

2. Développement territorial, mobilité et infrastructures



Vision

Le territoire valaisan est aménagé en fonction de ses spécificités climatiques et topographiques alpines, il allie des espaces densifiés dans lesquels il fait bon vivre et des espaces ouverts et naturels. Des terres attractives sont disponibles pour l'agriculture tant en plaine et sur les coteaux qu'en montagne. La qualité et la diversité du paysage sont préservées. La sécurité et la qualité de vie de la population sont garanties par des infrastructures adaptées et fonctionnelles. Mobilité et aménagement du territoire sont planifiés de façon concertée et favorisent l'intégration régionale. La mobilité douce et les transports publics permettent aux habitant-e-s d'accéder aux services essentiels de la collectivité.

Défis

L'étalement géographique de la population et la tendance au mitage du territoire valaisan engendrent des besoins accrus en infrastructures et exercent une forte pression sur le paysage l'environnement et l'agriculture. Compte tenu de l'accroissement démographique prévu, les mesures identifiées et prises en compte dans le CCDT et le PDc pour densifier les zones habitées tout en y maintenant la qualité de vie et la qualité du bâti sont cruciales.

Les infrastructures valaisannes, dont celles de la mobilité, sont au cœur d'enjeux liés à la sécurité, à l'économie, à l'aménagement du territoire ou encore à la protection de l'environnement, qui peuvent être parfois contradictoires. La topographie très montagneuse du Canton ne laisse que peu de place pour les infrastructures. Ainsi, l'impact de ces dernières sur le territoire est important, en particulier pour les grands projets (achèvement de l'autoroute A9, etc.). L'exposition aux dangers naturels (tremblements de terre, crues, glissements de terrain, chutes de pierres, éboulements, avalanches) est une importante contrainte supplémentaire.

De par ses conditions topographiques particulières, le Valais est fortement tributaire d'un réseau routier dense et pour lequel les charges d'entretien sont élevées. Les opportunités offertes par les surfaces annexes bordant les infrastructures de mobilité en termes de connectivité pour la faune et la flore sont encore largement sous-exploitées. Le taux d'utilisation des transports publics pour se rendre au travail est faible en comparaison nationale, malgré un réseau facilement accessible pour une grande partie de la population, mais dont les horaires ne sont pas adaptés car trop peu fréquents ou inexistantes en soirée. Les visions transversales existant au niveau cantonal requièrent une réelle mise en synergie et une communication continue entre les secteurs afin d'encourager le développement de projets régionaux et d'agglomération, et l'élaboration de solutions de mobilité durables et multimodales.

Objectifs stratégiques

- Concentrer le développement dans les zones déjà urbanisées, conserver les terres agricoles et préserver les paysages naturels, tant en plaine qu'en montagne.
- Assurer la protection des personnes et des biens par la réalisation de R3 en améliorant le paysage, l'offre tourisme-loisir et la mobilité le long du fleuve et dans la plaine.
- Prendre en compte les contributions directes et indirectes des écosystèmes à la survie humaine ainsi qu'à sa qualité de vie (services écosystémiques tels que l'atténuation de l'érosion, la pollinisation, le stockage de carbone) dans les décisions ayant un impact sur le territoire.
- Mettre en adéquation les infrastructures de mobilité avec les objectifs de l'aménagement du territoire.
- Organiser les activités dans le territoire de manière à limiter le besoin en déplacements.
- Couvrir les besoins en mobilité par un système de transport multimodal interconnecté, efficace, économique et écologique, limitant au maximum les émissions de gaz à effet de serre.
- Mettre en œuvre une pratique d'entretien appropriée des surfaces annexes bordant les infrastructures de mobilité afin d'assurer les besoins en connectivité pour une partie de la faune et de la flore.

- Développer les villes et villages de manière coordonnée en dépassant les frontières administratives.
- Assurer un développement urbain alliant qualité de vie, inclusion et cohésion sociale, et respect de l'environnement (logement, espaces publics, infrastructures culturelles, sportives et de loisirs, maîtrise des nuisances).
- Construire et exploiter les bâtiments et infrastructures de manière économique, économe en ressources, accessible économiquement et respectueuse par une maîtrise des nuisances.
- Préserver et entretenir le patrimoine bâti et assurer une culture du bâti de grande qualité.
- Protéger les personnes, les zones habitées et les infrastructures contre les dangers naturels, et limiter la création de nouveaux risques avec des investissements éclairés.

Chiffres clés

- +12% : Croissance de la population résidante permanente en Valais entre 2015 et 2025 (scénario moyen, CH :+10%).⁵
- 73% : part de la population valaisanne qui vit dans l'espace urbain (plaine du Rhône) (CH : 82.5%, 2015).⁶
- 522m²/hab. : surface de zones à bâtir par habitant (CH : 291 m²/hab.).⁷
- 640m²/hab. : surface d'habitat et d'infrastructure par habitant en Valais (CH : 407m²/hab., 2009).⁸
- -10.7% : perte des surfaces agricoles dans les Alpes centrales et occidentales entre 1985 et 2009 (CH : 5.4 %).⁹
- 25% : surface du Canton figurant à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP).¹⁰
- 13% : part des pendulaires utilisant le transport public comme principal moyen de transport pour se rendre sur leur lieu de travail (CH : 27%, 2015).¹¹
- 71% : part de la population valaisanne habitant à moins de 2 km d'une gare ferroviaire.¹²
- 34% : part de la population vivant dans des zones inondables en Valais.¹³
- 20% : part de la population suisse exposée à des valeurs excessives de bruit routier durant la journée (17% la nuit).¹⁴