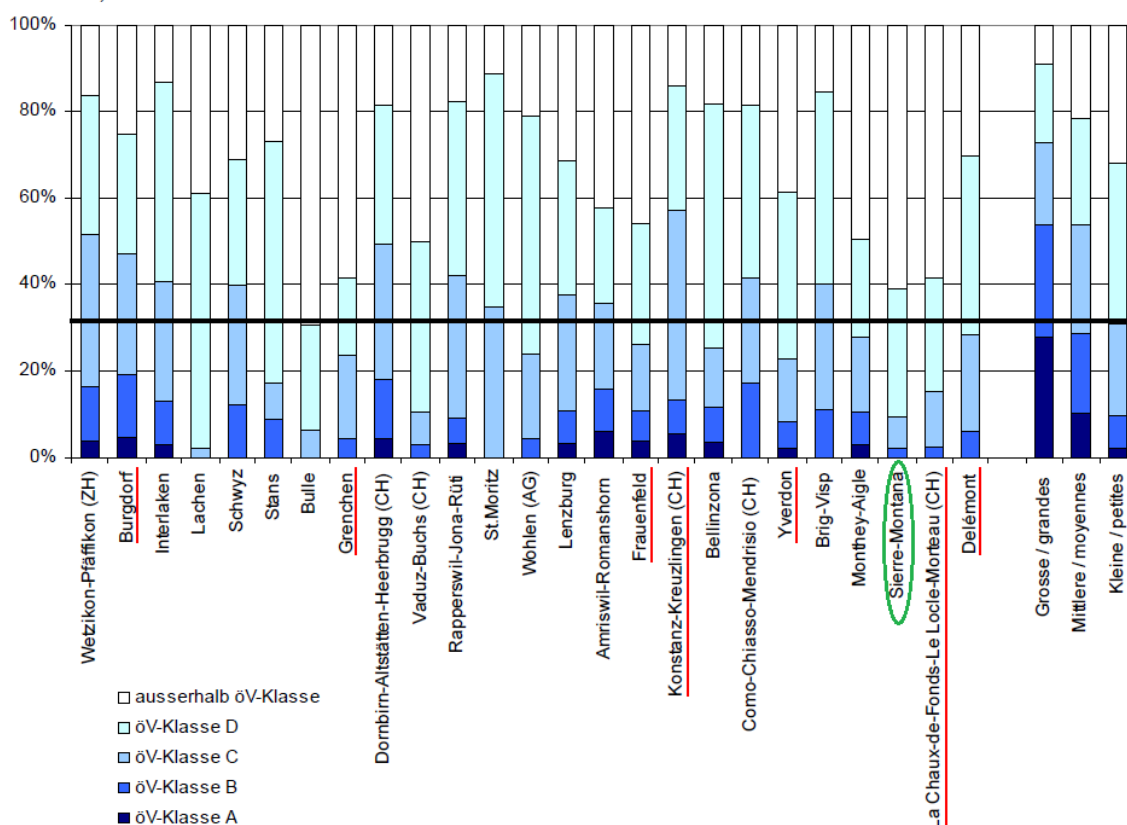


⁷⁴Stéphanie Millioud, Inventaire sur le développement durable à Sion, 2009, p.46

Mittelagglomerationen (schwarze Linie: Anteil öV-Güteklassen A/B/C 2007) /
agglomérations moyennes (ligne noire: pourcentage de la classe de desserte en transports publics A/B/C en 2007)



Kleinagglomerationen (schwarze Linie: Anteil in öV-Güteklassen A/B/C 2007) /
petites agglomérations (ligne noire: pourcentage de la classe de desserte en transports publics A/B/C en 2007)



Origine des données

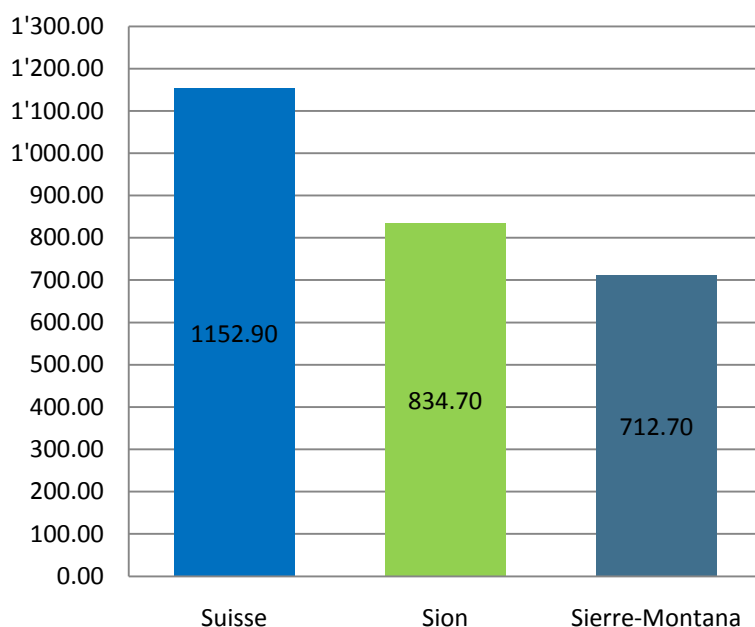
OFS : Recensement fédéral de la population 1990/2000. CFF/UTP: horaires 2006/2007.⁷⁵

Conclusion

En comparant uniquement au niveau Suisse, au vue des données incomplètes, la répartition de la population des deux agglomérations valaisannes dans les classes supérieures est extrêmement faible. La raison principale peut être imputée à l'étalement de la population. En corrélant avec l'indicateur précédent on peut en déduire que le problème vient de l'offre de base des transports publics. Lui-même fortement influencé par la topographie régionale et le fort taux de motorisation. De plus il ne faut pas négliger le taux de places de stationnement au travail en ville de Sion qui joue contre le transport public.

Particules fines

Nuisances moyennes par les PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3 * 1000$), pondérées en fonction de la population, dues au trafic routier voyageurs



Origine des données

OFEV : Cadastre des émissions de polluants atmosphériques 2000. OFS : Recensement de la population 1990 (les données par hectare pour 2000 n'étaient pas encore disponibles au moment des calculs).

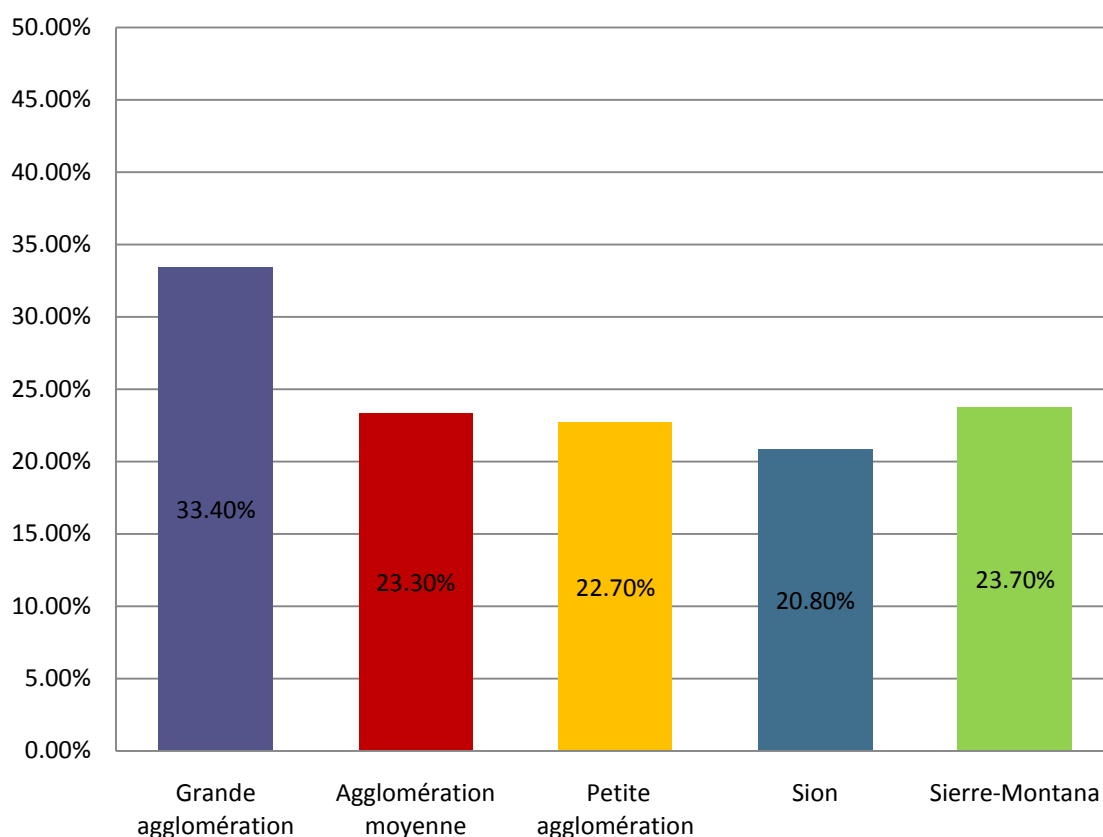
Conclusion

Les agglomérations valaisannes sont encore peu touchées par ce problème, elles doivent continuer dans cette voie pour conserver une certaine qualité de vie. La topographie du canton, son micro climat particulier et l'arrivée tardive de l'autoroute peuvent en être les facteurs explicatifs.

⁷⁵ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, p.24.

Nuisances sonores

Nombre de personnes fortement exposées aux nuisances sonores de la route supérieures à 60db pour 100 habitants.



Origines des données

OFEV : SonBase 2008 OFS : Recensement de la population 2000

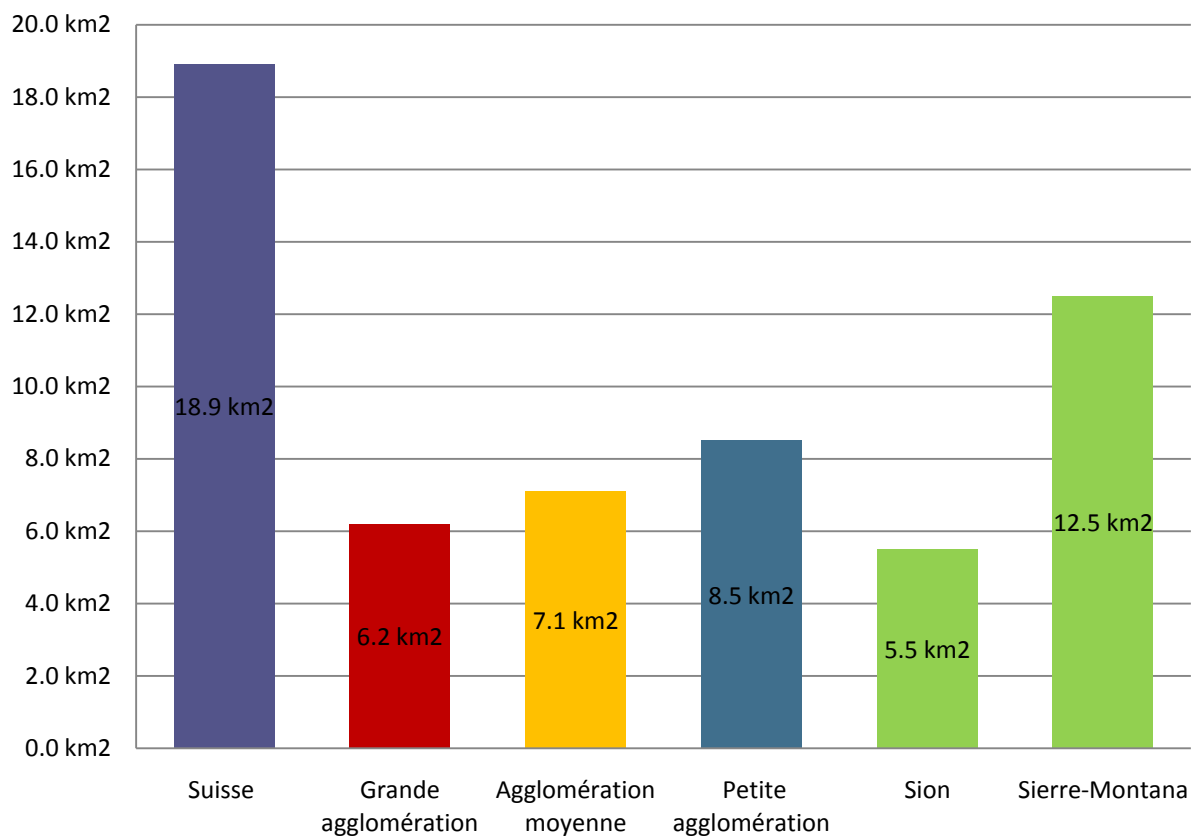
Conclusion

L'agglomération sédunoise montre une part de nuisance plus basse en comparaison avec les agglomérations de taille moyenne. Cet indicateur tient compte uniquement des nuisances liées à la circulation routière et ne tient pas compte des nuisances liées à l'aéroport. Ce qui peut expliquer un taux bas.

L'agglomération Sierre-Montana affiche au contraire un taux légèrement plus élevé que celui de sa catégorie et que celui des agglomérations de taille moyenne. Cela vient du fort trafic en période touristique entre la plaine et la station. Ce phénomène a été mis en évidence par Monsieur Masserey. De plus, beaucoup de constructions se sont développées autour des axes entre ces deux points a constaté Monsieur Delaloye ingénieur de la ville de Sierre. Cela montre bien qu'un réaménagement des zones à bâtir est à envisager pour qu'à l'avenir ce genre d'erreur ne se reproduise pas.

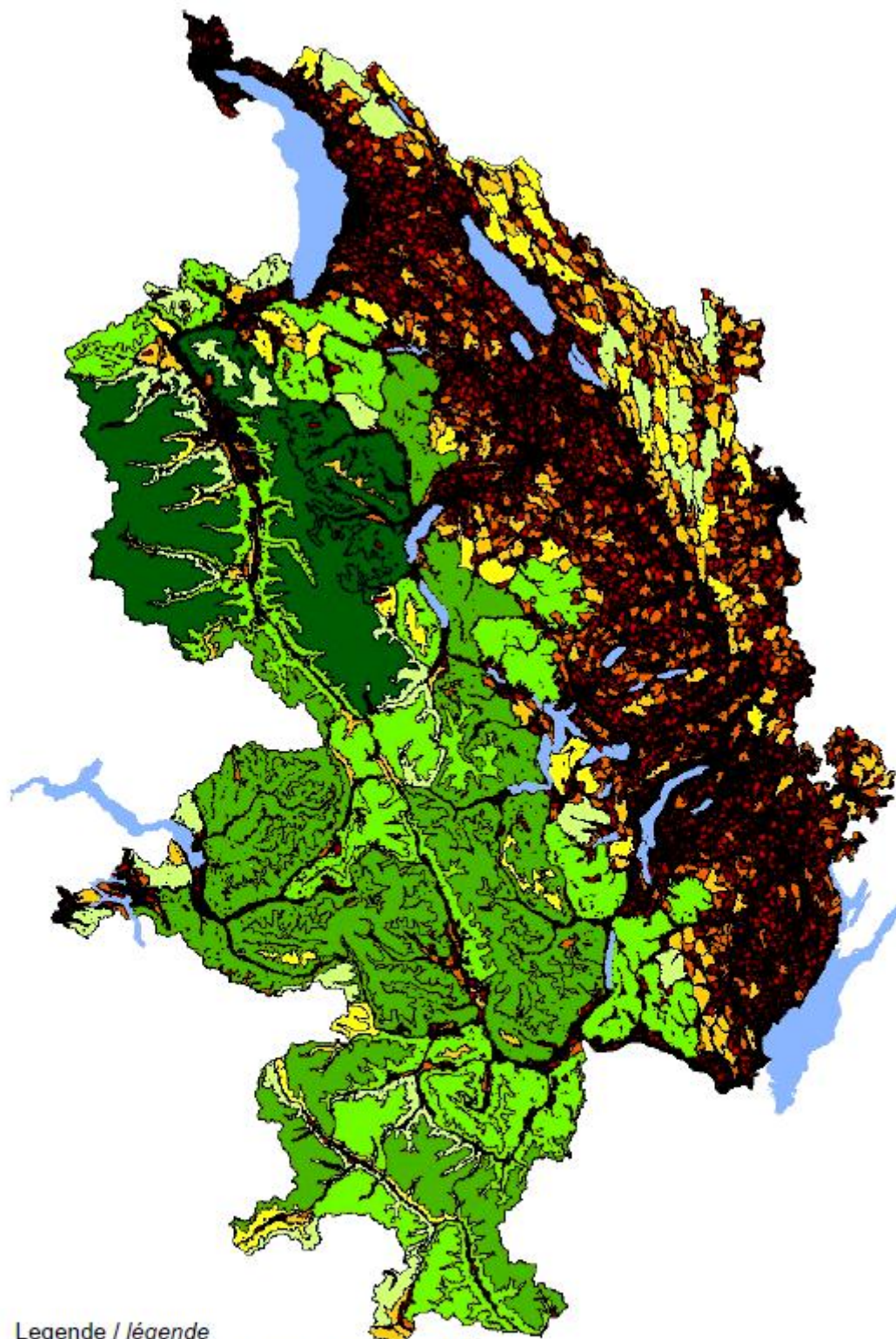
Mitage du territoire

Taille de la largeur de maille en km² d'habitats non morcelés



Origine des données

Swisstopo : Vector25 2002



Legende / légende

Maschenweite (km²) / largeur effective de maille (km²)

■	1'000 to 1'630
■	300 to 1'000
■	100 to 300
■	50 to 100
■	25 to 50
■	10 to 25
■	5 to 10
■	0 to 5

Morcellement du paysage

Source : Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008
Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, p.51

Conclusions

A titre comparatif l'agglomération sédunoise a la même taille de maille que la ville de Genève. Ces chiffres sont à prendre avec un certain recul, car il ne faut pas oublier que la plus grande partie de la population du canton vit en plaine, où sont principalement composées les agglomérations.

On peut déduire, grâce au graphique ci-dessus, que la plaine arrive à saturation. Ce phénomène a été mainte fois ressorti lors des différents entretiens. Il faut envisager de concentrer le milieu bâti et restreindre l'étalement des constructions pour préserver certains îlots de verdure en plaine. D'ailleurs l'agglomération sédunoise, fortement sensibilisée à ce problème a décidé de mettre à l'étude des mesures de préservation allant dans ce sens.

Recommandation et Conclusion

Ces indicateurs ont été créés afin de coller au plus près des contraintes spécifiques au Valais. Ils peuvent être utilisés de manière indépendante, combinée ou par mode de transport. Ils ont pour but d'évaluer la situation actuelle et la situation future. Ils fournissent des informations précises afin de faciliter la prise de décision. Ils sont utiles dans le temps. Mais, cela implique une réévaluation. Certaines peuvent être réalisées chaque année d'autre chaque cinq an. Cela dépend de la nature des indicateurs et du mode de recensement des données.

En Valais la voiture a une place de choix dans la mobilité. Cela vient de la topographie spécifique de notre canton. Mais actuellement, les infrastructures routières subissent des engorgements chroniques. Un manque de places de stationnement voit le jour dans les grandes villes. De plus, la volonté actuelle est de réduire à fortiori la place de la voiture dans la mobilité. C'est pour cela que les indicateurs de ce domaine essaient de fournir un panel d'informations sur les places de stationnement disponibles sur le territoire, des coûts de l'infrastructure routière et la demande de transport individuel motorisé. Ils permettent de visualiser les points de captation des flux motorisés, de mieux comprendre l'incitation involontaire des entreprises pour le déplacement en voiture et la demande dans ce secteur, afin d'avoir une vision global du problème et de faciliter les prises de décisions.

Le transport public a toujours été en retrait en Valais. Son utilité première est depuis de nombreuses années de véhiculer les étudiants. Aujourd'hui, nous devons repenser la manière de se mouvoir et l'utilisation des différents modes, le transport public fait partie de ces alternatives et doit prendre une place plus importante dans le paysage de la mobilité. C'est pour cette raison que les indicateurs proposés ont pour objectif de définir l'offre de transports publics à travers plusieurs instruments, l'évaluation de leur qualité et du coût des infrastructures. Ils permettent de passer au crible tous les aspects de l'offre de la cadence horaire en passant par le nombre de kilomètres journaliers. Ils permettent d'en faire un état des lieux le plus précis possible, afin de disposer de toutes les informations nécessaires pour mettre en place une politique et une ligne de conduite dans ce domaine.

La mobilité douce est le parent pauvre de la mobilité. Ce n'est que récemment qu'un engouement s'est fait sentir. C'est dans cette optique que les instruments présentés s'efforcent de dresser une vision de l'offre de mobilité douce avec comme axe l'offre de pistes cyclables, l'offre de chemins pédestres et les zones à vitesse réduite.

Chaque mode de transport a sa place dans le paysage de la mobilité. Il faut donc repenser notre vision. Nous devons passer du cloisonnement de chaque mode à leur combinaison. C'est dans ce but qu'ont été créés les instruments proposés en la matière. Ils ont pour fonction de définir la part de chaque mode de transport et d'offrir des compléments d'informations en matière de planification du trafic dans l'intérêt d'améliorer la combinaison.

L'environnement, l'écologie et le développement durable sont des termes incontournables aujourd'hui. Nous devons agir dans ce sens dans le cadre de nos politiques afin de préserver notre terre. C'est dans cette optique que six instruments ont été développés. Ils touchent principalement aux polluants engendrés par la mobilité. Leur but est de dresser un constat de la situation actuelle, de suivre leur évolution afin de créer des mesures pour les limiter.

En conclusion, tous ces indicateurs ont pour but d'aider la prise de décision et d'améliorer l'information mis à disposition des pouvoirs publics. Ils couvrent des secteurs variés afin de mieux cerner l'offre et la demande de mobilité.

Une analyse complète de tous les indicateurs permettrait aux communes d'obtenir une ligne de conduite politique globale des transports sur leur territoire et être en adéquation avec les communes de la même agglomération. Mais, leur mise en place, et surtout la récolte des données implique un coût important. Il est donc conseillé aux communes désireuses d'en utiliser de bien sélectionner ceux qui leur sont le plus pertinents ou les plus utiles à leurs contextes spécifiques. Ce sont, certes, des coûts supplémentaires mais qui faciliteront la prise de décision, éviteront des investissements inutiles et à terme permettront une amélioration du cadre de vie de la population.



Transport collectifs source : <http://agence.ucciani-dessins.com/wp-content/uploads/2008/12/12-09-transport.gif>

Demande d'utilisation faite en date du 15.07.2011 auprès du dessinateur Jean-Michel Ucciani

Synthèse

Selon le mandat qui a été fixé par l'institut d'Entrepreneurship & Management, mon travail a constitué à analyser la politique des transports des grandes agglomérations valaisannes. Il a fallu mettre en évidence les moyens d'évaluations existants, créer et ou adapter des instruments de mesures et des indicateurs pertinents, pour finalement évaluer les politiques existantes à travers ces nouveaux instruments et fournir des recommandations.

Il a fallu, tout d'abord, comprendre la politique de la confédération en matière d'agglomération, et ressortir son cadre d'application. Il fut également nécessaire de prendre connaissance de la définition d'une agglomération et des multiples critères nécessaire à cette appellation. Ensuite, et venu la nécessité de définir quelles villes ou régions du canton du Valais répondaient à ces critères. Sur les quatre agglomérations du Valais. Il a été choisi d'analyser celle de Sion et celle de Sierre-Montana. Ces dernières étant de grande importance dans le paysage économique et démographique valaisan.

Avant d'interviewer les autorités des communes d'agglomération, il fut nécessaire de définir le cadre légal dans lequel travaillent les politiciens pour l'élaboration de leur politique des transports. Sur la base des interviews, de diverses recherches et selon les contraintes étatiques, il fut créé modifié et adapté une batterie d'instruments de mesures balayant tous les domaines en lien avec la dite politique, soit les transports individuels motorisés, les transports publics, la mobilité douce, la combinaison des modes de transports et la planification du trafic et l'environnement.

De plus, ces indicateurs sont accompagnés de recommandation pour leur utilisation. L'analyse fut effectuée à partir des données actuellement disponibles sur les agglomérations au travers de ces nouveaux instruments.

Les communes valaisannes ont fait le premier pas vers une gestion conjointe des transports sous la forme d'agglomération. Elles ont compris l'intérêt de travailler de concert pour réaliser des projets à impact supra communal. Ces derniers nécessitent un suivi et une réévaluation constante. Afin, de veiller à ce que la politique et les actions menées soient en adéquation avec la demande des citoyens. Mon travail a été réalisé afin d'aider les communes dans cette démarche d'évaluation. Celui-ci a pour vocation d'amener des informations pertinentes via des outils d'analyse, afin de faciliter le travail de gestion, d'évaluation et d'amélioration des décisions. Je suis convaincu que mon travail sera d'une aide précieuse pour le suivi des projets, afin, que les futures agglomérations puissent apporter un plus aux habitants de notre canton.

Pour finir, j'ai choisi ce sujet comme un défi à relever. La matière à traiter m'était totalement inconnue, tout comme le monde politique. J'ai appris énormément en côtoyant les diverses autorités dont je tiens à remercier pour leur disponibilité et leur aide précieuse. Il m'a permis également de mieux comprendre la situation des transports, les défis techniques qui attendent les communes et les enjeux de la mobilité de demain. J'ai pu appréhender les nombreuses difficultés auxquelles les autorités ont à faire face dans leur travail, la principale étant de faire évoluer la mentalité de leurs citoyens. Leur faire comprendre que l'on peut se déplacer autrement. Voilà, l'un des grands défis qui attendent les politiciens dans la mise en place de leur nouveau concept de mobilité, afin que le Valais de demain soit pensé aujourd'hui.

« La ville n'est pas une simple agglomération d'hommes et d'équipements, c'est un état d'esprit. » Robert E. Park

Les partenaires de recherche appliquée

Madame Aurélie Défago responsable de la mobilité pour la ville de Sion

Monsieur Marco Aymon président de la commune d'Ayent

Messieurs Michel Dubuis et Vincent Reynard président et vice-président de la commune de Savièse

Monsieur Stéphane Germanier président de la commune de Vétroz

Monsieur Pierre-Marie Broccard conseiller, président de la commission d'aménagement urbain et constructions et membre de la commission des travaux publics de la commune d'Ardon

Messieurs Mario Rossi et Stéphane Delaloye conseiller et Ingénieur de Ville de la commune de Sierre

Monsieur Christian Masserey membre de la commission permanente du plan directeur intercommunal et président du groupe urbanisme et mobilité pour l'association des communes de Crans-Montana

Monsieur Cédric Rudaz vice-président de la commune de Chalais

Monsieur Gérard Widmer Coordinateur pour le projet d'agglomération, Direction Générale de la Mobilité Département de l'Intérieur et de la Mobilité - Etat de Genève.

Monsieur Nicolas Mabillard Attaché de Direction, Direction Technique pour la Société Régionale Wallonne du Transport.

Bibliographie

¹ Mobilité et transports 2010, Département de l'intérieur DFI, office fédérale des statistiques OFS, ISBN: 978-3-303-11253-3, Neuchâtel 2010, version corrigée 13.1.2011, p.36. et p.49.

² Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036,p.5.

³ Schuler Martin, Joye Dominique, Dessemontet Pierre ; Recensement fédéral de la population 2000. Les niveaux géographiques de la Suisse, OFS, Neuchâtel, 2005.

⁴ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuche.html> consulté le 02.03.2011

⁵ 2011 La politique des transports de la confédération du 11 mars 2011, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, p.10.

⁶ <http://www.chablais.ch/chablais.ch/synthese3?fonction=page&p=17732927827738663> consulté le 06.03.2011

⁷ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/regionalportraits/gemeindesuche.html> consulté le 06.03.2011

⁸ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html consulté le 06.03.2011

⁹ <http://www.agglosion.ch/index.php/presentation/perimetre> consulté le 05.03.2011

¹⁰ <http://www.agglosierre-cransmontana.ch/sierre/projet-agglo-quoi.html> consulté le 05.03.2011

¹¹ http://www.rw-oberwallis.ch/?id=99&mod_action=show_entry&entry_id=22 consulté le 07.02.2011

¹² 2011 : La politique des transports de la confédération du 11 mars 2011, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

¹³ Les transports publics en Valais de mars 2000, département des transports de l'équipement et de l'environnement, Service des transports

¹⁴ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/concept-general/trafic-individuel> consulté le 30.05.2011

¹⁵ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/les-objectifs/objectifs-mobilite> consulté le 30.05.2011

¹⁶ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/concept-general/transports-publics> consulté le 20.05.2011

¹⁷ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/les-objectifs/objectifs-mobilite> consulté le 30.05.2011

¹⁸ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/concept-general/reseau-cyclable> consulté le 30.05.2011

¹⁹ <http://www.agglosion.ch/index.php/le-projet/les-objectifs/objectifs-mobilite> consulté le 30.05.2011

²⁰ "[Projet d'agglomération Sierre / Crans-Montana, état des lieux avril 2010](#)", avril 2010, 46 p consulté le 20.05.2011

²¹ Projet de Budget 2010, État du Valais, Service des finances

²² Towards a resource-efficient transport system, TERM 2009: indicators tracking transport and environment in the European Union, European Environment Agency, Office for Official Publications of the European Union, Copenhagen, 2010

²³ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.5.

²⁴ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.8.

- ²⁵ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.6.
- ²⁶ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.12.
- ²⁷ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.7.
- ²⁸ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.14.
- ²⁹ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 8.1.
- ³⁰ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 5.1.
- ³¹ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.8C.
- ³² La mobilité en Suisse Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, office fédérale de la statistique OFS, office fédérale du développement du territorial ARE, Neuchâtel 2007, ISBN : 978-3-303-11248-9 p.28.
- ³³ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.8D.
- ³⁴ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 6.2.
- ³⁵ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.7.

³⁶ team+, nomad architectes, hintermann & weber, projet d'agglomération sédunoise, rapport de consultation publique juin 2011, agglomération, p.86.

³⁷ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 6.3.

³⁸ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 1.13.

³⁹ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.4

⁴⁰ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.5.

⁴¹ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 8.2.

⁴² Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 5.2.

⁴³ Selon interview menée auprès des autorités

⁴⁴ Selon interview menée auprès des autorités

⁴⁵ Selon interview menée auprès des autorités

⁴⁶ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.3.

⁴⁷ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.2.

⁴⁸ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.36.

⁴⁹ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la

communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.36

⁵⁰ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.2

⁵¹ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 1.1.

⁵² Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 2.1B.

⁵³ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.37.

⁵⁴ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 5.8.

⁵⁵ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 3.1.

⁵⁶ team+, nomad architectes, hintermann & weber, projet d'agglomération sédunois, rapport de consultation publique juin 2011, agglolion, p.46.

⁵⁷ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 4.12.

⁵⁸ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 4.2.

⁵⁹ Poussières fines, Questions et réponses concernant les propriétés, les émissions, les immissions, les effets sur la sante et les mesures état en mars 2011, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'energie et de la communication DETEC Office fédéral de l'environnement OFEV, Division Protection de l'air et RNI

⁶⁰ <http://www.bafu.admin.ch/umwelt/indikatoren/08588/index.html?lang=fr> consulté le 10.06.2011

⁶¹ Ordonnance sur la protection de l'air, annexe1 art6 al 61 et 62

⁶² Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.40.

⁶³ <http://www.bafu.admin.ch/umwelt/indikatoren/08588/index.html?lang=fr> consulté le 10.06.2011

⁶⁴ team+, nomad architectes, hintermann & weber, projet d'agglomération sédunoise, rapport de consultation publique juin 2011, agglolion, p.46.

⁶⁵ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.40.

⁶⁶ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 4.11.

⁶⁷ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 4.1

⁶⁸ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 4.1

⁶⁹ http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28186_fr.htm consulté le 10.06.2011

⁷⁰ Monitoring PAFVG, liste d'indicateurs pour le suivi du projet d'agglomération franco-valdo-genevois état au 22 janvier 2009, Communauté d'études pour l'aménagement du territoire, Lausanne, indicateur 4.13.

⁷¹ Ecoplan, Altdorf und Bern, Ernst Basler + Partner, Zürich, Transitec, Lausanne, *Monitoring et controlling de l'ensemble du trafic dans les agglomérations*, Forschungsauftrag SVI 2004/090 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, OFROU, juillet 2008, Indicateur 4.3

⁷² Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, indicateur 4.7.

⁷³ Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération du 14 décembre 2010, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, Section politique des agglomérations, N° de référence : 1042-0036, p.40.

⁷⁴ Stéphanie Millioud, Inventaire sur le développement durable à Sion, 2009, p.46

⁷⁵ Monitoring projets d'agglomération transports et urbanisation, Version 0/2008 Indicateurs comparatifs selon agglomérations du 16 avril 2009, Département de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, Office fédérale du développement territorial ARE, p.24.

Annexes

Indexe

Annexe	63
Annexe 1 interview de la ville de Sion.....	64
Travail de Stéphanie Millioud inventaire sur le développement durable à Sion 2009	71
Annexe 2 interview de la commune d'Ayent	83
Annexe 3 interview de la commune de Savièse	26
Annexe 4 interview de la commune de Vétroz	88
Annexe 5 interview de la commune d'Ardon.....	98
Annexe 6 interview de la ville de Sierre	103
Annexe 7 interview de la commune de Montana	109
Annexe 8 interview de la commune de Chalais	115
Annexe 9 Projet d'agglomération sédunoise plan réseau routier	121
Annexe 10 Projet d'agglomération sédunoise transport public	122
Annexe 11 Projet d'agglomération sédunoise réseau cyclable.....	123
Annexe 12 Planification du travail de bachelor.....	124
Annexe 13 Déclaration	125

Annexe1 interview de la ville de Sion

Date : 2 mai 2011

lieu : Sion Bâtiment du servi de l'édilité

Interviewer : Madame Aurélie Défago Responsable de la mobilité pour la ville de Sion

PV d'interview Ville de Sion

Description

J'ai été mandaté par l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO, dans le cadre de mon travail de bachelor, pour analyser les politiques des transports des grandes agglomérations valaisannes. Le but est de comprendre les spécificités régionales qui influencent chaque politique. Et de créer des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Généralité

1) Comment voyez-vous l'évolution de la demande de mobilité dans les 10 à 20 prochaines années ?

Réponse :

On sait que la population augmente de 1% par année et que le transport individuel motorisé augmente de 1,5% durant la même période. Cela amène une augmentation de la congestion en ville.

Concernant le transport public la ville de Sion n'est pas au niveau des autres villes. Elle dispose que d'un faible budget à ce niveau, actuellement il est de 2,1 millions mais il va être augmenté chaque année de 500'00.- pour atteindre en 2017 5 millions. Selon la loi sur les transports urbains du canton les budgets de fonctionnement sont répartis comme suit : 15% canton 15% communes avoisinantes et 70% pour la commune. Pour les transports non urbains la répartition est de 86% pour le canton 7% pour les communes avoisinantes et 7% pour la commune de base. Or sans modification de la loi, les communes de l'agglomération vont se retrouver avec un financement du même type que celui de la commune de Sion. En Suisse 15% de la population prend le bus. En ville de Sion il n'y a que 6% des gens. Le but ces prochaines années est d'améliorer le report modal sur les transports publics et sur la mobilité douce qui dispose d'un fort potentiel. Actuellement on voit un fort attrait pour les deux roues tant au niveau des loisirs que professionnel avec le développement de métiers autour de ce moyen de transport.

Pour la ville de Sion 60% de sa population utilise encore la voiture pour se rendre à son lieu de travail que ça soit hors de la ville ou dans la ville.

Concernant la mobilité douce, 30% de la population utilise ce mode de transport que ça soit pour les loisirs ou pour aller au travail. Dans le futur on espère voir une augmentation de 10%. On voit aujourd'hui une prise de conscience des politiciens et de la population dans ce domaine et c'est suite à cette prise de conscience qu'un poste comme le mien a été créé. Pour le futur je vois comme scénario optimiste une diminution des transports individuels motorisés au profit des transports publics et de la mobilité douce. Mais pour ça il faut une action forte des politiciens comme par exemple ce qu'a fait la ville de Zurich.

2) Quelles infrastructures disposez-vous pour couvrir cette demande future ?

Réponse : Comme dit précédemment avec l'augmentation du budget nous pourrions améliorer les infrastructures existantes. En ce qui concerne la mobilité douce nous disposons de plusieurs zones où la vitesse des véhicules est fortement limitée à 30 ou à 20 km/h. Le projet d'agglo veut sécuriser les routes cantonales avec l'ajout de bande cyclable. La ville a le souhait de créer de nouveaux parkings dans les zones extérieures de la ville. Elle veut construire un parking au nord de la ville, au sud et aux Roches Brunes.

Facteur influençant la politique des transports

3) Quels facteurs externes influencent votre politique des transports ?

Réponse : Les nouveaux trends de l'écologie de l'hygiène de vie sont les facteurs qui influencent la politique.

4) Comment les périodes touristiques influencent votre politique des transports ?

Réponse : Ce sont plus les stations que la ville de Sion. Par rapport au touriste c'est le canton et ou l'agglo qui ont des stratégies. Concernant l'agglo des idées ont émergées comme d'installer un transport par câble de St-Léonard à Anzère et un funiculaire entre Champsec et Veysonnaz.

5) A quel degré la topographie joue un rôle dans l'élaboration de votre politique ?

Réponse : C'est plus les communes de coteaux qui ont un rapport modal plus difficile. Les transports publics sont difficilement rentables. Le soucis vient plus d'un aménagement du territoire très étalé qui fait que ces communes sont moins bien desservies en transport public et que la voiture reste le moyen de transport.

6) Quelles nouvelles technologies pourront influencer votre politique des transports ?

Réponse : Pour le transport individuel motorisé cela serait les voitures électriques ou à air comprimé. Pour le transport public c'est un développement des transports par câble qui pourrait être un facteur influençant.

7) Quel sera l'impact de ces nouvelles technologies sur votre politique des transports ?

Réponse : Il reste à voir leur réel impact écologique mais ces dernières pourraient engendrer une vision nouvelle. Un plus grand rapport modal pour le transport par câble une baisse de la pollution et du bruit et une augmentation des transports alternatifs.

8) Comment évaluez-vous l'impact des différents facteurs ?

Réponse : Nous n'avons pas d'indicateur pour évaluer.

Transport individuel motorisé

9) Quelle est votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : Notre but est de stabiliser et voir de diminuer le TIM mais, pas de le supprimer. Nous estimons que chaque mode de transport a sa place en fonction du territoire.

10) Comment voyez-vous l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Il y a deux scénarios possibles. Un le TIM augmente et l'investissement dans les infrastructures va en s'accroissant ou il y a une prise de conscience et on investit ailleurs dans la mobilité douce, les transports publics et les nouvelles technologies.

11) Comment éviter le mitage du territoire dans le cadre de l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Il faut redéfinir les zones à bâtir et redéfinir le coefficient de densification. Et il faut penser d'abord en termes de desserte de transport et non plus définir les zones à bâtir et voir comment les desservir. Et aussi prendre le courage de déclasser certaine zone .L'agglo n'a pas choisi cette voie elle travaille sur les lieux à densifier et cherche comment les promouvoir.

12) Comment évaluez-vous l'efficacité de votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : Nous n'évaluons pas

Transport Public

13) Quelle est votre politique en matière de transport public ?

Réponse : La ville de Sion a la volonté d'augmenter son budget de 500'00.- par an. De redéfinir les axes structuraux et la position du transport public dans le territoire et de le centrer sur les grands axes urbains pour améliorer son efficacité.

14) L'offre des transports publics est-elle en adéquation avec la demande ?

Réponse : Comme expliqué précédemment la réponse est clairement non. Nous voulons améliorer l'offre en améliorant l'amplitude horaire et avec des horaires plus cadencés Comme il est le cas aujourd'hui pour la desserte de l'hôpital.

15) Quelles stratégies envisagez-vous pour améliorer l'attractivité des transports publics ?

Réponse : En plus de ce j'ai dit précédemment améliorer la communication et d'investir dans la mobilité des entreprises. Que ces dernières incitent leurs employés à utiliser le transport public en subventionnement l'abonnement.

16) Comment la topographie de notre canton freine le développement des transports publics ?

Réponse : Ces derniers sont plus lents et perdent en efficacité. Mais comme déjà dit c'est surtout l'étalement du milieu bâti qui pose problème

17) Comment optimisez-vous l'utilisation des infrastructures existantes ?

Réponse : Déjà répondu plus haut

18) Comment évaluez-vous l'accessibilité aux transports publics ?

Réponse : Non pas d'indicateur et n'évalue pas

Mobilité Douce

19) Quelle est votre politique concernant la mobilité douce ?

Réponse : Déjà répondu plus haut

20) Comment évaluez-vous la demande en matière de mobilité douce ?

Réponse : Nous ne disposons pas de statistiques. Nous nous basons sur les statistiques cantonales et fédérales.

21) Quelles sont vos possibilités par rapport à l'application d'une politique en faveur de la mobilité douce ?

Réponse : Et bien en investissant dans les vélos en libre-service en améliorant la sécurité en créant des bandes cyclables

22) Ce mode de transport est-il adapté à la topographie de votre commune ?

Réponse : oui

23) Comment évaluez-vous l'accessibilité à la mobilité douce ?

Réponse : Actuellement nous n'évaluons pas nous aurons prochainement des statistiques sur l'utilisation des vélos en libre-service. Mais pour le projet d'agglo nous devons donner des d'indicateur dans tous les domaines précités.

Complémentarité des modes de transports

24) Comment traitez-vous la combinaison des différents modes de transports ?

Réponse : nous la pensons en chaînes de transport avec de grandes interfaces qui permettent de transférer d'un mode à un autre comme par exemple la gare de Sion qui est en train d'être repensée

25) Quelles sont vos mesures pour améliorer la combinaison des différents modes de transport ?

Réponse : En améliorant les interfaces avec des abris à vélo et à moto.

26) Comment évaluez-vous la combinaison des modes de transport ?

Réponse : Comme ce n'est pas encore réalisé nous ne pouvons évaluer

Trafic et territoire

27) Quelles sont vos stratégies de planification du trafic ?

Réponse : Nous avons un plan directeur des trafics avec en complément une étude de la circulation par quartier une revue de plan de construction et une politique de stationnement.

28) Comment coordonnez-vous les 3 modes de transport dans le cadre de la planification du trafic ?

Réponse : tous les modes des transports sont sur le même plan directeur et nous les développons en fonction du territoire

29) Comment évitez le mitage du territoire dans le cadre d'une planification du trafic ?

Réponse : déjà répondue

30) Comment coordonnez-vous l'aménagement du territoire, la planification du trafic et la demande transport public ?

Réponse : déjà répondue

31) Quels sont vos différents partenaires dans le cadre du développement de la mobilité ? Les CFF en font-ils partie ?

Réponse : l'agglomération, le canton, les architectes, les entreprises de transports, la police et les entreprises. Oui les CFF en font partie nous avons dû discuter avec eux pour la place de la gare. En fait la ville communique avec le canton qui lui va prendre contact avec les CFF étant donné que les trains sont de la compétence cantonale.

32) Comment voyez-vous la collaboration avec les communes voisines ?

Réponse : Sion est un moteur qui agit positivement vers les communes. Il n'y a que le canton et l'agglomération qui peuvent vraiment agir sur les communes.

Développement durable et environnement

33) Comment intégrez-vous le développement durable dans le cadre d'une politique des transports ?

Réponse : La politique des transports intègre des objectifs sociaux, économiques et environnementaux.

Elle cherche à faciliter les déplacements de la population en optimisant le potentiel de chaque mode de transport et des lieux où ils sont le plus adaptés (la mobilité douce et les transports publics en ville, les transports individuels motorisés pour les plus grandes distances à l'extérieur des noyaux urbains).

Elle doit assurer une bonne accessibilité à l'agglomération afin de favoriser le développement économique. Par ailleurs, les entreprises seront dans la mesure du possible localisées en fonction du réseau de transport et de leur besoin en déplacements (les bureaux avec de nombreux collaborateurs près de la gare et les entreprises générant du trafic de poids lourds avec peu de collaborateurs près des jonctions autoroutières).

Elle vise à protéger les secteurs urbanisés de la pression du trafic et recherche un report modal en faveur des mobilités douces et des transports publics.

34) Dans le cadre de la politique des transports quelles sont vos actions concernant la protection de l'environnement ?

Réponse : amélioration du service de bus, amélioration des aménagements cyclables, promotion des 2 roues à assistance électrique, mise à disposition de vélos en libre service, promotion de la marche et du vélo sur le chemin de l'école et dans un proche avenir, diminution des places de parc sur voirie et révision du réseau routier

35) Comment évaluez-vous le degré de pollution lié au transport ?

Réponse : Nous pouvons nous référer aux nuisances moyennes par les PM10 (nanogrammes/m³), pondérées en fonction de la population, dues au trafic routier voyageur (Geiger Rolf, Transports e territoire. Etude comparative des agglomérations, Berne, ARE, 2005) ou aux émissions de dioxyde d'azote (NO₂) dont le trafic routier est la principale cause. Pour ces deux polluants, Sion ne respecte pas la norme fixée par l'OPair.

36) Quelles sont vos actions en cas de dépassement des normes de pollutions ?

Réponse : Pour l'instant aucune, c'est en principe le canton qui met en place des mesures.

37) Quelles sont les mesures pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réponse : La politique des transports vise à diminuer les émissions de gaz à effet de serre par un report modal en faveur des TP et des modes doux. D'autres actions sont entreprises par la Ville. Vous pouvez vous référer au travail de Stéphanie Millioud sur ce thème. (CF. Document suivant)

Tarification et aspect sociaux

38) Comment est conçu le système de tarification ? Les investissements futurs sont-ils pris en compte dans le système de tarification ?

Réponse : Sion ne dispose pas de communauté tarifaire. Mais elle reçoit des propositions des cars postaux, propriétaire de bus sédunois, la ville dispose d'une certaine influence sur ces derniers.

39) Comment est contrôlé l'équité des prix ?

Réponse : les prix sont équitables comme dans toute la Suisse

40) Comment traitez-vous les services spéciaux tels que les services aux handicapés ?

Réponse : Nous travaillons avec des associations pour améliorer ces services. Actuellement tous les cars sont adaptés aux personnes à mobilité réduite. Les installations sont mises à jours à chaque changement de matériel. En fait ce genre de service est beaucoup assuré par les taxis.

41) Quelle est votre politique tarifaire ? Considère-t-elle des prix différenciés (étudiant, AVS) ?

Réponse : elle se base sur les tarifs pratiqués ailleurs par les cars postaux. Oui nous avons des prix différenciés pour les AI et pour les ASVS.

42) Comment évaluez-vous l'efficacité de la tarification ?

Réponse : Nous n'évaluons pas

Question spéciale pour les agglomérations de Sierre et de Sion

43) Quel est l'intérêt d'avoir intégré autant de communes dans le projet d'agglomération ?

Réponse : Pour pouvoir coordonner l'aménagement du territoire à une échelle fonctionnelle.

Travail de Stéphanie Millioud Inventaire sur le développement durable à Sion 2009

Ville de Sion

Inventaire sur le développement durable à Sion

Représentation proportionnelle actuelle de chaque pilier du développement durable



Figure 2 Regroupement des thématiques précédentes dans les trois piliers du développement durable : les piliers sociaux et économiques sont les plus développés.

L'évaluation de chaque thématique a été réalisée en s'inspirant des critères définis dans l'outil « Facteur 21 » de Suisse énergie pour les communes. Nous avons choisi de donner une note à chaque thème de 0 à 10 en fonction de critères proposés par « Facteur 21 », ainsi qu'en fonction de critères que nous avons ajoutés selon notre choix en nous inspirant des mesures qui existent dans d'autres communes. Cette évaluation donne un aperçu global du développement actuel des différents secteurs du développement durable en Ville de Sion. Une remarque importante consiste dans le fait que cette évaluation ne repose que sur la perception d'une personne et pas sur l'avis d'un groupe de travail constitué de politiques et de chefs de service comme cela se fait notamment lors de l'utilisation de l'outil « Facteur 21 ». Le résultat peut par conséquent être subjectif et des études approfondies dans certains thèmes seraient à entreprendre pour une évaluation plus complète. La note attribuée est globale pour un thème et la distinction effectuée lors de l'évaluation écrite par exemple pour la communication, entre la communication interne dans l'administration et la communication externe avec la population, devient une évaluation globale de l'ensemble du thème « communication » dans la représentation graphique ci-dessus (histogramme, figure 1).

40

3.1.1 La mobilité :

a. La mobilité dans l'administration :

La Ville de Sion dispose d'un parc de véhicules de petite taille. Le total des véhicules à moteur se chiffre à 57 véhicules, dont 28 voitures de tourisme, 28 voitures de livraison et un scooter⁹. Ce total ne comprend pas les véhicules du service de l'eau et de l'énergie (ESR possède 37 véhicules dont certains sont utilisés pour le service de l'eau et de l'énergie de la Ville de Sion (environ 7 véhicules sont hybrides)), ainsi que du service social (le service social n'en possède pas et le CMS, qui n'est pas sous la direction du service social mais dont la ville couvre 35% environ des subventions, en possède 2 ou 3 qui ne seront pas remplacés, les infirmières travaillent avec leur véhicule privé maintenant).

De plus, le service des finances, le service de l'inspection des finances et de la promotion économique et celui de l'administration générale ne disposent pas de véhicules de service. Sur ce total de 57 véhicules, seuls 2 sont « écologiques » : une voiture électrique au service des travaux publics et une voiture hybride essence et gaz naturel au service de l'édilité, section « parcs et jardins ».

La flotte de véhicule n'est pas très importante et le territoire communal est d'assez petite taille, il y a cependant des actions et mesures qui pourraient être entreprises par la ville afin d'améliorer son image auprès de la population et la sensibilité de ses collaborateurs aux problèmes environnementaux et énergétiques liés à son parc automobile.

Vu la taille du territoire communal et le nombre important de rendez-vous professionnels ayant lieu en ville, la priorité serait de mettre des vélos à disposition des collaborateurs qui ne doivent pas transporter une masse importante de matériel avec eux. Ce système va être adopté prochainement par le service de l'édilité. Les collaborateurs sont encouragés à utiliser les vélos mis à disposition, mais ne sont pas obligés de les utiliser (l'usage du vélo est particulièrement apprécié durant la bonne saison).

Il serait intéressant de développer ce système de mise à disposition de vélos pour tous les services de l'administration, avec, à proximité des bâtiments de l'administration, des parcs à vélos couverts et éclairés (création d'un réseau de parcs à vélos). Certains vélos électriques pourraient également être proposés. Un autre moyen de transport qui pourrait être utilisé est le scooter électrique.

Dans notre région, nous avons l'avantage de connaître l'origine principale de l'électricité dont nous sommes approvisionnés. La majorité de l'électricité distribuée sur le réseau de l'ESR provient de l'énergie hydraulique (environ 77 %). Le reste provient principalement du nucléaire (22%) mais aussi du solaire ou de l'incinération des ordures à l'UTO (petite proportion). Le bénéfice environnemental d'une voiture électrique est meilleur si l'électricité employée pour la faire fonctionner provient d'énergie d'origine hydraulique (renouvelable) que d'origine nucléaire.

Malgré la mise à disposition de ces différents 2 roues, la voiture reste une nécessité pour certains services : le service de l'instruction publique, les parcs et jardins (édilité), les travaux publics, le service de la sécurité publique, etc. Le choix devrait se porter d'avantage sur des véhicules hybrides lors du remplacement des anciens véhicules. Le coût d'acquisition de ces véhicules est

⁹ Nombre de voitures basé sur la liste de la prime provisoire du 01.01.2009 de la Municipalité de Sion, Winterthur Assurance

généralement plus élevé mais avec l'augmentation du prix du diesel et de l'essence, l'investissement de départ est rapidement rentabilisé. De plus, il nous semble important que la commune montre l'exemple. Son image est importante et peut inciter les gens à changer de comportement en matière de mobilité.

Les véhicules électriques sont encore chers, par exemple : la Twingo électrique coûte environ fr.40'000.- et la Panda électrique fr.45'000.-. Les véhicules hybrides fonctionnant au gaz naturel sont un peu moins chers et bénéficient de subventions lors de l'achat d'un véhicule neuf (par exemple bon de fr.750.- pour du gaz naturel carburant par l'ESR). La Citroën Berlingo first X 1,4 GNV coûte environ fr.25'000.-, la Fiat Panda 1,2 Natural Power environ fr.20'000.-, l'Opel Zafira 1,6 EcoFlex CNG environ fr.35'000.- et la VW Touran 2.0 EcoFuel environ fr.35'000.-.¹⁰ Les voitures hybrides fonctionnant au gaz sont donc moins chères que les voitures électriques lors de l'acquisition. Les voitures fonctionnant à l'essence étant les moins chères à l'acquisition (ex : la Citroën Berlingo fonctionnant à l'essence coûte environ entre fr.15'000.- et fr.18'000.-, alors que la même voiture fonctionnant au gaz naturel et à l'essence (hybride) coûte environ fr.25'000.-).

Lors de son utilisation, la voiture électrique coûte moins cher que la voiture fonctionnant à l'essence ou au gaz naturel. Il est donc important d'évaluer le coût total du véhicule que l'on désire acquérir (coût d'achat, coût d'entretien et d'utilisation et coût d'élimination). Le prix du gaz est de fr.1,22 en équivalent essence actuellement (fr.1,80 par kilo)¹¹. Le prix de l'essence sans plomb 95 est à fr.1,52 le litre et le diesel à fr.1,53¹² le litre. La consommation d'une voiture hybride fonctionnant au gaz naturel se situe entre 5 et 7 kg par 100 km, ce qui donne un coût d'utilisation d'environ fr.10,80 pour 100 km. « Une petite berline électrique consomme environ 25 kWh aux 100 km. A titre de comparaison, la consommation unitaire annuelle d'un véhicule électrique, est équivalente à celle d'un chauffe-eau électrique sur la base de 8 000 km par an. L'utilisation du véhicule électrique repose sur une recharge nocturne des batteries (environ 6 heures pour une recharge complète). Pour recharger le véhicule, il suffit de disposer d'une prise 16 ampères (prise lave-linge par exemple), dans votre garage ou votre parking privé. Vous branchez cette prise sur le véhicule en stationnement et le courant est automatiquement coupé lorsque les accumulateurs sont rechargés ».¹³

A Sion, le prix de l'électricité se situe à 18,6 ct par kWh¹⁴ environ ce qui donne fr. 4,70 pour 100 km....¹⁵ La consommation d'une voiture fonctionnant à l'essence varie mais se situe selon le milieu (urbain ou pas) entre 7 et 10 litres par 100 km. Cela représente un coût d'utilisation d'environ fr.12,20 pour 100 km. En ce qui concerne le coût d'utilisation la voiture la plus avantageuse est bien la voiture électrique.

Un fichier Excel est proposé sur le site : <http://www.e-mobile.ch> qui permet de calculer le prix d'un véhicule en fonction de son coût de base, son utilisation, sa

¹⁰ Informations disponibles sur le site : www.e-mobile.ch et www.vehiculeagaz.ch/594.html

¹¹ Avril 2009 : Litre équivalent essence : prix du GNC à la colonne Fr. 1.80/ Kg et, 1 kg de GNC = 1,47 litres d'essence (Source : ESR).

¹² Tarif moyen au 18 juin 09 à Sion calculé sur le site : <http://www.carburants.ch/index.php/Stations/Suisse-romande/Valais/S-a-Z/Sion.html>

¹³ http://www.futura-sciences.com/fr/question-reponse/automobile/d/quelle-est-la-consommation-dun-vehicule-electrique_17/

¹⁴ Tarification électricité 2009 : http://www.esr.ch/index.php?c=electricite/dis_tarif.php&menu_id=entreprise/menu_ser.php

¹⁵ http://www.esr.ch/index.php?c=electricite/dis_tarif.php&menu_id=entreprise/menu_ser.php

généralement plus élevé mais avec l'augmentation du prix du diesel et de l'essence, l'investissement de départ est rapidement rentabilisé. De plus, il nous semble important que la commune montre l'exemple. Son image est importante et peut inciter les gens à changer de comportement en matière de mobilité.

Les véhicules électriques sont encore chers, par exemple : la Twingo électrique coûte environ fr.40'000.- et la Panda électrique fr.45'000.-. Les véhicules hybrides fonctionnant au gaz naturel sont un peu moins chers et bénéficient de subventions lors de l'achat d'un véhicule neuf (par exemple bon de fr.750.- pour du gaz naturel carburant par l'ESR). La Citroën Berlingo first X 1,4 GNV coûte environ fr.25'000.-, la Fiat Panda 1,2 Natural Power environ fr.20'000.-, l'Opel Zafira 1,6 EcoFlex CNG environ fr.35'000.- et la VW Touran 2.0 EcoFuel environ fr.35'000.-.¹⁰ Les voitures hybrides fonctionnant au gaz sont donc moins chères que les voitures électriques lors de l'acquisition. Les voitures fonctionnant à l'essence étant les moins chères à l'acquisition (ex : la Citroën Berlingo fonctionnant à l'essence coûte environ entre fr.15'000.- et fr.18'000.-, alors que la même voiture fonctionnant au gaz naturel et à l'essence (hybride) coûte environ fr.25'000.-).

Lors de son utilisation, la voiture électrique coûte moins cher que la voiture fonctionnant à l'essence ou au gaz naturel. Il est donc important d'évaluer le coût total du véhicule que l'on désire acquérir (coût d'achat, coût d'entretien et d'utilisation et coût d'élimination). Le prix du gaz est de fr.1,22 en équivalent essence actuellement (fr.1,80 par kilo)¹¹. Le prix de l'essence sans plomb 95 est à fr.1,52 le litre et le diesel à fr.1,53¹² le litre. La consommation d'une voiture hybride fonctionnant au gaz naturel se situe entre 5 et 7 kg par 100 km, ce qui donne un coût d'utilisation d'environ fr.10,80 pour 100 km. « Une petite berline électrique consomme environ 25 kWh aux 100 km. A titre de comparaison, la consommation unitaire annuelle d'un véhicule électrique, est équivalente à celle d'un chauffe-eau électrique sur la base de 8 000 km par an. L'utilisation du véhicule électrique repose sur une recharge nocturne des batteries (environ 6 heures pour une recharge complète). Pour recharger le véhicule, il suffit de disposer d'une prise 16 ampères (prise lave-linge par exemple), dans votre garage ou votre parking privé. Vous branchez cette prise sur le véhicule en stationnement et le courant est automatiquement coupé lorsque les accumulateurs sont rechargés ».¹³

A Sion, le prix de l'électricité se situe à 18,6 ct par kWh¹⁴ environ ce qui donne fr. 4,70 pour 100 km....¹⁵ La consommation d'une voiture fonctionnant à l'essence varie mais se situe selon le milieu (urbain ou pas) entre 7 et 10 litres par 100 km. Cela représente un coût d'utilisation d'environ fr.12,20 pour 100 km. En ce qui concerne le coût d'utilisation la voiture la plus avantageuse est bien la voiture électrique.

Un fichier Excel est proposé sur le site : <http://www.e-mobile.ch> qui permet de calculer le prix d'un véhicule en fonction de son coût de base, son utilisation, sa

¹⁰ Informations disponibles sur le site : www.e-mobile.ch et www.vehiculeagaz.ch/594.html

¹¹ Avril 2009 : Litre équivalent essence : prix du GNC à la colonne Fr. 1.80/ Kg et. 1 kg de GNC = 1,47 litres d'essence (Source : ESR).

¹² Tarif moyen au 18 juin 09 à Sion calculé sur le site : <http://www.carburants.ch/index.php/Stations/Suisse-romande/Valais/S-e-Z/Sion.html>

¹³ http://www.futura-sciences.com/fr/question-reponse/automobile/d/quelle-est-la-consommation-dun-vehicule-electrique_17/

¹⁴ Tarification électricité 2009 : http://www.esr.ch/index.php?c=electricite/dis_tarif.php&menu_id=entreprise/menu_ser.php

¹⁵ http://www.esr.ch/index.php?c=electricite/dis_tarif.php&menu_id=entreprise/menu_ser.php

consommation, le kilométrage annuel, etc. Ce fichier Excel permet également la comparaison des différents résultats avec d'autres véhicules.

La Ville de Sion a disposé 9 places réservées aux véhicules électriques sur son territoire et une station de gaz naturel carburant. Les deux systèmes sont donc applicables dans la région de Sion. Il est également possible pour les véhicules électriques modernes de les recharger à domicile. Le principal problème de ce système est le peu d'autonomie du véhicule électrique, généralement pour les petites citadines 120 km¹⁶ d'autonomie environ.

Les véhicules de livraison (ex : camionnette), qui représentent la moitié de la flotte automobile de la Ville de Sion, existent également sous la forme de véhicules hybrides fonctionnant à l'essence et au gaz. Lors du remplacement des vieux véhicules par des nouveaux hybrides, ce fichier Excel de calcul et de comparaison des coûts d'achat et d'entretien pourrait être employé.



Place de parc pour deux-roues électriques (photo : service des travaux publics)

Dans un futur proche existera peut-être également une station de bioéthanol « E85 » en Valais. Pour l'instant, ce projet est en évaluation de faisabilité (2009). La « E85 » est composée à 85% d'éthanol et à 15% d'essence traditionnelle. Les véhicules pouvant circuler avec ce carburant sont des « flexible fuel vehicles ou FFV » qui fonctionnent à l'essence et à l'éthanol.

Pour les voitures normales qui souhaiteraient utiliser de l'« E85 », quelques petites adaptations techniques limitées sont nécessaires, sinon il faut acheter directement un « FFV » (système actuellement répandu en Suède, en Amérique, au Brésil et distribué en Suisse depuis 2006). Les véhicules à essence désirant utiliser du Bioéthanol peuvent utiliser de l'E5 à 5% dans les moteurs à essence normaux sans adaptation.

Le bioéthanol provient de déchets agricoles tels que des mélasses, du petit-lait et des déchets de bois. La production indigène permettra à l'avenir de couvrir 50% des besoins en bioéthanol en Suisse. Le bioéthanol permet de réduire les émissions de CO₂ de 75% par rapport à de l'essence traditionnelle.

L'utilisation de la formule « Mobility carsharing » serait à envisager pour certains services. Les services de l'administration situés à proximité du parking de la Planta pourraient utiliser le système « business carsharing » pour deux véhicules (les places de parc seraient situées dans le parking souterrain de la Planta). Il existe des possibilités de réserver ces véhicules pendant les horaires de travail, par exemple de 7h30 à 18h en semaine. Le reste du temps, c'est-à-dire le soir, la

¹⁶ <http://www.e-mobile.ch/index.php?pid=fr,3,18>

nuits et le week-end, les véhicules seraient accessibles à tous les utilisateurs du système « Mobility carsharing ».

Ce système n'est pas applicable à tous les services, comme nous l'avons déclaré dans l'état des lieux. Le service social et l'ESR ont été approchés par « Mobility » mais n'ont pas trouvé ce système adéquat. Par exemple, les collaborateurs de la chambre tutélaire (service social) n'ont pas d'horaire régulier et il était impossible de définir des plages horaires fixes d'utilisation.

Ce système pourrait remplacer les places subventionnées pour les collaborateurs utilisant leur véhicule privé pour leurs déplacements professionnels (Il faudrait pour cela qu'ils se rendent au travail par un moyen de locomotion autre que leur voiture).

Les moyens que nous avons proposés concernent les déplacements professionnels mais des mesures peuvent également être prises pour influencer la mobilité pendulaire. Une remarque importante est à formuler : la Ville de Sion exige de ses collaborateurs qu'ils soient établis sur le territoire de la commune. Les déplacements pour se rendre au travail sont effectués à pied ou à vélo par une bonne partie des collaborateurs vivant en ville.

Il est néanmoins conseillé d'informer et de sensibiliser les collaborateurs sur les alternatives à la voiture qui existent. Cela peut encourager un comportement écoresponsable en dehors du travail.

Il est possible d'encourager le covoiturage par la mise en relation des personnes intéressées par le lien intranet de la commune (qui sera prochainement créé) avec la création d'une page consacrée à ce sujet. Il existe également des sites généraux de covoiturage comme le site www.e-covoiturage.ch et le site : <http://klaxonne.com/?cat=20>. De la documentation affichée sur le tableau d'affichage sur les bénéfices du covoiturage est une bonne initiative. Des incitations peuvent être faites auprès des personnes utilisant leur véhicule privé pour les déplacements professionnels pour que celles-ci fassent du covoiturage avec un collègue qui ne peut pas venir à pied au travail, mais qui ne dispose pas d'une place de parc subventionnée par la commune. La Ville de Sion pourrait également montrer l'exemple en organisant du covoiturage lors de manifestation, en faisant de la promotion pour les sites internet comme e-covoiturage.ch ou klaxonne.com.

Les personnes obligées de se déplacer souvent pour le travail devraient pouvoir bénéficier de cours « Eco-drive », cours de conduite écologique, qui permettent une économie considérable d'essence, simplement en apprenant à mieux utiliser son véhicule, par exemple à mieux accélérer ou changer les vitesses.

Comme nous le proposons précédemment, la mobilité douce peut être encouragée par l'achat de vélos et vélos électriques pour l'usage professionnel des collaborateurs. La ville est déjà en train de développer son réseau de pistes et bandes cyclables. Il serait intéressant d'éditer des brochures (en papier recyclé) sur le réseau cyclable existant, avec les temps de parcours indiqués à plat, à la montée, ainsi qu'à la descente. Les informations pourraient aussi être déposées sur le site internet de la ville. L'administration a commencé à sensibiliser ses collaborateurs en lançant l'action « bike to work » en 2008 et 2009. Elle consiste à aller au travail à vélo durant un mois. Pour cela, des équipes de 4 personnes sont constituées et s'engagent à venir au travail pendant le mois de juin à la force du mollet au moins un jour sur deux. Cette action permet de gagner des prix d'équipe et de promouvoir la mobilité douce au sein d'une entreprise ou d'une administration.



Parc pour deux-roues à côté de la bibliothèque cantonale à la Rue des Vergers (photo : S.Millioud)

Pour mieux cibler les mesures qui seraient envisageables à Sion, il serait intéressant de faire un sondage des habitudes de mobilité des fonctionnaires. Un sondage par un mail contenant un questionnaire est une excellente initiative, qui permettrait une vue générale des moyens de transports utilisés pour le trajet domicile-travail et la proposition de mesures adaptées.

Le tableau d'affichage de chaque service pourrait afficher l'horaire des transports publics de la commune. Bien que la fréquence des bus ne soit pas très grande, en informant sur les horaires, certains collaborateurs trouveront peut-être un bus à l'heure qui leur convient reliant leur domicile à leur lieu de travail.

Si la Ville de Sion montre l'exemple en matière de mobilité avec une gestion optimale et durable de sa mobilité en adoptant un plan de mobilité pour l'administration, elle pourra par la suite influencer la mobilité au sein des entreprises installées sur son territoire.

Un soutien est apporté aux communes « Cité de l'énergie » qui souhaitent se lancer dans une démarche de « plan de mobilité pour l'administration » grâce à la campagne 2009-2012 de Suisse énergie. L'utilisation d'un bon de fr.1000.- de « Cité de l'énergie » permet d'établir une première analyse et une proposition de démarche (conseiller en mobilité de Suisse romande : Monsieur Jérôme Savary). Un outil d'analyse Excel (qui se trouve sur le site internet de « Cité de l'énergie ») de la mobilité pour lancer une démarche de mobilité dans administration est à disposition des communes qui veulent démarrer ce projet. Les avantages de cette démarche sont : des points dans le processus de certification, une prime de fr.2000.- et le fait que la commune montre l'exemple (toute commune intéressée d'au moins 50 collaborateurs peut participer à la campagne). « Cité de l'énergie » met à disposition une liste d'experts, ainsi qu'un guide théorique.

45

b. La mobilité sur le territoire de la Ville de Sion :

La Ville de Sion possède son propre réseau de transports publics qui est géré par la poste car postal en coordination avec le service de l'inspection des finances. Les autres services principalement concernés par la mobilité sont le service des travaux publics, ainsi que celui de l'instruction publique.

Le succès de ce système est plutôt mitigé. Le réseau sédunois doté de 11 véhicules (diesel qui sont ou seront tous équipés dans les trois prochaines années de filtres à particules) est également desservi par des compagnies privées comme les cars Ballestraz ou Theytaz. La desserte des banlieues comme Uvrier, Bramois ou Châteauneuf, est bonne mais il existe un problème de fréquence. Les différents arrêts ne sont pas assez fréquemment desservis.

En ayant discuté avec le chef du service concerné par la coordination des transports en commun, celui-ci nous a déclaré qu'un système comme celui de Sion fonctionnait déjà à perte et qu'une augmentation des fréquences n'arrangerait pas les choses car les personnes utilisant les transports publics ou potentiellement utilisatrices des transports publics ne sont pas en nombre suffisant pour que le système des transports publics sédunois devienne rentable pour la ville. Il convient selon lui de diminuer les pertes et d'assurer un service minimal correct. Le nombre de véhicules n'aurait pas forcément besoin d'être augmenté mais l'utilisation de véhicules roulant au gaz naturel pourrait peut-être être envisagée.



Bus sédunois (photo : S.Claivaz, service de l'administration générale)

Une incitation à utiliser les transports en communs lors de manifestations dans la commune existe déjà, en précisant les horaires des bus concernés sur les affiches ou le site internet de la manifestation par exemple et selon les possibilités, en augmentant la desserte de la zone lors de la manifestation avec

des navettes (ce système fonctionne déjà lors du Guinness festival qui se tient aux lles).

Le Conseil municipal a pris d'autres mesures afin d'inciter les sédunois et sédunoises à utiliser les transports publics. Il met à disposition chaque jour, 4 cartes « permettant de voyager toute une journée sur l'ensemble du réseau des transports publics de Suisse.. ».¹⁷ Ces cartes sont datées et portent le nom de « cartes journalières Commune ». Toute personne domiciliée à Sion et porteuse de sa carte d'identité peut bénéficier de cette offre. Le prix de la carte est de fr.35.- et une personne est limitée à 2 cartes au maximum par mois. Un projet de collaboration et d'encouragement du Canton du Valais est à l'étude afin d'augmenter le nombre de cartes journalières proposées dans des villes-pilotes du canton et d'inciter davantage l'achat de ces cartes subventionnées qui encouragent l'utilisation des transports en communs.



Les châteaux de Valère et Tourbillon (photo. www.sion.ch)

La ville dispose de 5 lignes de bus sédunois et de lignes scolaires spécialement pour les écoliers. Des compagnies privées viennent compléter cette offre (car postal, Ballestraz et Theytaz excursions, CFF).

La Commune de Sion met également à disposition de la population un système de bus de nuit « lunabus » pour ramener les gens à bon port les soirs de week-end. Plusieurs lignes ont été réalisées au fil des ces dernières années. Au total actuellement ce sont 5 lignes différentes qui relient Sion à différentes destinations : Martigny, Crans, Arbaz, Sière, Evolène, St-Léonard (train de nuit). Ce service est très prisé des jeunes de moins de 18 ans ou de ceux ne disposant pas de véhicules privés ou ayant envie de fêter sans avoir à se soucier du retour en voiture.

La coopérative « Mobility Carsharing » est, comme nous l'avons mentionné précédemment, présente dans la commune. Ce sont au total 8 voitures qui sont disposées dans quatre zones différentes de la ville : 4 voitures à la gare CFF, 2 voitures à la Migros-Métropole à l'Avenue de France, une voiture à la Rue Ste-Marguerite et une dernière voiture au parking souterrain de la Planta.

Le nombre de place « Mobility » a augmenté de manière régulière ces dernières années, il permet souvent la complémentarité modale de la voiture et du train. Le concept est écologique si la personne qui l'utilise ne possède pas de voiture et utilise occasionnellement le système « Mobility » combiné au rail pour les grands trajets par exemple. Si la personne possède une voiture et utilise en plus occasionnellement le système « Mobiltiy » sans combinaison avec le rail, le bénéfice environnemental est nul.

¹⁷ Source : cartes journalières CFF : site internet de la ville : www.sion.ch

Il serait très intéressant de faire une étude du comportement de mobilité des sédunois et des personnes travaillant sur le territoire de la ville mais habitant à l'extérieur. Un sondage d'un échantillon représentatif (critères selon le sexe, l'âge, le niveau socioprofessionnel et le lieu du domicile) de la population pourrait être réalisé afin de mieux connaître les habitudes des pendulaires et ce qu'ils attendent de la mobilité en ville. L'étude du trafic dû aux pendulaires devrait être prise à l'échelle régionale car elle touche à tout le Valais central. Une coordination est étudiée actuellement par le service de l'édilité avec le projet d'aménagement de la gare de Sion. Une collaboration est envisagée avec les communes alentours afin d'étudier les meilleures approches possibles pour la capitale, mais également pour les petites communes des vallées latérales. Cette approche devrait être reprise dans le projet d'agglomération qui est actuellement tenu par la Ville de Sion, ce genre d'initiative étant normalement du ressort du canton. En effet, celui-ci aurait plus de ressources humaines et financières à investir dans ce projet et pourrait mieux coordonner les idées et propositions des différentes communes impliquées.

Un projet de parking-relais à l'entrée Est de la ville est en cours, sa réalisation est normalement prévue pour 2010. Il est de très bon augure que ce genre de complémentarité modale se développe à Sion. Le système consiste à laisser sa voiture dans le parking à l'entrée de la ville et à faire le reste du chemin en vélo, vélo électrique ou voiture électrique que la ville mettrait « à disposition » ou alors de prendre les transports en commun. Ce système combiné avec les transports publics existe par exemple à Lausanne et Neuchâtel. À Fribourg, c'est la complémentarité modale entre le rail et le vélo qui a été visée, avec la création d'une station pour vélos à la gare. Le parking-relais permettrait au centre d'être alors en partie débarrassé des voitures et serait plus agréables pour les piétons et les cyclistes.

Sion est une petite ville où l'usage de ses pieds ou d'un vélo est une très bonne alternative à la voiture. Les personnes vivant ou travaillant en ville peuvent généralement se rendre à leur travail à pied. Si une personne doit se déplacer en ville, elle peut très bien effectuer le trajet à la force du mollet. Néanmoins, s'il est nécessaire de se rendre à Bramois, Uvrier ou Pont-de-la Morge par exemple, il est vrai qu'une alternative devrait être envisagée.

La Ville de Sion pourrait s'aligner sur différentes villes de Suisse romande et proposer un soutien financier pour tout achat d'un vélo électrique en collaboration avec le programme « New Ride » de promotion des deux-roues électriques¹⁸ (les communes visitées proposent des soutiens financiers de 300.- pour l'achat de vélos ou scooters électriques).

Un concept général de pistes cyclables est actuellement réalisé par le service des travaux publics pour relier différents zones sécurisées (limitées à 20 et 30 km/h) entre elles par le vélo. Un parcours existe déjà de la Planta à l'ancien Stand et le second reliera Bramois-village au terrain de sport de Bramois.

Ces parcours sont en premier lieu destinés aux écoliers car ils relient des établissements scolaires à des centres sportifs. En continuant à améliorer le réseau cyclable, la ville donnerait une image positive et dynamique et promouvrait la mobilité douce. Elle devrait informer la population de la réalisation de ces ouvrages sur son site internet et également réaliser un plan des pistes et bandes cyclables existantes à Sion et le mettre à disposition dans les différents services de l'administration, ainsi que sur le site internet sion.ch. Une idée de

¹⁸ Informations sur le site : www.newride.ch

développement de la mobilité douce pourrait consister à mettre en place une carte générale du réseau piétonnier par thématique de balade.

Un plan sectoriel de la mobilité a été réalisé en 2006 par le bureau d'ingénieurs Transportplan Sion SA sur mandat de la ville. Il a pour but de donner les lignes directrices du développement des transports publics de Sion. Les données sont actualisées chaque année en collaboration avec le service de l'instruction publique pour les trajets utilisés majoritairement par les écoliers. Les données relatives aux nombre d'écoliers, les horaires et les lignes concernés sont analysés par la direction des écoles. Selon la loi, après une certaine distance et selon l'âge de l'enfant, celui-ci doit bénéficier d'un service de transports publics gratuit pour se rendre à l'école.

En 2009, un postulat du Conseil général sur la mobilité à Sion a été déposé et sera étudié au cours de l'année. Il serait sûrement intéressant dans le cas de Sion de réaliser un plan directeur de la mobilité urbaine, comme cela a été réalisé à la Chaux-de-Fonds, qui ne tient pas uniquement compte de la desserte des transports publics mais également du trafic individuel motorisé lié aux pendulaires ou aux loisirs, de la mobilité douce (vélos, vélos électriques, piétons), de la mobilité alternative (véhicules hybrides électriques au gaz ou au bioéthanol), de l'emplacement des zones de rencontre, etc. Ce document servirait à mettre en place une politique de planification du développement souhaité de la mobilité en Ville de Sion.

La commune possède depuis quelques années différentes lignes de « Pédibus ». Il existe officiellement trois lignes de Pédibus à Sion, l'une à Bramois et deux dans la vieille-ville. Les enfants se rendent par petits groupes à l'école sous la surveillance d'un ou de plusieurs adultes. En chemin, différents arrêts sont prévus, où les parents amènent leurs enfants avant de les confier à l'adulte responsable. Des tournus au niveau des parents accompagnateurs ont lieu. Ce système limite principalement le trafic routier à proximité des écoles, socialise l'enfant avec ses petits camarades et le fait bouger. Afin d'améliorer la promotion de cette action et de rendre sa communication plus facile, il serait envisageable de réaliser une carte avec les différentes lignes de « Pédibus » existantes, renouvelée chaque année.

Les véhicules hybrides ou électriques ne sont pas encore très répandus. Pourtant, les places de parc réservées pour les véhicules électriques sont au nombre de neuf et les places qui permettent à ces derniers de se recharger sont au nombre de 5. Les véhicules électriques sont des véhicules pour citadins, vu leur autonomie relativement faible. Il existe également une borne de recharge pour le gaz naturel carburant à la station service des Ronquoz, à la sortie ouest de la ville. Le prix du gaz est moins cher que celui de l'essence et celui-ci est beaucoup moins nocif à l'environnement.

Actuellement l'Energie de Sion-région offre un bon de fr.750.- de gaz naturel carburant pour tout achat d'un véhicule hybride (essence et gaz) neuf.

Un encouragement un peu plus important ainsi qu'une publicité sur les avantages des véhicules hybrides permettraient d'améliorer le nombre de véhicules hybrides circulant à Sion. D'autres villes romandes subventionnent la mobilité alternative, notamment Lausanne, Neuchâtel et Vevey. La Ville de Sion pourrait s'inspirer de ces villes en subventionnant l'achat de vélo électrique (new ride) et de véhicule hybride au gaz par exemple (subvention actuelle de Sogaval SA).

Les transports publics sont depuis l'été 2008 accessibles aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux mamans qui se déplacent avec des poussettes. Un plancher abaissé permet de leur faciliter l'accès aux bus sédunois. Les vélos sont également acceptés dans les transports en communs si la place disponible est suffisante et moyennant un petit coût supplémentaire.

Le nombre de places payantes à durée limitée se monte à environ 2500. Les places en location (4 parkings couverts) sont au nombre de 680 environ. A l'avenir, le nombre de places au centre-ville devrait encore diminuer, par exemple à la Rue du Grand-Pont, et être remplacées par des places au parking-relais à l'entrée de la ville. Les gens ont un peu de peine à s'habituer à la diminution du nombre de places de parc au centre-ville mais paradoxalement ils réclament une meilleure qualité de vie et par conséquent moins de trafic individuel motorisé (TIM) en ville.

Il n'existait pas de document réunissant tous les parcs à vélos existant sur le sol sédunois. Nous avons, dans la mesure du possible, demandé au service des travaux publics d'indiquer sur un plan les places pour deux-roues répertoriées sur le territoire de la ville¹⁹. Il est apparu que les places deux roues répertoriées sont pour une large majorité utilisées par les motos et autres scooters et parfois également par les vélos (2 places au centre-ville sont réservées pour les deux roues électriques). Il n'existe pas à proprement parlé de parcs réservés uniquement aux vélos comme des stations vélos à Sion.

Un second constat est que la majorité des parcs à vélos, à notre avis se situent près des écoles, cycles ou autres collèges et que ces parcs ne sont pas répertoriés dans les données disponibles au service de travaux publics. Les plans réalisés sont donc à interpréter avec prudence.

Ce qui ressort finalement de cette petite analyse est que des parcs à deux roues existent, presque uniquement (ceux répertoriés) en ville et que ceux-ci sont plus placés en fonction de leur proximité à des commerces ou autres services que de leur proximité à des bâtiments publics. Les centres sportifs ne possèdent pas non plus un nombre élevé de places recensées mais cela ne veut pas dire que celles-ci n'existent pas ou que les gens ne se parquent pas à un endroit si une place n'est pas clairement délimitée. Vu que la distinction entre les places réservées pour les vélos (mobilité douce) et les motos ou scooters (véhicule à moteurs essence) n'a pas pu être réalisée, le document présenté n'a pas de valeur très pertinente pour la mobilité douce.

Nous pouvons donc pour conclure déclarer qu'il serait intéressant, dans l'optique de développer la mobilité douce et le réseau de pistes et bandes cyclables en ville, de répertorier les lieux où il est prévu de garer son vélo (ainsi que vélo électrique). Un plan qui recenserait des pistes et bandes cyclables existantes, ainsi que des parcs à vélos existants profiterait beaucoup à la promotion de la mobilité douce en Ville de Sion. De plus, un système de station à vélos à la gare, basé sur les modèles existants à Berne ou à Fribourg pourrait être étudié afin d'encourager la complémentarité modale des personnes (pendulaires par exemple) arrivant à Sion en train et qui utiliseraient ensuite leur vélo ou un vélo prêté (système « Sion roule ») pour continuer leur chemin dans la cité.

¹⁹ Ce plan se trouve dans les annexes du rapport complet (il contient également les places pour handicapés répertoriées)

Annexe 2 interview de la commune d'Ayent

Date : 2 mai 2011

Lieu : Ayent bâtiment communal

Interviewer : Monsieur Marco Aymon président de la commune d'Ayent

PV d'interview de la commune d'Ayent

Description

J'ai été mandaté par l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO, dans le cadre de mon travail de bachelor, pour analyser les politiques des transports des grandes agglomérations valaisannes. Le but est de comprendre les spécificités régionales qui influencent chaque politique. Et de créer des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Généralité

1) Comment voyez-vous l'évolution de la demande de mobilité dans les 10 à 20 prochaines années ?

Réponse : La demande va augmenter. Elle est liée à l'offre proposée dans l'agglomération. Plus les cadences seront rapides plus les gens vont utiliser les transports publics

2) Quelles infrastructures disposez-vous pour couvrir cette demande future ?

Réponse : nous ne disposons pas des infrastructures nécessaires.

Facteur influençant la politique des transports

3) Quels facteurs externes influencent votre politique des transports ?

M .A : Surtout le tourisme. Nous passons de 3600 à 11'000 habitants durant la période touristique

4) Comment les périodes touristiques influencent votre politique des transports ?

Réponse Nous avons mis en place un bus navette pour la station pendant ces périodes

5) A quel degré la topographie joue un rôle dans l'élaboration de votre politique ?

Réponse : Ceux sont plutôt les distances et les cadences horaires qui jouent un rôle

6) Quelles nouvelles technologies pourront influencer votre politique des transports ?

Réponse : Les voitures électriques avec panneau solaire, les électriques avec batteries devant être rechargées il faudra bien trouver du courant pour les recharger mais quel courant ?

7) Quel sera l'impact de ces nouvelles technologies sur votre politique des transports ?

Réponse :-

8) Comment évaluez-vous l'impact des différents facteurs ?

Réponse : Pas trop, nous n'évaluons pas

Transport individuel motorisé

9) Quelle est votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : L'installation de Mobilty est possible c'est encore à voir. Il est difficile de promouvoir les transports publics. Pour ça il faudrait changer l'esprit des gens qui sont très individualistes. Nous essayons d'influencer en subventionnement les abonnements CFF.

10) Comment voyez-vous l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Selon l'agglomération, avoir une cadence de 30 min entre Sion et Ayent et avoir un parking aux 2 extrémités.

11) Comment éviter le mitage du territoire dans le cadre de l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : C'est lié avec les zones d'aménagement, dans les 2 ans ces zones seront définies et ces dernières pourront accueillir 700 nouveaux habitants.

12) Comment évaluez-vous l'efficacité de votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : Pas trop, la commune s'est munie de radar pour déterminer le nombre et la vitesse des automobilistes. Ses prises d'information vont être intensifiées ces prochaines années.

Transport Public

13) Quelle est votre politique en matière de transport public ?

Réponse : Nous sommes tributaires de Car Postal. Nous devons même payer pour le maintien de certaines lignes. Nous avons instauré un bus navette dans la station d'Anzère durant la saison touristique cela nous coûte 200'000.- . Pour les écoliers le transport est gratuit, cela nous coûte 300'000.-. On a mis en place les lunabus, c'est pas mal mais ce n'est pas tellement rentable.

14) L'offre des transports publics est-elle en adéquation avec la demande ?

Réponse : Non pour cela il faudrait des cadences de bus de 10 min, mais pas au prix actuel.

15) Quelles stratégies envisagez-vous pour améliorer l'attractivité des transports publics ?

Réponse : Rien, au niveau de la commune nous n'avons pas de politique. Nous sommes déjà bien desservis grâce aux lignes qui viennent d'Anzère et de Crans-Montana

16) Comment la topographie de notre canton freine le développement des transports publics ?

Réponse : C'est les distances plus que la topographie qui sont un problème

17) Comment optimisez-vous l'utilisation des infrastructures existantes ?

Réponse : C'est aux mains de Car Postal, donc aucune.

18) Comment évaluez-vous l'accessibilité aux transports publics ?

Réponse :-

Mobilité Douce

19) Quelle est votre politique concernant la mobilité douce ?

Réponse : Sur Anzère on a une politique liée au chemin pédestre mais sur la commune rien. Il serait envisageable de créer une piste cyclable entre Savièse et Ayent la déclivité n'étant pas trop forte. Mais actuellement c'est criminel de rouler à vélo entre Grimisuat et Ayent.

20) Comment évaluez-vous la demande en matière de mobilité douce ?

Réponse :-

21) Quelles sont vos possibilités par rapport à l'application d'une politique en faveur de la mobilité douce ?

Réponse :-

22) Ce mode de transport est-il adapté à la topographie de votre commune ?

Réponse :-

23) Comment évaluez-vous l'accessibilité à la mobilité douce ?

Réponse :-

Complémentarité des modes de transports

24) Comment traitez-vous la combinaison des différents modes de transports ?

Réponse : pas trop non

25) Quel sont vos mesures pour améliorer la combinaison des différents modes de transport ?

Réponse :-

26) Comment évaluez-vous la combinaison des modes de transport ?

Réponse :-

Trafic et territoire

27) Quelles sont vos stratégies de planification du trafic ?

Réponse : Mis à part la sécurité très peu de mesures sont prises. On a un réseau routier performant

28) Comment coordonnez-vous les 3 modes de transport dans le cadre de la planification du trafic ?

Réponse :-

29 Comment évitez le mitage du territoire dans le cadre d'une planification du trafic ?

Réponse :-

30) Comment coordonnez-vous l'aménagement du territoire, la planification du trafic et la demande transport public ?

Réponse :-

31) Quels sont vos différents partenaires dans le cadre du développement de la mobilité ? Les CFF en font-il partie ?

Réponse : Commission du trafic principalement, les cff non

32) Comment voyez-vous la collaboration avec les communes voisines ?

Réponse : très bonne pas trop de soucis

Développement durable et environnement

33) Comment intégrez-vous le développement durable dans le cadre d'une politique des transports ?

Réponse : pas trop non nous n'avons pas de politique des transports.

34) Dans le cadre de la politique des transports quelles sont vos actions concernant la protection de l'environnement ?

Réponse :-

35) Comment évaluez-vous le degré de pollution lié au transport ?

Réponse :-

36) Quelles sont vos actions en cas de dépassement des normes de pollutions ?

Réponse :-

37) Quelles sont les mesures pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réponse :-

Tarification et aspect sociaux

38) Comment est conçu le système de tarification ? Les investissements futurs sont-ils pris en compte dans le système de tarification ?

Réponse : les tarifs sont fixés par Car Postal et nous n'avons pas d'influence sur les tarifs.

39) Comment est contrôlé l'équité des prix ?

Réponse :-

40) Comment traitez-vous les services spéciaux tels que les services aux handicapés ?

Réponse :-

41) Quelle est votre politique tarifaire ? Considère-t-elle des prix différenciés (étudiant, AVS) ?

Réponse :-

42) Comment évaluez-vous l'efficacité de la tarification ?

Réponse :-

Annexe 3 interview de la commune de Savièse

Date : 17 et 21 mai 2011

Lieu : Savièse bâtiment communal et Sion Place St-Théodule

Interviewer : Monsieur Michel Dubuis Président de commune de Savièse et Monsieur Vincent Reynard vice-président de la commune de Savièse

PV d'interview de la commune de Savièse

Description

J'ai été mandaté par l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO, dans le cadre de mon travail de bachelor, pour analyser les politiques des transports des grandes agglomérations valaisannes. Le but est de comprendre les spécificités régionales qui influencent chaque politique. Et de créer des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Généralité

1) Comment voyez-vous l'évolution de la demande de mobilité dans les 10 à 20 prochaines années ?

Réponse : Selon la logique de croissance on aura plus de véhicules en Valais et nos capacités d'absorption sont à leurs limites. Il faut développer le transport public mais celui-ci a plus des visées pour certains loisirs et certaines professions.

2) Quelles infrastructures disposez-vous pour couvrir cette demande future ?

Réponse : Nous avons un réseau routier qui arrive à saturation. C'est pourquoi nous allons faire une route de contournement pour St Germain afin d'avoir une meilleure réponse modale. Concernant le transport public rien n'est prévu. Mais on pourrait prendre exemple sur le SMC qui est un bon système

Facteur influençant la politique des transports

3) Quels facteurs externes influencent votre politique des transports ?

Réponse : la proximité de la capitale, le développement des réseaux voisins, la politique de l'habitat décentralisé et la configuration du Valais.

4) Comment les périodes touristiques influencent votre politique des transports ?

Réponse : peu si ce n'est le lien avec le tourisme doux qui s'étant pour nous ça va du printemps à l'automne. C'est une influence locale et ponctuelle, s'axant principalement autour du torrent neuf

5) A quel degré la topographie joue un rôle dans l'élaboration de votre politique ?

Réponse : important cela conditionne grandement. Mais on n'a pas de politique très définie en matière de transport

6) Quelles nouvelles technologies pourront influencer votre politique des transports ?

Réponse : les véhicules hybrides et des tarifs accessibles

7) Quel sera l'impact de ces nouvelles technologies sur votre politique des transports ?

Réponse une économie d'énergie une baisses, des nuisances, mais i y aura peu d'impact sur les infrastructures

8) Comment évaluez-vous l'impacte des différents facteurs ?

Réponse : si on développe la route c'est surtout un impact financier qui lui est géré dans la politique des finances de la commune.

Transport individuel motorisé

9) Quelle est votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : on n'a pas vraiment de politique dans le domaine. Mais actuellement avec les problèmes que nous avons sur Roumaz et St Germain aux heures de pointe où il est difficile d'absorber le trafic, il faudrait envisager une ligne directrice dans ce domaine

10) Comment voyez-vous l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : par la route de contournement avec une mise en adéquation de l'offre et de la demande routière.

11) Comment éviter le mitage du territoire dans le cadre de l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Elle doit suivre l'aménagement du territoire. Et le mitage se gère dans l'aménagement du territoire.

12) Comment évaluez-vous l'efficience de votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse :-

Transport Public

13) Quelle est votre politique en matière de transport public ?

Réponse : Il y a une utilisation limitée pour les scolaires, le tourisme et le professionnel dans une certaine mesure. Mais c'est un moyen peu adapté à la commune.

14) L'offre des transports publics est elle en adéquation avec la demande ?

Réponse : non pas tout à fait. Les horaires ne sont pas bien. Il faudrait créer des axes de transports publics et des lignes plus fréquentes. Mais il faut aussi que les habitants changent leurs habitudes

15) Quelles stratégies envisagez-vous pour améliorer l'attractivité des transports publics ?

Réponse : une augmentation des cadences horaires sur les grands axes, mais il faut atteindre une certaine masse critique. Et nous avons seulement les cars jaunes.

16) Comment la topographie de notre canton freine le développement des transports publics ?

Réponse : c'est un frein modéré, tout dépend de la zone, les couts peuvent varier beaucoup d'une à l'autre.

17) Comment optimisez-vous l'utilisation des infrastructures existantes ?

Réponse : c'est Car Postal qui dirige. Nous faisons des les rallonges financières pour maintenir certaines lignes mais c'est tout.

18) Comment évaluez-vous l'accessibilité aux transports publics ?

Réponse : relativement bonne mais il faudrait des horaires pour les pendulaires.

Mobilité Douce

19) Quelle est votre politique concernant la mobilité douce ?

Réponse : on n'a pas vraiment d'action dans le domaine si ce n'est la sécurisation avec la création de trottoirs.

20) Comment évaluez-vous la demande en matière de mobilité douce ?

Réponse : en grandissant, mais liée plus au loisir et au tourisme

21) Quelles sont vos possibilités par rapport à l'application d'une politique en faveur de la mobilité douce ?

Réponse : difficile vu la structure économique de la commune, on peut inciter au covoiturage

22) Ce mode de transport est-il adapté à la topographie de votre commune ?

Réponse :-

23) Comment évaluez-vous l'accessibilité à la mobilité douce ?

Réponse : difficile d'avoir un point de départ lié aux transports publics. On n'a pas assez de cohésion entre les horaires et les parcours pédestres.

Complémentarité des modes de transports

24) Comment traitez-vous la combinaison des différents modes de transports ?

Réponse : on n'a pas de planification, ni de nœud de rencontre des différents modes de transports.

26) Quel sont vos mesures pour amélioré la combinaison des différents modes de transport ?

Réponse :-

26) Comment évaluez-vous la combinaison des modes de transport ?

Réponse :-

Trafic et territoire

27) Quels sont vos stratégies de planification du trafic ?

Réponse :-

28) Comment coordonnez-vous les 3 modes de transport dans le cadre de la planification du trafic ?

Réponse :-

29) Comment évitez le mitage du territoire dans le cadre d'une planification du trafic ?

Réponse :-

30) Comment coordonnez-vous l'aménagement du territoire, la planification du trafic et la demande transport public ?

Réponse : non on ne coordonne pas

31) Quels sont vos différents partenaires dans le cadre du développement de la mobilité ? Les CFF en font-il partie ?

Réponse : nous avons seulement Car Postal.

32) Comment voyez-vous la collaboration avec les communes voisines ?

Réponse : bonne Il existe une collaboration avec les 4 communes du coteau

Développement durable et environnement

33) Comment intégrez-vous le développement durable dans le cadre d'une politique des transports ?

Réponse : pas de développement durable dans la politique. Il n y a pas grande monde qui sait ce que c'est dans la commune. On a encore des réflexes de la génération précédente mais cela tend à disparaître.

34) Dans le cadre de la politique des transports quelles sont vos actions concernant la protection de l'environnement ?

Réponse : pas vraiment mais on ne tolère pas tout.

35) Comment évaluez-vous le degré de pollution lié au transport ?

Réponse : non

36) Quelles sont vos actions en cas de dépassement des normes de pollutions ?

Réponse :-

37) Quelles sont les mesures pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réponse :-

Tarification et aspect sociaux

38) Comment est conçu le système de tarification ? Les investissements futurs sont-ils pris en compte dans le système de tarification ?

Réponse : c'est Car Postal qui gère et on n'a pas d'influence sur eux par rapport à la tarification. On a un peu d'influence sur les lignes.

39) Comment est contrôlé l'équité des prix ?

Réponse :-

40) Comment traitez-vous les services spéciaux tels que les services aux handicapés ?

Réponse : c'est des normes fédérales dans ce domaine

41) Quelle est votre politique tarifaire ? Considère-t-elle des prix différenciés (étudiant, AVS) ?

Réponse :-

42) Comment évaluez-vous l'efficacité de la tarification ?

Réponse :-

Annexe4 interview pour la commune de Vétroz

Date : 26 Mai 2011.

Lieu : Vétroz bâtiment communal

Interviewer : Monsieur Stéphane Germanier président de la commune de Vétroz

PV d'interview Commune de Vétroz

Description

J'ai été mandaté par l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO, dans le cadre de mon travail de bachelor, pour analyser les politiques des transports des grandes agglomérations valaisannes. Le but est de comprendre les spécificités régionales qui influencent chaque politique. Et de créer des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Généralité

1) Comment voyez-vous l'évolution de la demande de mobilité dans les 10 à 20 prochaines années ?

Réponse : Avec l'agglomération et même avant cela on a pensé à une augmentation des transports publics. Actuellement on a une cadence horaire de 30min grâce à la ligne Sion-Ardon, grâce au développement de la zone commerciale de Conthey. L'idéale serait d'une cadence horaire de 15min, mais pas avec un trajet de 30 min. On offre 2 cartes journalières pour le train mais il est possible dans le futur que l'on passe à 4 cartes journalières.

2) Quelles infrastructures disposez-vous pour couvrir cette demande future ?

Réponse : Partiellement. Il nous manque une route de desserte au nord de l'autoroute qui serait nécessaire pour faire une voie réservée au bus. Mais on en parle depuis 20 ans.

Facteur influençant la politique des transports

3) Quels facteurs externes influencent votre politique des transports ?

Réponse : Chez nous la topographie est un avantage pour la création de piste cyclable plus sécurisée. On a pu mettre en place une ligne de lunabus. Mais on a dû y mettre une surveillance. On a vu une baisse de fréquentation principalement due au fait que les jeunes filles ne se sentaient plus en sécurité. La route cantonale est la colonne vertébrale de la commune. Mais à cause de la forte influence dans la zone commerciale de Conthey le vendredi soir et le samedi matin les habitants de Vétroz passent par le sud pour rallier Sion.

4) Comment les périodes touristiques influencent votre politique des transports ?

Réponse : plus maintenant

5) A quel degré la topographie joue un rôle dans l'élaboration de votre politique ?

Réponse : -

6) Quelles nouvelles technologies pourront influencer votre politique des transports ?

Réponse : un tram urbain reliant St-léonard à Ardon pourrait dynamiser le transport public. Avec la sensibilité écologique actuelle, des bus plus propres pourraient avoir un impact.

7) Quel sera l'impact de ces nouvelles technologies sur votre politique des transports ?

Réponse -

8) Comment évaluez-vous l'impact des différents facteurs ?

Réponse : les principaux freins sont la topographie et les distances qui posent un réel problème pour les cadences et la durée des trajets

Transport individuel motorisé

9) Quelle est votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : on n'a pas vraiment de politique. On est en train de mettre en place des zones 30 km/h dans le village. L'axe principal et l'avenue de la gare resteront à 50 km/h. Le vieux village va passer à 20 km/h. On a installé quelques places de parc autour du vieux village pour diminuer la présence des voitures à l'intérieur. On a aménagé les torrents en rajoutant un chemin pédestres qui passe par le vieux village.

10) Comment voyez-vous l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : On va restreindre la largeur de la route cantonale dans le village pour ce faire on va mettre des pistes cyclable sur les cotés. Ensuite on réaménage une route par année avec soit des ralentisseurs latéraux, des places de parcs ou des ilots avec des bacs à fleurs pour ralentir le trafic. Au nord de la route on met un trottoir marqué au sol et au sud une bande cyclable.

11) Comment éviter le mitage du territoire dans le cadre de l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : 1/3 des terrains sur Vétroz ne sont pas construits et je pense qu'ils ne vont pas l'être pour tout de suite

12) Comment évaluez-vous l'efficacité de votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : C'est une tendance des gens de vouloir modérer le trafic. On va installer des portiques pour les 30km/h et on s'est équipé d'un radar préventif et qui fait aussi des statistiques.

Transport Public

13) Quelle est votre politique en matière de transport public ?

Réponse : Bonne, on collabore avec Car Postal pour améliorer les cadences, on a collaboré pour la mise en place du lunabus. A cause du périmètre de la commune on n'a pas de subvention pour les transports scolaires. Mais on eu un souci pour que la petite enfance puisse rallier l'UAPE , on a dû mettre en place un bus, entièrement payé par la commune.

14) L'offre des transports publics est-elle en adéquation avec la demande ?

Réponse : avec la demande actuelle oui mais pas avec le souhait de la population.

15) Quelles stratégies envisagez-vous pour améliorer l'attractivité des transports publics ?

Réponse : Par la création de voies réservées au bus pour améliorer la durée du trajet. Ensuite avec des abonnements plus attractifs pour les bus urbains.

16) Comment la topographie de notre canton freine le développement des transports publics ?

Réponse : non

17) Comment optimisez-vous l'utilisation des infrastructures existantes ?

Réponse : on n'a pas d'incidence là-dessus, les buses transitent par la route cantonale il faut donc voir avec le canton. De plus, il faut attendre la fin des travaux de la gare d'Ardon pour discuter d'une liaison Vétroz gare d'Ardon.

18) Comment évaluez-vous l'accessibilité aux transports publics ?

Réponse : on a une bonne accessibilité.

Mobilité Douce

19) Quelle est votre politique concernant la mobilité douce ?

Réponse : Vélo parcours valaisans sont notés dans le village. On a les zones 30 avec les pistes cyclables et les sentiers pédestres près des torrents.

20) Comment évaluez-vous la demande en matière de mobilité douce ?

Réponse : en augmentation, on a eu plusieurs demandes pour subventionner l'achat de vélos électriques.

21) Quelles sont vos possibilités par rapport à l'application d'une politique en faveur de la mobilité douce ?

Réponse : on n'a pas de problème en la matière.

22) Ce mode de transport est-il adapté à la topographie de votre commune ?

Réponse : bon

23) Comment évaluez-vous l'accessibilité à la mobilité douce ?

Réponse : facile avec un bon aménagement. Les prix des vélos sont abordables. On est labélisé cité de l'énergie et commune en santé. L'école met déjà l'accent sur la mobilité douce. On doit encore travailler au niveau des entreprises et au niveau de la commune. On a mis à l'étude pour implanter un relais vélo.

Complémentarité des modes de transports

24) Comment traitez-vous la combinaison des différents modes de transports ?

Réponse : Pour l'instant c'est difficile à gérer. On a une surcharge sur la route cantonale. L'automobiliste fut trop longtemps prioritaire. Avec la mise en place des zones 30 on n'a vu le phénomène inverse le piéton a cru avoir la priorité or ce n'est que en zone 20 qu'il est prioritaire.

25) Quelles sont vos mesures pour améliorer la combinaison des différents modes de transport ?

Réponse :-

26) Comment évaluez-vous la combinaison des modes de transport ?

Réponse :-

Trafic et territoire

27) Quels sont vos stratégies de planification du trafic ?

Réponse : On a mené une étude en collaboration avec le canton et la commune de Conthey concernant la zone commerciale de Conthey pour la construction de route de transit. On est en réflexion avec l'agglomération pour la route au nord de l'autoroute. En plus dans le projet de l'agglomération il y aurait l'ouverture de zones constructibles au nord de l'autoroute

28) Comment coordonnez-vous les 3 modes de transport dans le cadre de la planification du trafic ?

Réponse : On coordonne avec Conthey vu l'impact qu'il a sur Vétroz

29) Comment évitez le mitage du territoire dans le cadre d'une planification du trafic ?

Réponse :-

30) Comment coordonnez-vous l'aménagement du territoire, la planification du trafic et la demande transport public ?

Réponse : La densification de l'aménagement autour de la route cantonale mais on a un souci avec la circulation. Il est dangereux de traverser et on n'a pas de passages sous voie.

31) Quels sont vos différents partenaires dans le cadre du développement de la mobilité ? Les CFF en font-il partie ?

Réponse : Car Postal, CFF moins, l'état pour la route cantonale et l'autoroute, Conthey pour l'entretien de certaines routes

32) Comment voyez-vous la collaboration avec les communes voisines ?

Réponse : Cela se passe bien, mais il faut que les gens s'entendent. Cela se passe d'abord par les présidents, actuellement en cas de développement des projets d'envergure les présidents des communes de Conthey et Ardon se rencontrent.

Pour voir si le projet peut avoir des répercussions sur les 3 communes. On voit l'évolution des mentalités. On ne peut plus faire tout seul dans notre coin on est obligé de penser en termes de répercussion régionale.

Développement durable et environnement

33) Comment intégrez-vous le développement durable dans le cadre d'une politique des transports ?

Réponse : par la réflexion qu'on a menée pour t'être cité de l'énergie.

34) Dans le cadre de la politique des transports quelles sont vos actions concernant la protection de l'environnement ?

Réponse : La commune montre l'exemple on a acquis des véhicules de dernière génération répondant à certaines normes.

35) Comment évaluez-vous le degré de pollution lié au transport ?

Réponse :-

36) Quelles sont vos actions en cas de dépassement des normes de pollutions ?

Réponse :-

37) Quelles sont les mesures pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réponse :-

Tarification et aspect sociaux

38) Comment est conçu le système de tarification ? Les investissements futurs sont-ils pris en compte dans le système de tarification ?

Réponse : Nous avons aucune influence, pire nous sommes préterités du au rayon tarifaire pratiqué

39) Comment est contrôlé l'équité des prix ?

Réponse :-

40) Comment traitez-vous les services spéciaux tels que les services aux handicapés ?

Réponse :-

41) Quelle est votre politique tarifaire ? Considère-t-elle des prix différenciés (étudiant, AVS) ?

Réponse :-

42) Comment évaluez-vous l'efficacité de la tarification ?

Réponse :-

Annexe 5 interview de la commune d'Ardon

Date : 11mai 2011

lieu : Sion Rue de gravelone 5

Interviewer : Monsieur Pierre-Marie Broccard conseiller de la commune d'Ardon en charge de l'urbanisme

PV d'interview Commune d'Ardon

Description

J'ai été mandaté par l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO, dans le cadre de mon travail de bachelor, pour analyser les politiques des transports des grandes agglomérations valaisannes. Le but est de comprendre les spécificités régionales qui influencent chaque politique. Et de créer des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Généralité

1) Comment voyez-vous l'évolution de la demande de mobilité dans les 10 à 20 prochaines années ?

Réponse : Un trafic plus dense dans la commune où il faudra diminuer la vitesse avec des zones de 20 à 30 km/h voire des zones piétonnes. Le but étant d'améliorer la sécurité. A terme, il faudra peut être repenser la façon de circuler voir créer un parking en bas du village. Il faut renforcer la ligne de train Ardon Sion par le projet d'agglo. La gare va être refaite. En parallèle Cars Postaux sont performants. D'ici 2012 la cadence horaire passera à 30 min. Si dans le future la politique des transports individuels motorisés prend un coup on verra certainement une augmentation des cadences. Le weekend nous avons déjà des Lunabus pour les jeunes.

2) Quelles infrastructures disposez-vous pour couvrir cette demande future ?

Réponse : On a des plans du réseau routier complets. On est en train de refaire toute la zone industrielle pour améliorer le passage des camions.

Facteur influençant la politique des transports

3) Quels facteurs externes influencent votre politique des transports ?

Réponse : L'arrivée des centres commerciaux à Conthey. On voit une augmentation des demandes de construction. Cela vient du fait que Conthey est plein et que les gens se rabattent sur les communes avoisinantes

4) Comment les périodes touristiques influencent votre politique des transports ?

Réponse : non

5) A quel degré la topographie joue un rôle dans l'élaboration de votre politique ?

Réponse : -

6) Quelles nouvelles technologies pourront influencer votre politique des transports ?

Réponse : les moteurs électriques mais je ne suis pas convaincu à 100% car il y a trop d'énergie grise derrière. Cela pourrait avoir un impact sur le développement futur, aussi les bus électriques et à gaz et voir pour encourager le vélo.

7) Quel sera l'impact de ces nouvelles technologies sur votre politique des transports ?

Réponse :-

8) Comment évaluez-vous l'impact des différents facteurs ?

Réponse : sur la circulation, on a des calculs qui se font sur le nombre de passage de véhicules. La construction on a environ entre 50 à 90 demandes qui ont été déposées.

Transport individuel motorisé

9) Quelle est votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : on a besoin de la voiture on n'a pas de politique spéciale. C'est la responsabilité de chacun. Ca va bien.

10) Comment voyez-vous l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : On a un bon réseau routier. La route cantonale va être refaite. Le haut du village est à 30 km/h. On n'a pas de soucis à ce niveau on dispose des infrastructures pour en tout cas les 15 prochaines années.

11) Comment éviter le mitage du territoire dans le cadre de l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : On n'a pas de nouvelles zones qui vont s'ouvrir, actuellement toutes nos zones sont équipées. On a un plan de gestion globale que j'ai réalisé et qui vient d'être finalisé. Avec toutes les zones de la commune et les routes qui les desservent.

12) Comment évaluez-vous l'efficacité de votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : pas de réelle politique donc pas d'évaluations.

Transport Public

13) Quelle est votre politique en matière de transport public ?

Réponse : C'est géré par Car Postal mais on encourage. On soutient via les lunabus, les offres d'abonnement cff à 35 francs les 2 courses à travers toute la Suisse. Cela nous coûte 20'000 par an. Mais les CFF veulent arrêter cette offre, car ils ne gagnent pas assez avec.

14) L'offre des transports publics est-elle en adéquation avec la demande ?

Réponse : Oui sauf le train. Actuellement la gare d'Ardon est la dernière gare de Suisse à ne pas être aux normes. Pour remettre à niveau les CFF vont investir 42'000'000.- avec la réfection de 6 ponts et la création d'un passage souterrain. Quand cette réfection sera faite on aura certainement plus de trains avec plus de cadences.

15) Quelles stratégies envisagez-vous pour améliorer l'attractivité des transports publics ?

Réponse :-

16) Comment la topographie de notre canton freine le développement des transports publics ?

Réponse : Ca ne freine pas on s'adapte.

17) Comment optimisez-vous l'utilisation des infrastructures existantes ?

Réponse : Les Cars Postaux gèrent ça, pourquoi changer quand tout va bien on collabore avec eux et ça va bien.

18) Comment évaluez-vous l'accessibilité aux transports publics ?

Réponse : on n'a pas de soucis d'accessibilité et elle est bonne.

Mobilité Douce

19) Quelle est votre politique concernant la mobilité douce ?

Réponse : On n'a pas grand-chose à part le long du Rhône et du canal. On a une ligne pour les cyclistes qui est obligatoire. La route cantonale va être moins large pour ressembler plus à une route villageoise et cela améliorera la sécurité

20) Comment évaluez-vous la demande en matière de mobilité douce ?

Réponse : pas demande

21) Quelles sont vos possibilités par rapport à l'application d'une politique en faveur de la mobilité douce ?-

Réponse :

22) Ce mode de transport est-il adapté à la topographie de votre commune ?

Réponse : oui

23) Comment évaluez-vous l'accessibilité à la mobilité douce ?

Réponse :-

Complémentarité des modes de transports

24) Comment traitez-vous la combinaison des différents modes de transports ?

Réponse : peu. Par le projet de l'agglo on fera un autre parking pour voiture, vélo, bus.

25) Quelles sont vos mesures pour améliorer la combinaison des différents modes de transport ?

Réponse :-

26) Comment évaluez-vous la combinaison des modes de transport ?

Réponse :-

Trafic et territoire

27) Quels sont vos stratégies de planification du trafic ?

Réponse : On a un radar qui nous a permis d'analyser le nombre de voitures qui passent, leur vitesse et les heures de passage. Ensuite on a fait une carte du trafic routier et on a pu voir ce qui pouvait être fait sur la commune ou pas. De plus on fait régulièrement des contrôles.

28) Comment coordonnez-vous les 3 modes de transport dans le cadre de la planification du trafic ?

Réponse : on ne coordonne pas

29) Comment évitez le mitage du territoire dans le cadre d'une planification du trafic ?

Réponse : Et bien toutes les zones d'Ardon sont déjà toutes équipées de route et d'entrée d'eau.

30) Comment coordonnez-vous l'aménagement du territoire, la planification du trafic et la demande transport public ?

Réponse :-

31) Quels sont vos différents partenaires dans le cadre du développement de la mobilité ? Les CFF en font-il partie ?

Réponse : On n'a pas vraiment de partenaire.

32) Comment voyez-vous la collaboration avec les communes voisines ?

Réponse : On est isolé des autres communes. On est indépendant.

Développement durable et environnement

33) Comment intégrez-vous le développement durable dans le cadre d'une politique des transports ?

Réponse : C'est plus pour les constructions que l'on a intégré pas tellement pour la voiture.

34) Dans le cadre de la politique des transports quelles sont vos actions concernant la protection de l'environnement ?

Réponse : On a des zones exprès comme des zones de protection cantonales, des zones de paysage nationales et des zones nature nationales.

35) Comment évaluez-vous le degré de pollution lié au transport ?

Réponse : non on n'évalue pas

36) Quelles sont vos actions en cas de dépassement des normes de pollutions ?

Réponse :-

37) Quelles sont les mesures pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réponse :-

Tarification et aspect sociaux

38) Comment est conçu le système de tarification ? Les investissements futurs sont-ils pris en compte dans le système de tarification ?

Réponse : On discute avec les PTT. On a les écoliers mais c'est pour le cycle donc c'est le canton qui négocie ces tarifs la. On paye pour le lunabus aussi. On n'a pas de pouvoir sur le prix de la course.

39) Comment est contrôlé l'équité des prix ?

Réponse :-

40) Comment traitez-vous les services spéciaux tels que les services aux handicapés ?

Réponse : je ne sais pas.

41) Quelle est votre politique tarifaire ? Considère-t-elle des prix différenciés (étudiant, AVS) ?

Réponse :-

42) Comment évaluez-vous l'efficacité de la tarification ?

Réponse :-

Annexe 6 interview de la ville de Sierre

Date : 4 mai 2011

lieu : Sierre, Hôtel de Ville

Interviewer : Monsieur Mario Rossi, conseiller et Monsieur Stéphane Delaloye, ingénieur de ville et membre du conseil de l'agglomération Sierre-Montana

PV d'interview de la commune de Sierre

Description

J'ai été mandaté par l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO, dans le cadre de mon travail de bachelor, pour analyser les politiques des transports des grandes agglomérations valaisannes. Le but est de comprendre les spécificités régionales qui influencent chaque politique. Et de créer des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Généralité

1) Comment voyez-vous l'évolution de la demande de mobilité dans les 10 à 20 prochaines années ?

Réponse : Plus de mobilité et de liberté c'est une tendance qui a été amorcée il y a 50 ans et qui n'est pas prêt de s'arrêter, il va falloir répartir cette augmentation entre les différents modes de transports

2) Quelles infrastructures disposez-vous pour couvrir cette demande future ?

Réponse : nous avons 100km de routes communales qu'il faut maintenir tout comme l'offre CFF via le financement cantonal. On mise beaucoup sur les SMC et le développement du funiculaire pour couvrir la demande. L'infrastructure urbaine de transport public est sous mandat privé le but étant de gérer au mieux les lignes.

Facteur influençant la politique des transports

3) Quels facteurs externes influencent votre politique des transports ?

Réponse : Les lois et les ordonnances du canton et de la confédération cela nous laisse peu de marge de manœuvre, les concessions de transport public, le financement, la topologie, et disposer de la masse critique de clientèle.

4) Comment les périodes touristiques influencent votre politique des transports ?

Réponse : elle influence très peu sur les bus, sur le reste oui, surtout sur le transit de Sierre à Crans-Montana. Les CFF qui intensifient les correspondances.

5) A quel degré la topographie joue un rôle dans l'élaboration de votre politique ?

Réponse : Pour Sierre très peu. Pour l'agglomération oui primordiale avec le Val d'Anniviers, 2000 habitants à l'année, développement de chaîne de transport avec CFF, funiculaire et téléphérique est importante à ce moment-là.

6) Quelles nouvelles technologies pourront influencer votre politique des transports ?

Réponse : Si l'on arrive à avec une voiture qui consomme 1l/100km on peut dire dommage pour les transports publics. Pour les transports publics pas grand-chose, Swiss métro avait bien mené des études mais sans plus.

7) Quel sera l'impact de ces nouvelles technologies sur votre politique des transports ?

Réponse : voir question 6

8) Comment évaluez-vous l'impact des différents facteurs ?

Réponse : par les couts, la performance et l'attractivité, des gens ne voient pas la notions de coûts Si tout est géré par les pouvoirs publics et que les transports deviennent gratuit cela s'est vérifié à maintes reprise, le taux de déprédations augmente beaucoup. Aussi par le confort.

Transport individuel motorisé

9) Quelle est votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : De dissuader l'accès au centre ville par des mesures contraignantes. Et de rendre conscient la population de cette nécessité. Le but est d'amener plus rapidement le flot de trafic sur les axes de transits pour soulager l'interne.

10) Comment voyez-vous l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Sur les coteaux pour soulager le transit par l'ouest et l'est et voir à terme l'influence du Lötschberg. Le problème d'engorgement ouest est un problème régional voire de l'agglomération.

11) Comment éviter le mitage du territoire dans le cadre de l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Faire comprendre par l'aménagement du territoire que s'il y a une route elle ne sert que de déserte et non pour le développement du bâti. De plus il a été démontré qu'il n'est pas forcément judicieux de construire près des grands axes en termes de bruit et de pollution.

12) Comment évaluez-vous l'efficacité de votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : On « emmerde » tout le monde. En fait très difficilement. Nous sommes en situation intermédiaire et il est difficile de faire comprendre aux gens où on veut aller étant donné que pas toutes les pièces du puzzle ne sont pas mises en place. Nous avons effectué des modélisations de flux du trafic avant d'effectuer tous ses changements pour voir comment les flux vont évoluer pendant les changements et après. Actuellement de manière générale ce qui a été modélisé c'est vérifié dans la réalité donc ces dernières sont bonnes.

Transport Public

13) Quelle est votre politique en matière de transport public ?

Réponse : Historiquement, les transports publics au départ ont été créés pour des besoins scolaires. Ensuite il y a 15 ou 20 ans on l'a développé un peu partout et pour tous. Depuis 2009 nous avons revu ce système, mais toujours en priorité pour les scolaires, nous avons optimisé utilisation dans des zones à forte demande et mieux coordonné avec le ferroviaire. Bien sûr avec une vision globale de la mobilité et avec l'agglomération, nous avons déjà réussi à avoir une concession par zone et non plus par ligne pour la ville de Sierre ce qui facilite grandement la définition des lignes. Notre clientèle captive sont les écoliers et ces derniers dictent encore 80% de la politique. Mais nous essayons d'améliorer l'offre en dehors des heures scolaires par de meilleures cadences. A terme envisager d'avoir une ligne qui passe par l'île Falcon.

15) L'offre des transports publics est-elle en adéquation avec la demande ?

Réponse : Actuellement oui, mais la demande est en hausse.

15) Quelles stratégies envisagez-vous pour améliorer l'attractivité des transports publics ?

Réponse : En partie déjà répondu. Etre plus souple en dehors des horaires scolaires et par la coordination de la concession par le canton

16) Comment la topographie de notre canton freine le développement des transports publics ?

Réponse : Elle ne favorise pas les grands centres, les zones à forte concentration, et les masses critiques nécessaire. Le Valais il faut parcourir de grandes distances il ne faut pas comparer le Valais avec le plateau suisse.

17) Comment optimisez-vous l'utilisation des infrastructures existantes ?

Réponse : Avec une couverture optimisée. En 2008 nous avons mené une étude dans ce sens et nous avons redéfini les lignes, regroupé les parcours des lignes de transport mineur par rapport à un coût /efficacité. Cela s'est traduit par une baisse du nombre de déserte mais par une optimisation de la couverture par rapport à la demande.

18) Comment évaluez-vous l'accessibilité aux transports publics ?

Réponse : bonne nous avons optimisé nos engins pour l'accès aux handicapés.

Mobilité Douce

19) Quelle est votre politique concernant la mobilité douce ?

Réponse : Elle est intégrée à notre politique globale en matière de mobilité. Avec un plan directeur pour l'ensemble des modes de transports. On veut dédier le centre-ville à la mobilité douce et développer les voies des quartiers vers le centre.

20) Comment évaluez-vous la demande en matière de mobilité douce ?

Réponse : on espère l'augmenter à l'interne et la rendre plus attractif.

21) Quelles sont vos possibilités par rapport à l'application d'une politique en faveur de la mobilité douce ?

Réponse : on veut dédier le centre-ville à la mobilité douce et développer les voies des quartiers vers le centre.

22) Ce mode de transport est-il adapté à la topographie de votre commune ?

Réponse : oui

23) Comment évaluez-vous l'accessibilité à la mobilité douce ?

Réponse : on essaie de le rendre accessible à tout le monde

Complémentarité des modes de transports

24) Comment traitez-vous la combinaison des différents modes de transports ?

Réponse : Par une politique globale des transports et via le plan directeur.

25) Quelles sont vos mesures pour améliorer la combinaison des différents modes de transport ?

Réponse : Au point d'échange on peut créer des parkings pour voiture et vélo près de la gare qui est en interface entre les modes de transports

26) Comment évaluez-vous la combinaison des modes de transport ?

Réponse : C'est une nécessité à combiner vu la topographie. Nous ne pouvons pas faire autrement.

Trafic et territoire

27) Quelles sont vos stratégies de planification du trafic ?

Réponse : pas de stratégie nous avons modélisé les flux et les variations qui vont arriver dans le futur.

28) Comment coordonnez-vous les 3 modes de transport dans le cadre de la planification du trafic ?

Réponse :-

29) Comment évitez le mitage du territoire dans le cadre d'une planification du trafic ?

Réponse : Le plan directeur des transports est basé sur le plan d'affectation des zones.

30) Comment coordonnez-vous l'aménagement du territoire, la planification du trafic et la demande transport public ?

Réponse :-

31) Quels sont vos différents partenaires dans le cadre du développement de la mobilité ? Les CFF en font-il partie ?

Réponse : l'école, le canton, les autres communes qui sont traversées par les lignes, les différents exploitants, les bus du soleil et les cff qui sont quand même plus éloignés

32) Comment voyez-vous la collaboration avec les communes voisines ?

Réponse : Avant c'était difficile nous avions toutes les mêmes problèmes liés aux besoins scolaires. Les cadences et les désertes sont difficiles à coordonner. Le système est un peu obsolète. Il faut s'adapter à la réalité actuelle et avoir des relations directes entre tous les acteurs.

Développement durable et environnement

33) Comment intégrez-vous le développement durable dans le cadre d'une politique des transports ?

Réponse : Tout le temps. C'est une question de bon sens il n'y a pas besoin de passer par de grandes études. Nous sommes obligés d'avoir une vision globale. C'est logique sinon on ne fait pas bien notre travail.

34) Dans le cadre de la politique des transports quel sont vos actions concernant la protection de l'environnement ?

Réponse : De bien planifier la ligne en évitant de tourner à vide. Nous avons mené une étude pour des bus à gaz mais ce n'est pas la panacée. Pour l'environnement cela était bon mais le coût de la technologie c'était impossible. Ensuite par l'incitation à acheter des vélos électriques. Par des mesures de sensibilisation comme d'aller au boulot à vélo

35) Comment évaluez-vous le degré de pollution lié au transport ?

Réponse : En Valais on connaît des problèmes d'ozone et des particules fines dues à la topographie. Mais la qualité de l'air reste bonne

36) Quelles sont vos actions en cas de dépassement des normes de pollutions ?

Réponse : Aucune, seul le canton est l'autorité en la matière

37) Quelles sont les mesures pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réponse : nous n'avons pas. Nous privilégions la mobilité douce et les transports publics. De plus la commune montre l'exemple avec des véhicules hybrides et à gaz

Tarification et aspect sociaux

38) Comment est conçu le système de tarification ? Les investissements futurs sont-ils pris en compte dans le système de tarification ?

Réponse : Nous privilégions les abonnements par rapport au billet individuel. Non les recettes ne couvrent que 20% des frais.

39) Comment est contrôlé l'équité des prix ?

Réponse : nous avons mandaté un expert externe en 2008 pour évaluer notre tarification et nous sommes bons. Nous sommes même moins chères que d'autres villes. La commune peut prendre la couverture des déficits actuellement. Le jour où cela ne sera plus le cas nous ferons du Benchmark pour voir comment ce problème est résolu ailleurs.

40) Comment traitez-vous les services spéciaux tels que les services aux handicapés ?

Réponse :-Nos bus sont équipés pour faciliter les personnes handicapées et nous sommes en train de nous équiper pour les mal voyant avec des bandes tactiles. Ce sont des éléments contraignants voir très contraignant et nous essayons d'optimiser la couverture de ces services sur les axes principaux

41) Quelle est votre politique tarifaire ? Considère-t-elle des prix différenciés (étudiant, AVS) ?

Réponse : déjà répondu. Oui nous avons des prix différenciés

42) Comment évaluez-vous l'efficacité de la tarification ?

Réponse : déjà répondu

Question spéciale pour les agglomérations de Sierre et de Sion

43) Quel est l'intérêt d'avoir intégré autant de communes dans le projet d'agglomération ?

Réponse : L'OFS ne tient pas compte des liens historiques de développement et les liens sociaux entre les communes. Cela offre un potentiel de gérer des processus supra communaux voire entre différents partenariats concernés.

Annexe 7 interview de la commune de Montana

Date : 10 mai 2011

lieu : Crans-Montana route de la Combaz 22

Interviewer : Christian Masserey, président de la commission Urbanisme et Mobilité et membre de la commission permanente su plan directeur intercommunal

PV d'interview Commune de Montana

Description

J'ai été mandaté par l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO, dans le cadre de mon travail de bachelor, pour analyser les politiques des transports des grandes agglomérations valaisannes. Le but est de comprendre les spécificités régionales qui influencent chaque politique. Et de créer des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Généralité

1) Comment voyez-vous l'évolution de la demande de mobilité dans les 10 à 20 prochaines années ?

Réponse : Actuellement une diminution de la voiture, à terme une augmentation de la part des transports publics. Mais en Valais, les transports publics sont très difficilement rentables. Il n y a pas assez de demande. Pendant la période touristique nous avons beaucoup de latins habitués à la voiture. Il est difficile de leur faire changer d'habitude.

2) Quelles infrastructures disposez-vous pour couvrir cette demande future ?

Réponse : Les bus SMC sont gratuits sur le Haut Plateau cela nous coute Fr. 700'000.- par année. Actuellement nous avons de gros bus qui sont peu adaptés à la demande. Le but serait d'avoir de plus petits bus mais plus réguliers en lien avec les zones de rencontre. Le souci est que actuellement la main d'œuvre est plus chère que les bus.

Facteur influençant la politique des transports

3) Quels facteurs externes influencent votre politique des transports ?

Réponse : les habitudes des usagers et des hôtes.

4) Comment les périodes touristiques influencent votre politique des transports ?

Réponse : Par le dimensionnement des infrastructures de types parking. Pendant cette période nos bus sont pleins. On doit favoriser l'accès aux remontées mécaniques en installant des ascenseurs et des tapis roulant dans les différents points névralgiques. On doit habituer les gens à aller à pieds pour cela nous devront améliorer l'offre de casier à skis. Le but est que les touristes puissent chausser leurs chaussures de ski au bas des remontées. Nous subissons environ 6 semaines par an un engorgement de l'infrastructure routière. Il ne faut pas oublier que le reste du temps notre infrastructure est suffisante. Il faut remettre les choses dans le contexte quand on veut investir des moyens conséquents.

5) A quel degré la topographie joue un rôle dans l'élaboration de votre politique ?

Réponse : Nous disposons d'une zone relativement plate donc ce n'est pas un gros problème pour nous

6) Quelles nouvelles technologies pourront influencer votre politique des transports ?

Réponse : les moteurs électriques, nous sommes en cours de discussion pour nous équiper de voitures électriques.

7) Quel sera l'impact de ces nouvelles technologies sur votre politique des transports ?

Réponse : Un impact favorable sur l'environnement et au niveau du marketing de la station nous ventons la qualité de notre air.

8) Comment évaluez-vous l'impact des différents facteurs ?

Réponse : n'évalue pas.

Transport individuel motorisé

9) Quelle est votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : De diminuer notre dépendance et l'importance de la voiture. Pour influencer on veut développer les zones piétonnes. De plus la commune oblige à chaque résidence de disposer de son parking. Nous développons des parkings en périphérie de la station. La voiture a beaucoup d'importance. On a essayé à Carnaval l'année passée de fermer le centre de la station aux voitures pendant une semaine. On a tenu 3 jours. L'expérience fut positive mais les gens ont beaucoup râlé. Le problème est qu'il est difficile de faire changer les habitudes des gens. Ils ne comprennent pas que la durée du trajet est la même s'ils contournent la station que s'ils la traversent. Un autre problème c'est qu'hélas nous avons un parking dans le centre de la station.

10) Comment voyez-vous l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Rendre la zone centrale plus conviviale. De créer des zones 30 km/h dans Montana et Crans voir étendre ceci à toutes les régions. Afin que le transit soit le plus extérieur possible et de démontrer que les itinéraires de délestage sont efficaces puis d'augmenter le nombre de parking dans la périphérie. D'ici quelques années nous arriverons à une offre de mille places de parking ce qui nous permettra de fermer certaines routes.

11) Comment éviter le mitage du territoire dans le cadre de l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Pour l'instant aucune nouvelle zone à bâtir n'est prévue d'être ouverte sur la commune il me semble. Donc notre infrastructure routière va peu voir pas évoluer à part la construction de parking.

12) Comment évaluez-vous l'efficacité de votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : On a fait un rapport sur l'urbanisme et la mobilité mais qui n'a pas de forces coercitives. Mais étonnamment tous les projets d'architecture et d'urbanisme qui ont été proposés ces 3 dernières années se basent beaucoup sur notre travail. Il nous manque des gens compétents tels que des ingénieurs de ville. Actuellement ce sont les conseillers qui doivent porter les projets d'urbanisme. La réflexion que nous avons menée par la commission fut efficace.

On a monté un plan directeur régional. Mais actuellement il n'a pas de force légale. Le souci c'est que cela atteigne l'autonomie des communes et il faudra attendre je pense jusqu'à la fusion de ses dernières.

Transport Public

13) Quelle est votre politique en matière de transport public ?

Réponse : On n'a pas vraiment de politique en la matière en dehors de la commission de l'urbanisme et mobilité. C'est SMC qui gère le problème d'horaire et la desserte est déléguée par la commission inter-cantonale de circulation.

14) L'offre des transports publics est-elle en adéquation avec la demande ?

Réponse : Actuellement les bus sur la commune de Montana sont gratuits. Ils nous coûtent 700'000.- par an. Ils sont sous-utilisés sauf lors des grandes affluences durant l'hiver.

15) Quelles stratégies envisagez-vous pour améliorer l'attractivité des transports publics ?

Réponse : D'avoir des bus plus petits plus adaptés et avoir des cadences plus régulières. Qu'ils soient mieux adaptés à la demande et d'être plus souples.

16) Comment la topographie de notre canton freine le développement des transports publics ?

Réponse :-

17) Comment optimisez-vous l'utilisation des infrastructures existantes ?

Réponse : pas. On l'utilise comme ça depuis plusieurs années. On n'a pas d'influence pour optimiser. Il est très efficace quand il y a beaucoup de monde au contraire durant les autres périodes de l'année. C'est du privé c'est à lui à s'adapter. On ne gère pas l'entreprise.

18) Comment évaluez-vous l'accessibilité aux transports publics ?

Réponse : On sait que l'on doit être plus souple et être plus régulier et adapter les lieux de transbordement. De plus nous avons une flotte de 32 taxis pour répondre plus soupement à la demande.

Mobilité Douce

19) Quelle est votre politique concernant la mobilité douce ?

Réponse : De favoriser les zones piétonnes mettre en place des parkings à vélo. De travailler avec mobility car. On a un réseau de promenade bien entretenu.

20) Comment évaluez-vous la demande en matière de mobilité douce ?

Réponse : Elle augmente en été et elle est plus facile à contenter qu'en hiver.

21) Quelles sont vos possibilités par rapport à l'application d'une politique en faveur de la mobilité douce ?

Réponse :-

22) Ce mode de transport est-il adapté à la topographie de votre commune ?

Réponse : oui

23) Comment évaluez-vous l'accessibilité à la mobilité douce ?

Réponse : Avoir un maximum de lien entre la mobilité douce le funiculaire et les arrêts des transports publics. De créer des lieux de transbordement aux différentes portes de la station par des parkings routiers aux arrivées du funiculaire. A Crans on doit créer une zone de transbordement avec un parking à vélo et mettre en place des véhicules électriques.

Complémentarité des modes de transports

24) Comment traitez-vous la combinaison des différents modes de transports ?

Réponse : Nous voulons améliorer les interfaces essentiellement au 4 ou 5 portes de la station.

25) Quelles sont vos mesures pour améliorer la combinaison des différents modes de transport ?

Réponse :-

26) Comment évaluez-vous la combinaison des modes de transport ?

Réponse : actuellement nous sommes entrain de mettre en place cette combinaison.

Trafic et territoire

27) Quelles sont vos stratégies de planification du trafic ?

Réponse : c'est difficile à faire. On s'adapte à ce qui nous arrive. On veut faire baisser le nombre de voiture.

28) Comment coordonnez-vous les 3 modes de transport dans le cadre de la planification du trafic ?

Réponse : On doit planifier et influencer la demande de mobilité. On va essayer mais c'est difficile, actuellement on ne le fait pas.

29) Comment évitez le mitage du territoire dans le cadre d'une planification du trafic ?

Réponse :-

30) Comment coordonnez-vous l'aménagement du territoire, la planification du trafic et la demande transport public ?

Réponse :-

31) Quels sont vos différents partenaires dans le cadre du développement de la mobilité ? Les CFF en font-il partie ?

Réponse : SMC, CFF, Car Postal, les constructeurs de VHC électrique, les remontées mécaniques

32) Comment voyez-vous la collaboration avec les communes voisines ?

Réponse : On essaie de travailler au mieux. Dans la commission les gens sont intéressés. On est bien reçu au niveau des communes.

Développement durable et environnement

33) Comment intégrez-vous le développement durable dans le cadre d'une politique des transports ?

Réponse : L'intégration du développement durable est obligatoire. On le fait par la mise à disposition de vélos électriques et par la mise en place de zone piétonne

34) Dans le cadre de la politique des transports quelles sont vos actions concernant la protection de l'environnement ?

Réponse : Nous sommes actuellement labélisés cité de l'énergie mais ce genre de chose se fait dans la commission de l'énergie de l'environnement

35) Comment évaluez-vous le degré de pollution lié au transport ?

Réponse : On a évalué le bâti. Je ne sais pas, mais je pense que cela a aussi été fait par la commission de l'énergie et de l'environnement.

36) Quelles sont vos actions en cas de dépassement des normes de pollutions ?

Réponse :-

37) Quelles sont les mesures pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réponse :-

Tarification et aspect sociaux

38) Comment est conçu le système de tarification ? Les investissements futurs sont-ils pris en compte dans le système de tarification ?

Réponse : C'est gratuit sur le Haut Plateau. Sinon je crois que pour aller sur la plaine c'est payant. Cela doit être la régie fédérale et les communes qui fixent les prix. Pour les parkings nos prix sont dégressifs pour inciter les gens à rester sur les parkings extérieurs de la station.

39) Comment est contrôlé l'équité des prix ?

Réponse :-

40) Comment traitez-vous les services spéciaux tels que les services aux handicapés ?

Réponse : le funiculaire est adapté. La flotte des buses n'est pas neuve.

41) Quelle est votre politique tarifaire ? Considère-t-elle des prix différenciés (étudiant, AVS) ?

Réponse :-

42) Comment évaluez-vous l'efficacité de la tarification ?

Réponse :-

Annexe 8 interview pour la commune de Chalais

Date : 12. Mai 2011

Lieu : Chalais bâtiment communal

Interviewer : Monsieur Cédric Rudaz vice-président de la commune de Chalais

PV d'interview de la commune de Chalais

Description

J'ai été mandaté par l'institut d'Entrepreneurship & Management de la HES-SO, dans le cadre de mon travail de bachelor, pour analyser les politiques des transports des grandes agglomérations valaisannes. Le but est de comprendre les spécificités régionales qui influencent chaque politique. Et de créer des instruments et des indicateurs pour aider à mieux évaluer ces politiques.

Généralité

1) Comment voyez-vous l'évolution de la demande de mobilité dans les 10 à 20 prochaines années ?

Réponse : Je vois une amélioration des espaces piétons et la limitation du trafic à l'intérieur des villages d'ici 10 à 15 ans. Dans certaines zones on a des difficultés à pouvoir mettre cela en place on partirait donc sur des zone à 30 km/h et on privilégie le téléphérique les cars postaux et la mobilité groupée.

2) Quelles infrastructures disposez-vous pour couvrir cette demande future ?

Réponse : Le téléphérique. Mais on doit l'agrandir. On a les lignes de Car Postal mais on doit prolonger la ligne Vissoie-Sierre pour qu'elle passe sur Chalais. On a des minibus qui font des liaisons. On a déjà des parkings et on dispose des terrains pour en construire d'autres.

Facteur influençant la politique des transports

3) Quels facteurs externes influencent votre politique des transports ?

Réponse : Les subventions cantonales et fédérales et la stratégie touristique

4) Comment les périodes touristiques influencent votre politique des transports ?

Réponse : Enormément, on a un débit sur le téléphérique qui est multiplié par 2 voir par 3 pendant ces périodes. On a un système de parc en plaine près du départ du téléphérique ensuite à la sortie on a un bus qui fait la navette jusqu'à la station et jusqu'au pied de la télécabine.

5) A quel degré la topographie joue un rôle dans l'élaboration de votre politique ?

Réponse : En tenant compte de la station elle est de 9 sur 10 sans la station on serait à 3 sur 10.

6) Quelles nouvelles technologies pourront influencer votre politique des transports ?

Réponse : Dans la station on imagine installer de petites voitures électriques et des vélos électriques. Hors station c'est plus difficile, les gens majoritairement travaillent à l'extérieur et doivent faire au minimum 8km pour aller travailler, peu de gens travaillent sur Chalais.

7) Quel sera l'impact de ces nouvelles technologies sur votre politique des transports ?

Réponse : l'impact environnemental sera grand. C'est un grand pas en avant pour l'économie et la baisse de la pollution.

8) Comment évaluez-vous l'impact des différents facteurs ?

Réponse : n'évalue pas

Transport individuel motorisé

9) Quelle est votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : On minimise la voiture. On fait comprendre pas le bouche à oreille qu'il y a d'autres moyens de voyager.

10) Comment voyez-vous l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : Avec du pessimisme. On a la volonté de faire des routes de déviation des villages pour éviter les nuisances sonores et pour améliorer la sécurité. Mais cela risque de faire mourir l'économie locale dû à l'éloignement des clients.

11) Comment éviter le mitage du territoire dans le cadre de l'évolution des infrastructures routières ?

Réponse : On est en porta faux. On doit installer des terrains en infrastructure et en face on doit limiter les nuisances. On a un axe principal et on raccorde dessus les petites routes de quartier. L'installation d'équipements est en retard actuellement.

12) Comment évaluez-vous l'efficacité de votre politique concernant le transport individuel motorisé ?

Réponse : elle est bonne, le travail le plus difficile est de sensibiliser les citoyens. C'est cela le gros problème c'est dur leur faire comprendre.

Transport Public

13) Quelle est votre politique en matière de transport public ?

Réponse : De le favoriser au maximum. On a un petit conflit avec les instances fédérales pour les doublons Car Postal et téléphérique. Nous on veut les maintenir encore, pour nous ils sont complémentaires. On a un 2^{ème} réseau de car. On pousse à avoir des arrêts sur l'axe transversal et plus sur les petites routes.

14) L'offre des transports publics est-elle en adéquation avec la demande ?

Réponse : Oui à 90%, le 10% est dû à la boucle avec Anniviers.

15) Quelles stratégies envisagez-vous pour améliorer l'attractivité des transports publics ?

Réponse : Modifier les horaires avec plus de cadence. Et différencier les courses locales des courses dites régionales tel que Sion-Sierre

16) Comment la topographie de notre canton freine le développement des transports publics ?

Réponse : La grandeur du canton avec le Rhône, l'autoroute, les CFF et une route cantonale il n'y a plus beaucoup de place. Il faudrait faire des choix sur les modes transports entre les grands centres.

17) Comment optimisez-vous l'utilisation des infrastructures existantes ?

Réponse : Par rapport au téléphérique. On se met en adéquation avec le marché. On a un problème de débit horaire et de vétustés des installations qui vont bientôt être remises aux normes. Sinon on a peu d'influence sur Car Postale.

18) Comment évaluez-vous l'accessibilité aux transports publics ?

Réponse : Pas bon. On est mal desservi en ce qui concerne le transport extérieur. En interne on est plus performant.

Mobilité Douce

19) Quelle est votre politique concernant la mobilité douce ?

Réponse : On encourage à utiliser le vélo, on dimensionne les infrastructures communales pour qu'elles puissent être accessibles à vélo et à pied.

20) Comment évaluez-vous la demande en matière de mobilité douce ?

Réponse : La population demande de la mettre en avant.

21) Quelles sont vos possibilités par rapport à l'application d'une politique en faveur de la mobilité douce ?

Réponse : Enormément on est très attractif au niveau urbain. On investit entre Fr. 700'000.- et Fr. 800'000.- par année en aménagement.

22) Ce mode de transport est-il adapté à la topographie de votre commune ?

Réponse : oui

23) Comment évaluez-vous l'accessibilité à la mobilité douce ?

Réponse : A long terme 15 à 20 ans tout le monde sera équipé de vélo. Et on aura à disposition un parking au centre de la commune.

Complémentarité des modes de transports

24) Comment traitez-vous la combinaison des différents modes de transports ?

Réponse : par rapport à la topographie on a le téléphérique, Vercorin-Chalais 8 min, avec un parking au fond ce qui permet de prendre la voiture ou le car.

25) Quelles sont vos mesures pour améliorer la combinaison des différents modes de transport ?

Réponse : Faire prendre conscience aux gens et construire des infrastructures pour la mobilité douce

26) Comment évaluez-vous la combinaison des modes de transport ?

Réponse : Pas beaucoup. Au niveau local pas de soucis. Par contre vers l'extérieur c'est autre chose. Mais on est sur le bon trend par rapport à la demande de vélo

Trafic et territoire

27) Quels sont vos stratégies de planification du trafic ?

Réponse : Nous on veut d'ici 4 à 5 ans fermer Vercorin à la circulation. Pour compenser on met en place des bus navettes dans la station. Mais c'est une stratégie qui doit être faite au niveau régional on ne peut pas faire tout seul.

28) Comment coordonnez-vous les 3 modes de transport dans le cadre de la planification du trafic ?

Réponse : on ne coordonne pas.

29) Comment évitez le mitage du territoire dans le cadre d'une planification du trafic ?

Réponse :-

30) Comment coordonnez-vous l'aménagement du territoire, la planification du trafic et la demande transport public ?

Réponse : on a des zones claires et précises. On a une ancienne route cantonale qui était déjà à l'époque surdimensionnée. Donc on peut rajouter des trottoirs et des pistes cyclables.

31) Quels sont vos différents partenaires dans le cadre du développement de la mobilité ? Les CFF en font-il partie ?

Réponse : Car Postal, car Balestraz, le téléphérique, les remontées mécaniques, les différentes communes, les services des transports du canton. Et l'OFT.

32) Comment voyez-vous la collaboration avec les communes voisines ?

Réponse : Que l'association régionale ou bien l'agglo jouent un rôle enfin. On a payé des cotisations pharaoniques pour aucun retour. Sinon on fait seul et pour l'instant on se débrouille plutôt bien.

Développement durable et environnement

33) Comment intégrez-vous le développement durable dans le cadre d'une politique des transports ?

Réponse : Il faut voir les besoins régionaux et définir des scénarios. Faire quelques essais et corriger les erreurs et ensuite faire une loi et une ordonnance et pas l'inverse

34) Dans le cadre de la politique des transports quelles sont vos actions concernant la protection de l'environnement ?

Réponse : Avec notre combinaison téléphérique bus et télécabine on est surement plus écologique qu'une montée en voiture.

35) Comment évaluez-vous le degré de pollution lié au transport ?

Réponse : On n'évalue pas. On contrôle la vitesse et le nombre de voiture pour avoir plus de sécurité plus que la pollution.

36) Quelles sont vos actions en cas de dépassement des normes de pollutions ?

Réponse :-

37) Quelles sont les mesures pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réponse :-

Tarification et aspect sociaux

38) Comment est conçu le système de tarification ? Les investissements futurs sont-ils pris en compte dans le système de tarification ?

Réponse : On n'a aucune influence sur les Cars Postaux et sur les Ballestraz. Le téléphérique nous appartient. Là on donne des prix préférentiels aux associations, aux entreprises et aux groupes locaux. On est très flexible. Par contre à la télécabine on n'est pas autonome à 100% par rapport à la concurrence on ne peut pas modifier nos prix.

39) Comment est contrôlé l'équité des prix ?

Réponse : on suit la politique cantonale des transports par câble. Mais on a un grand degré de liberté et on collabore beaucoup avec les entreprises locales.

40) Comment traitez-vous les services spéciaux tels que les services aux handicapés ?

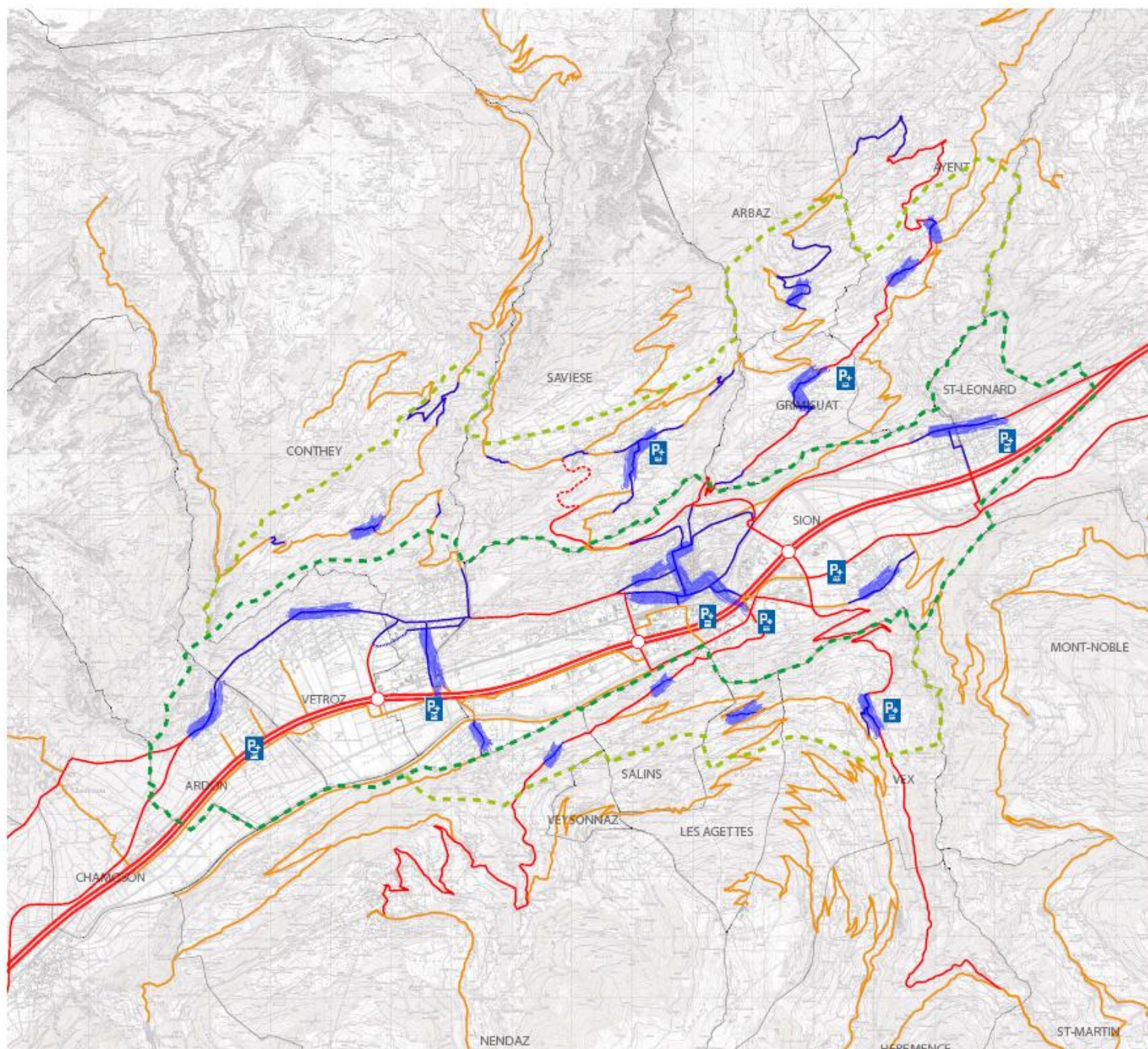
Réponse : on subventionne les associations qui le font et tous nos bâtiments sont équipés.

41) Quelle est votre politique tarifaire ? Considère-t-elle des prix différenciés (étudiant, AVS) ?

Réponse : on est très flexible pour le téléphérique. On a des prix différenciés.

42) Comment évaluez-vous l'efficacité de la tarification ?

Réponse : On est très bon on a des prix plus qu'abordables pour le téléphérique.



légende des périmètres d'étude

- périmètre «plaine»
- périmètre «coteau»

hiérarchie routière à terme

- **Autoroute A9**
Fonctions de transit et de distribution primaire
- **Réseau principal A**
- **Réseau principal B**
- **Réseau principal A ou B en traversée de localité**
- **Traversées urbaines à requalifier et à sécuriser**
- **Nouvelles infrastructures**
- P+ R+ **Parkings d'échange P+bus / P+rail**
Emplacements indicatifs

team+

Avenue du Simplon 17, 1920 Martigny
tél : 027 723 27 80, fax : 027 723 27 88

nomad architectes

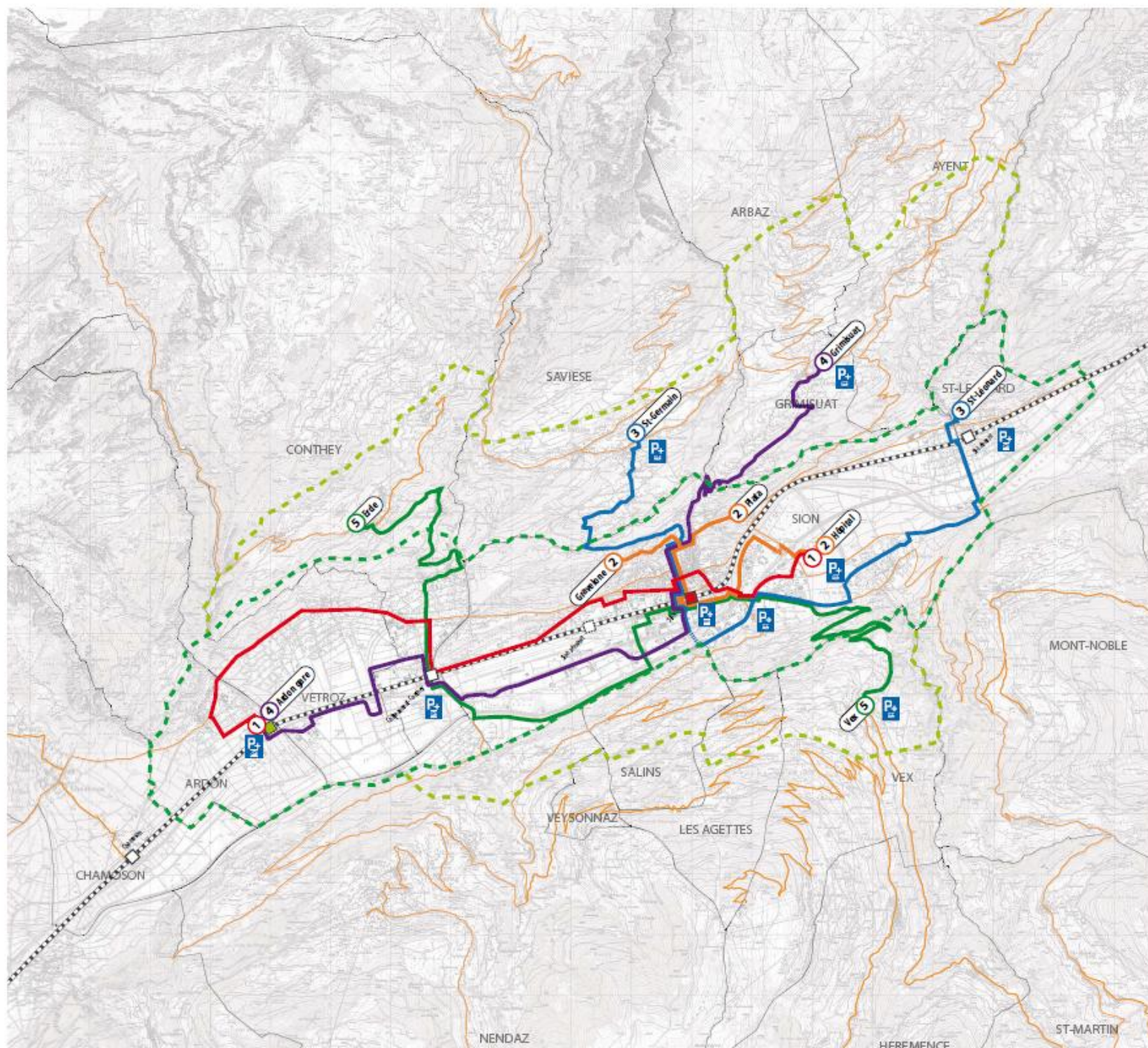
rue de l'Industrie 54, 1960 Sion
tél : 027 327 75 71, fax : 027 327 75 76

Hintermann & Weber

Rue de l'Eglise-Catholique 9b, 1820 Montroux
tél : 021 963 64 48, fax : 021 963 65 74

ASSOCIATION REGION SION PROJET D'AGGLOMERATION SEDUNOISE RESEAU ROUTIER

échelle : 1/62'500 (format A3)



légende des périmètres d'étude

- périmètre «plaine»
- périmètre «coteau»

réseau de transports publics à terme

- ① 15' Hôpital - Ardon-gare
- ② 15' Hôpital - Plata / Gravelone
- ③ 30' St-Léonard - St-Germain
- ④ 30' Ardon-gare - Grimsuat
- ⑤ 30' Erde - Vex
- Lignes régionales

- 15' Gare CFF principale
- 30' Halte CFF principale proposée
- 30-60' Halte CFF régionale existante
- 30-60' Halte CFF régionale proposée

- P+bus P+rail Parkings d'échange P+bus / P+rail
- Emplacements indicatifs

team+

Avenue du Simplon 17, 1920 Martigny
tél.: 027 723 27 80, fax: 027 723 27 88

nomad architectes

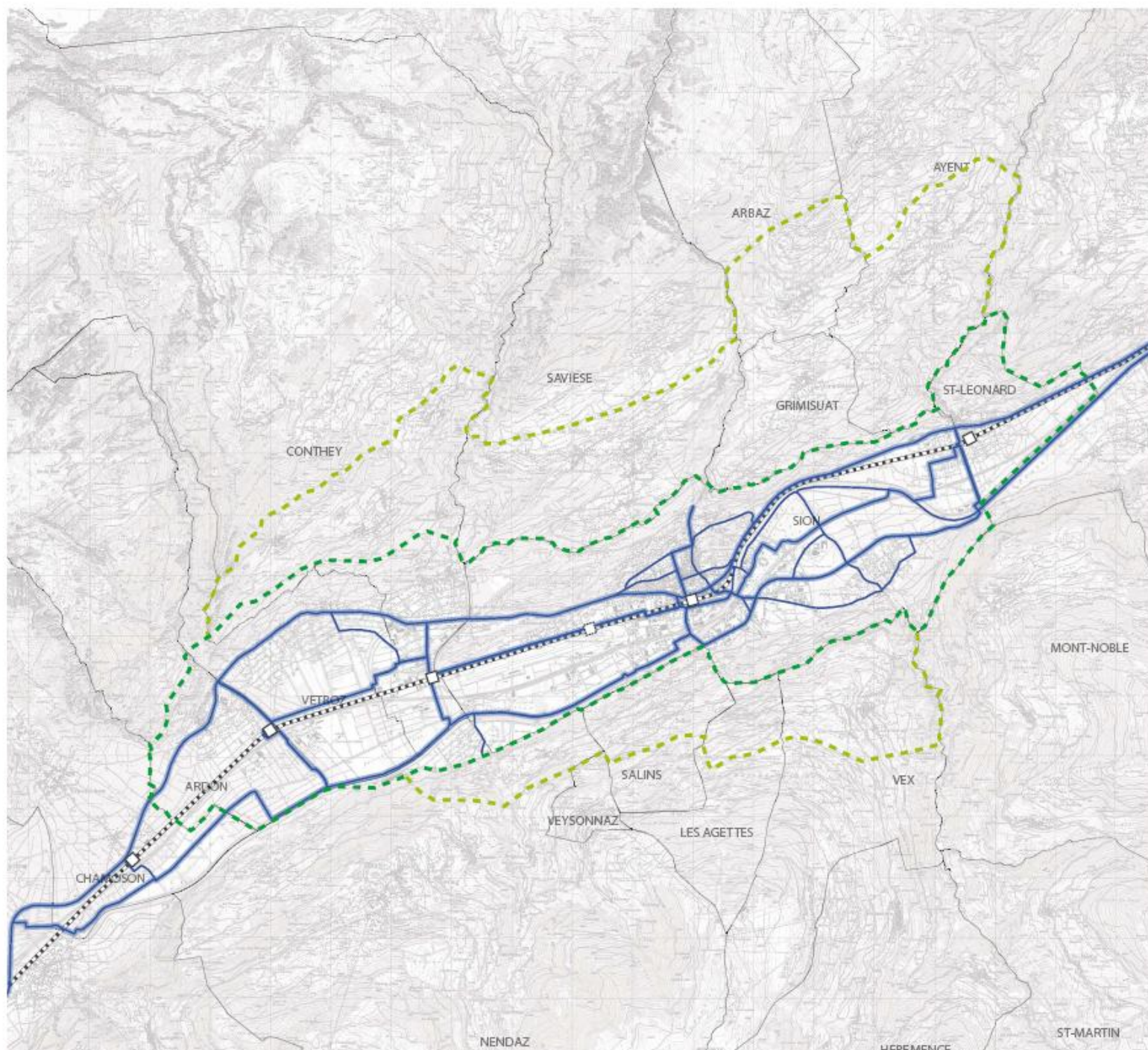
rue de l'Industrie 54, 1950 Sion
tél.: 027 327 75 71, fax: 027 327 75 76

Hintermann & Weber

Rue de l'Eglise-Catholique 9b, 1820 Montreux
tél.: 021 963 64 48, fax: 021 963 65 74

ASSOCIATION REGION SION
PROJET D'AGGLOMERATION SEDUNOISE
TRANSPORTS PUBLICS

échelle : 1/62'500 (format A3)



légende des périmètres d'étude

- périmètre «plaine»
- périmètre «coteaux»

légende

- réseau cyclable principal
- réseau cyclable secondaire
- ☐ gare / halte CFF

team+

Avenue du Simplon 17, 1920 Martigny
tél : 027 723 27 80, fax : 027 723 27 88

nomad architectes

rue de l'Industrie 54, 1950 Sion
tél : 027 327 75 71, fax : 027 327 75 76

Hintermann & Weber

Rue de l'Eglise-Catholique 9b, 1820 Montroux
tél : 021 963 64 48, fax : 021 963 65 74

ASSOCIATION REGION SION PROJET D'AGGLOMERATION SEDUNOISE RESEAU CYCLABLE

échelle : 1/62'500 (format A3)

	14 au 20.02	21 au 27.02	28 au 06.03	07 au 13.03	14 au 20.03	21 au 27.03	28 au 03.04	04 au 10.04	11 au 17.04	18 au 24.04	25 au 01.05	02 au 08.05	09 au 15.05	16 au 22.05	23 au 29.05	30 au 05.06	06 au 12.06	13 au 19.06	20 au 26.06	27 au 03.07	04 au 10.07	11 au 17.07	18 au 21.07
1^{ère} partie définition																							
• Définition des politiques à traiter																							
o Cadre légal																							
• Définition d'une agglomération																							
o Définir les critères d'une agglomération																							
• Définir les différentes agglomérations valaisannes																							
• Choix des agglomérations à traiter																							
Rendez vous avec Madame Barbey *					*																		
2^{ème} partie recherche et prise de contact																							
• Recherche d'information sur les différentes politiques pratiquées																							
• Recherche d'information sur les instruments de mesures et les indicateurs existants																							
• Prise de contact avec les autorités en charge des différentes politiques pour chaque agglomération																							
• Planification des interviews																							
• Création d'un questionnaire																							
o Définition des thèmes à aborder																							
o Elaboration des questions																							
Rendez vous avec Madame Barbey *											*												
3^{ème} partie interview et indicateurs																							
• Interviews des diverses autorités																							
• Traitement des questionnaires																							
o Synthèse des informations pour chaque agglomération																							
Rendez vous avec Madame Barbey *														*									
• Définition création adaptation et modification d'indicateurs																							
o Listing d'indicateurs pertinents																							
4^{ème} partie évaluation, conclusion et finition																							
• Évaluation des politiques publiques en matière de transport avec les nouveaux instruments																							
• Conclusion																							
Rendez vous avec Madame Barbey *																							
• Correction et relecture																							
• Finition et annexe																							
• mise en page																							
• impression																							

Répartition des heures	
1^{ière} partie	75H
2^{ème} partie	130H
3^{ème} partie	95H
4^{ème} partie	80H
TOTAL	380H

Annexe 13 Déclaration

Je déclare, par ce document, que j'ai effectué le travail de bachelor ci-annexé seul, sans autre aide que celles dûment signalées dans les références, et que je n'ai utilisé que les sources expressément mentionnées. Je ne donnerai aucune copie de ce rapport à un tiers sans l'autorisation conjointe du RF et du professeur chargé du suivi du travail de bachelor, y compris au partenaire de recherche appliquée avec lequel j'ai collaboré, à l'exception des personnes qui m'ont fourni les principales informations nécessaires à la rédaction de ce travail et que je cite ci-après :

Madame Aurélie Défago responsable de la mobilité pour la ville de Sion

Monsieur Vincent Reynard vice-président de la commune de Savièse

Monsieur Stéphane Germanier Président de la commune de Vétroz

Monsieur Stéphane Delaloye Ingénieur de Ville pour la commune de Sierre

Johny Zuchuat

En date du 17 Juillet 2011