

Le développement territorial durable dans la région de Sierre



Mémoire présenté par :
Emmanuelle Favre

Directeur de mémoire :
Jean Ruegg, directeur de l'institut de politiques
territoriales et d'environnement humain

Expert de mémoire :
Nicolas Mettan

Table des matières

1. Introduction	7
2. Le développement territorial durable	9
2.1 Le concept de développement durable	9
2.1.1 Historique du concept	9
2.1.2 Les dimensions du développement durable	10
2.1.3 Forces et faiblesses du concept	12
2.2 Le développement durable appliqué à l'aménagement du territoire	14
3. Présentation de la région de Sierre	19
3.1 Définition et délimitation	19
3.2 Historique	22
3.2.1 La plaine et le coteau	22
3.2.2 Le Val d'Anniviers	24
3.2.3 Le Haut Plateau, du tourisme de cure au tourisme d'hiver	25
3.3 Portrait socio-économique	27
3.3.1 La région sierroise	27
3.3.2 Les communes de la région de Sierre	29
3.3.2.1 Les communes urbaines	30
3.3.2.2 Les communes rurales	31
3.3.2.3 Les différences majeures entre communes urbaines et rurales	31
3.3.2.4 Les types de communes	34
3.3.2.5 Sierre, le centre de la région	36
3.3.2.6 Chippis, la commune suburbaine	38
3.3.2.7 Les communes périurbaines	40
3.3.2.8 Les communes touristiques	41
3.3.2.9 Les communes industrielles et tertiaires	43
3.4 Les tendances du territoire	44
3.4.1 L'incidence territoriale des changements structurels de l'économie	44
3.4.2 L'urbanisation et l'étalement urbain	45
3.4.3 La périurbanisation et l'opposition urbain/rural	47
3.5 La région face au développement durable	49
4. Méthodologie	51
4.1 Les différents systèmes d'indicateurs	51
4.1.1 Le système MONET	51
4.1.2 Le système du « Rapport 2005 sur le développement territorial »	52
4.1.3 Autres systèmes d'indicateurs	52

4.2 Méthode choisie pour la région de Sierre	53
4.2.1 Présentation	53
4.2.2 Forces et faiblesses de la méthode	54
5. Evaluation du territoire sierrois	55
5.1 Dimension économique	55
5.1.1 La croissance économique est favorisée	55
5.1.2 Les accessibilités sont optimisées	58
5.1.3 Les coûts de l'urbanisation restent supportables	60
5.2 Dimension sociale	63
5.2.1 Le développement des régions rurales et périphériques s'oriente vers des pôles régionaux	63
5.2.2 La qualité de vie est améliorée dans le sens notamment de la qualité urbanistique des quartiers	64
5.2.3 La population est protégée contre les nuisances	68
5.3 Dimension environnementale	70
5.3.1 L'utilisation des moyens de transport les plus écologiques est favorisée, tout en réduisant la mobilité forcée, pour toutes les catégories de la population	70
5.3.2 Les ressources naturelles non renouvelables sont préservées au mieux	75
5.3.3 Le parc immobilier existant est utilisé préalablement à la construction de nouveaux bâtiments	79
5.4 Résultat de l'évaluation : un développement non durable	81
6. Perspectives	87
6.1 Freiner l'étalement des constructions	87
6.1.1 Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti	87
6.1.2 Privilégier l'offre hôtelière à la construction de résidences secondaires	91
6.2 Réduire la mobilité	94
6.2.1 Coordonner transports et aménagement du territoire	94
6.2.2 Créer une mixité fonctionnelle	97
7. Conclusion	99
8. Bibliographie	101
9. Annexes	107

Table des illustrations

Page	Titre	Auteur (s)	Logiciel
Page de présentation			
	Vignoble du coteau sierrois	www.sierre-anniviers.ch	
	La station de Crans-Montana	www.crans-montana.ch	
	Forêt de Finges, Sierre	www.sierre-anniviers.ch	
	Montagnes et glaciers du Val d'Anniviers	www.sierre-anniviers.ch	
Chapitre 3			
10	Le concept de développement durable	www.fr.ch	
Chapitre 4			
20	Valais par régions	Cosinschi : 59	Carthema
21	Région de Sierre selon les trois entités	Favre Emmanuelle	Carthema
22	Château des Vidomnes	www.sierre.ch	
22	Maison du Remuage	www.sierre-anniviers.ch	
24	Grimentz en été	www.mabillard.ch	
24	Chandolin en hiver	www.valaistourism.ch	
25	Affiches de Crans-Montana	Thurre : 50	
26	Les communes de la station de Crans-Montana	Reynard (Doriot Galofaro)	
28	Secteurs économiques, région de Sierre	Favre Emmanuelle	Excel
28	Pyramide des âges, région de Sierre	Favre Emmanuelle	Excel
29	Communes urbaines et rurales	Favre Emmanuelle	Carthema
31	Evolution démographique, urbain/rural	Favre Emmanuelle	Excel
32	Secteurs économiques, urbain/rural	Favre Emmanuelle	Excel
33	Pyramide des âges, urbain/rural	Favre Emmanuelle	Excel
34	Typologie communale, 2000	Favre Emmanuelle	Carthema
35	Evolution démographique, type de communes	Favre Emmanuelle	Excel
36-43	Variation annuelle de la population, par type	Favre Emmanuelle	Excel
37-43	Secteurs économiques, par type	Favre Emmanuelle	Excel
46	Variation de la population, 1990-2000	Favre Emmanuelle	Carthema
47	Village de Miège	www.sierre-anniviers.ch	
Chapitre 6			
56	Evolution des nuitées touristiques de 1980 à 2003	Favre Emmanuelle	Excel
60	Coûts moyens des infrastructures	ECOPLAN 2000 : 37	
61	Type de bâtiments	Favre Emmanuelle	Excel
62	Maisons individuelles, 1990-200	Favre Emmanuelle	Carthema
64	Centre de la ville de Sierre	Info Sierre 1 : 2	
65	Canapé de plain air	Info Sierre 2 : 11	
65	Giratoire <i>Solero</i>	Info Sierre 2 : 2	
67	Migrations pendulaires, 2000	Favre Emmanuelle	Carthema

Page	Titre	Auteur (s)	Logiciel
72	Etat et évolution du report modal	Favre Emmanuelle	Excel
73	Répartition modale, 2000	Favre Emmanuelle	Carthema
75	Etat et évolution de l'utilisation du sol	Favre Emmanuelle	Excel
76	Evolution de l'utilisation du sol, 1979/85-1992/97	Favre Emmanuelle	Carthema
77	Etat et évolution des surfaces d'habitat et d'infrastructure	Favre Emmanuelle	Excel
80	Part des zones à bâtir	WWF : 71 (OFAT 1998)	
81-84	Résultats	Favre Emmanuelle	Excel

Chapitre 7

87	Surfaces requises et comportement en matière de transports	Schad : 65 (Appel et al. 2000)	
89	Projet du centre-ville de Sierre	Ville de Sierre. 2005 : 4 (Bassi et Collectifarchitectes)	
91	Résidences secondaires, 2000	Favre Emmanuelle	Carthema
95	Parking d'échange	Bridel : 183 (Bays 1992)	
97	Sierre : parkings et axes	Zufferey A.	

Abréviations utilisées

CDD-NU	Commission du développement durable des Nations Unies
ECAV	Ecole cantonale d'art du Valais
HEVs	Haute école valaisanne
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LIM	Loi sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne
MONET	Monitoring der Nachhaltigen Entwicklung
MR	Microrecensements sur le comportement de la population en matière de transport
MS	Mobilité spatiale (utilisé pour les régions)
NTIC	Nouvelles technologies d'information et de communication
ODT	Office du développement territorial (anciennement OFAT, Office fédéral de l'aménagement du territoire)
OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
OFS	Office fédéral de la statistique
PAES	Plan d'action environnement et santé

Remerciements

Je souhaite remercier les personnes qui m'ont permis d'effectuer ce mémoire de licence :

Le professeur Jean Ruegg, directeur de l'institut de politiques territoriales et d'environnement humain, qui fut le directeur de recherche.

M. Nicolas Mettan, collaborateur scientifique au Service de l'aménagement du territoire du Canton du Valais, pour avoir accepté d'être l'expert de ce mémoire.

Les divers intervenants qui m'ont accordé des entretiens :

- M. Bertrand Favre, secrétaire de Sierre-Région.
- M. Thierry Bruttin, architecte de la ville de Sierre.
- M. Pierre François Schmid, directeur de Transportplan Sion.
- M. Arnaud Zufferey, ingénieur et président de l'association Cohabiter avec la nature.

L'Office fédéral de la statistique, les Offices du tourisme de Sierre-Anniviers et de Crans-Montana et l'entreprise Alcan pour avoir mis à ma disposition de nombreuses données statistiques.

Ma famille et Romain pour leur soutien.

1. Introduction

Le développement territorial durable est une notion difficile à cerner. Malgré la multitude d'écrits ayant servi à définir le développement durable, l'aspect territorial de ce concept reste, à ce jour, moins approfondi.

Ayant pris conscience des problèmes liés au développement quelquefois mal maîtrisé de certaines régions du pays, et convaincue des avantages à long terme de l'application du concept de développement durable, la Suisse s'est, depuis plusieurs années, engagée en créant des organismes chargés de mettre en place une politique concertée dans ce domaine et en insérant ce concept dans la nouvelle Constitution fédérale. Les défis environnementaux, économiques et sociaux à relever sont très différents d'une région à l'autre du pays. Le développement des régions agricoles ou celui des centres industriels et économiques de Zurich ou Bâle nécessitent des mesures et plans d'action bien ciblés.

La région de Sierre est, quant à elle, un territoire fort diversifié. En effet, nous trouvons en son sein une ville d'environ 15'000 âmes, plusieurs stations touristiques, des villages périurbains à caractère résidentiel et des espaces ruraux. C'est au niveau touristique que ces divergences s'expriment le mieux. L'opposition entre Crans-Montana, station transformée en petite ville à la montagne, et les villages du Val d'Anniviers, qui malgré leurs infrastructures de loisirs, ont su garder leur cachet rural, est frappante et révélatrice de la complexité du territoire de la région de Sierre.

Réussir à intégrer le concept de développement territorial durable à cette région sera l'objectif de ce travail. Pour ce faire, il nous faudra, dans un premier temps, expliciter la notion de développement territorial durable, puis analyser de façon pluridisciplinaire la région de Sierre et définir une méthode d'évaluation apte à qualifier la performance du territoire en matière de développement durable. Finalement, après en avoir déterminé les forces et faiblesses, nous évoquerons quelques propositions susceptibles de faire progresser la région sierroise vers une évolution mieux axée sur la durabilité.

Détaillons à présent les différents stades évoqués ci-dessus.

Premièrement, après un bref aperçu historique du concept du développement durable, nous évoquerons ses trois dimensions fondamentales que sont l'efficacité économique, la solidarité sociale et la responsabilité écologique. Puis, nous passerons en revue les avantages et les inconvénients de cette vaste notion. Nous nous focaliserons ensuite sur l'ancrage territorial du développement durable et, finalement, nous déterminerons quelles conditions doivent être remplies afin qu'une entité géographique aille dans le sens de la durabilité.

Nous expliquerons, dans un deuxième temps, comment l'histoire et le développement socio-économique de cette région ont façonné le visage actuel du territoire sierrois dans son ensemble. Puis, outre l'échelle régionale, nous utiliserons également l'échelle communale afin de saisir les différences géographiques de certaines tendances territoriales induites par la diversité démographique, morphologique et économique de nos 19 communes. Alors que certains phénomènes, tels que la dispersion progressive des constructions, sont observables dans toute la région, d'autres sont liés au caractère urbain ou rural des communes, voire même à leur typologie particulière.

Ensuite, nous élaborerons une méthodologie utilisable sur le territoire sierrois. Pour ce faire, divers offices fédéraux mettent à disposition une série d'indicateurs du développement durable. Nous les sélectionnerons et les synthétiserons afin de les utiliser à l'échelle régionale et d'analyser la durabilité du territoire sierrois.

A l'aide de statistiques, d'analyses de projets et d'interviews des responsables de la région, nous évaluerons la situation actuelle du territoire sierrois sous l'angle du développement durable. La région se dirige-t-elle vers la durabilité ? Quels sont les objectifs atteints ? Quels sont ceux qui restent perfectibles ? Telles sont les questions auxquelles nous répondrons à la fin de ce chapitre.

Finalement, nous nous attacherons à présenter des solutions concrètes qui nous permettront d'aborder l'avenir de manière durable.

2. Le développement territorial durable

Dans ce chapitre, les principes du développement durable seront énoncés brièvement pour ensuite aborder plus en détails l'aspect territorial de ce concept. Comprendre les enjeux du développement territorial durable et déterminer les conditions nécessaires à son accomplissement nous permettront par la suite d'établir une méthode d'évaluation adaptée à la région de Sierre.

2.1 Le concept de développement durable

Le concept de développement durable est actuellement très en vogue auprès d'un public de plus en plus large. Pour preuve, il fait l'objet de nombreux ouvrages et de conférences, qui rencontrent un succès considérable. La Haute Ecole Valaisanne (HEVs), dont une partie des locaux se situent à Sierre, organise d'ailleurs dès octobre 2006 une formation postgrade intitulée « Développement local durable ». Celle-ci s'adresse aux cadres et collaborateurs des administrations cantonales et communales ainsi qu'aux associations. Avant de nous attarder sur l'ancrage territorial du développement durable, nous allons définir sommairement cette notion.

2.1.1 Historique du concept

Le concept de développement durable, bien qu'il n'en porte pas encore le nom, émerge dans les années 1970. Au lendemain des Trente Glorieuses, les limites du modèle productiviste se font sentir : la croissance économique ne parvient à stopper ni la pauvreté, ni les inégalités sociales. Le revenu par habitant n'augmente pas uniformément et les clivages s'accroissent entre les pays du Sud et du Nord, parfois également au sein d'un même pays. De plus, l'utilisation abusive des ressources menace l'équilibre des écosystèmes. Dès 1972, le rapport Meadows interpelle l'opinion publique en soulignant l'urgence de la situation. La même année, lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain, qui eut lieu à Stockholm, le terme d'« écodéveloppement » fait allusion à un développement raisonné et solidaire. Toutefois, les problèmes environnementaux (époussement des ressources non renouvelables et pollution locale) occupent le devant de la scène et occultent quelque peu ceux liés à l'économie et à la société.

Après la Conférence de Stockholm et en raison de la crise économique, le message de l'écodéveloppement peine à faire sa place dans la société de l'époque. Il réapparaîtra pourtant en 1980 dans les séminaires du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). Avec l'apparition des pollutions dites globales (déchirure de la couche d'ozone, effet de serre, réduction de la biodiversité, etc.), le concept prend alors une dimension planétaire dont le point central est le réchauffement du climat.

C'est lors de la Commission Mondiale pour l'environnement et le développement (dite Commission Brundtland, du nom de sa présidente), en 1987, que le développement durable acquit son nom définitif. La définition donnée dans le rapport de cette commission reste encore aujourd'hui la plus répandue pour formaliser ce concept :

« Le développement durable satisfait les besoins des générations présentes sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire leurs propres besoins. » [CMED 1987]

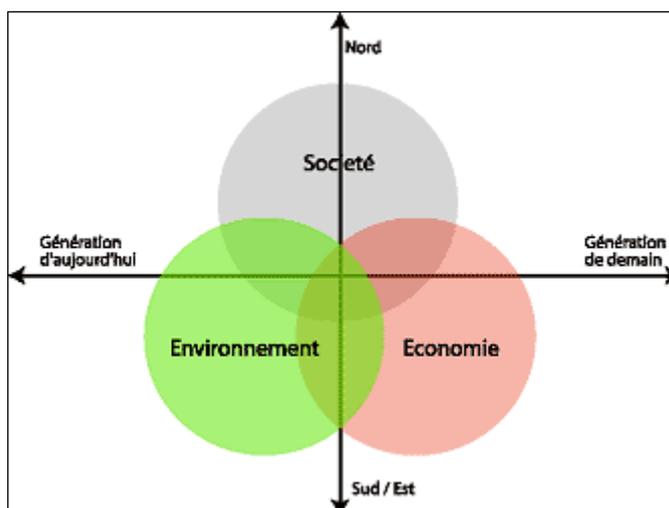
En juin 1992, les Nations Unies organisent le premier "Sommet de la Terre" à Rio de Janeiro. Plus de 180 chefs d'Etat et de gouvernement, dont la Suisse, signent un programme mondial d'actions pour le 21^e siècle (Agenda 21) et définissent les objectifs du développement durable. Le concept entre alors sur la scène médiatique. En 2002, le Sommet de Johannesburg sur le développement durable conforte les décisions prises à Rio et met en lumière les problèmes liés à l'équité sociale, le dialogue interculturel, la santé et le lien entre pauvreté et état de l'environnement. [Cunha, in Cunha, Ruegg 2003 : 14-15 ; Benhayoun, Gaussier, Planque 1999 : 17, 21, 186-187]

Notre travail portant sur une région de Suisse, il est nécessaire de connaître la position de ce pays vis-à-vis du développement durable. Nous avons vu qu'en 1992 à Rio, la Suisse s'est engagée à inscrire le développement durable dans sa politique. L'année suivante, le Comité interdépartemental de Rio (Ci-Rio)¹ est constitué afin de donner une consistance aux idées émises lors de cette Conférence. Ce comité informe et coordonne les activités et les processus fédéraux en lien avec le développement durable. En 1997, le Ci-Rio élabore une première stratégie intitulée « Développement durable en Suisse ». Dès 1999, le développement durable entre dans la nouvelle Constitution fédérale. Alors que l'article 2 fait du développement durable un but constitutionnel, l'article 73 incite les cantons et la Confédération à établir « *un équilibre durable entre la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, et son utilisation par l'être humain* ». En 2002, soit dix ans après Rio, le Conseil fédéral présente sa « Stratégie 2002 pour le développement durable », un programme d'actions comprenant vingt-deux mesures concrètes regroupées en dix domaines d'intervention. Cette stratégie, en vigueur jusqu'en 2007, vise « *une intégration des principes du développement durable sur tout le territoire et dans tous les domaines politiques* ». [Conseil fédéral 2002 : 1, 36]

2.1.2 Les dimensions du développement durable

Le développement durable vise trois objectifs majeurs, ou dimensions, dont la valeur est identique et qui doivent de ce fait être traités sur un pied d'égalité :

- **L'efficacité économique** cherche à rendre l'économie prospère, compétitive et novatrice. Pour y parvenir, le maintien ou, selon les besoins, l'amélioration des revenus et de l'emploi est nécessaire, tout comme la sauvegarde des infrastructures matérielles (équipements, systèmes) et immatérielles (savoir-faire, techniques). Le Conseil fédéral, dans sa « Stratégie 2002 pour le développement durable », émet également les conditions suivantes :
 - Les fonds publics ne doivent pas être gérés au détriment des générations futures.



¹ Actuellement Comité interdépartemental pour le développement durable (CIDD).

- Le capital de production et le capital social doivent être maintenus ou doivent croître de manière qualitative.

Ces exigences doivent, en outre tenir compte d'une répartition sociale et territoriale équitable.

- La **solidarité sociale** vise à combattre l'exclusion et les inégalités, ainsi qu'à satisfaire les besoins fondamentaux des populations. Ces principes passent par le maintien ou l'amélioration du niveau de vie (accès aux ressources) et du cadre de vie (environnement social, naturel et construit, et offre de biens et de services collectifs). Le Conseil fédéral ajoute les principes suivants :

- La santé et la sécurité des personnes doivent être assurées.
- La formation des individus doit être garantie afin de permettre leur développement et leur épanouissement.
- Il faut encourager la culture, ainsi que les ressources et les valeurs sociales.

La participation, la démocratie et le respect des droits civiques font également partie des enjeux sociaux majeurs.

- La **responsabilité écologique** consiste à lutter contre la destruction de l'environnement et à permettre la reproduction à long terme des ressources naturelles. Dès 1979, Georgescu-Roegen établit dans cette optique certains principes de précaution qui ont pour but d'éviter une évolution irréversible :

- Le prélèvement des ressources renouvelables doit être inférieur à la croissance naturelle de ces ressources afin de permettre leur renouvellement.
- L'émission de déchets doit être inférieur à la capacité d'assimilation des écosystèmes.
- Il faut minimiser au possible l'exploitation des ressources non renouvelables.
- Le maintien de la biodiversité doit être garanti.

A cela, le Conseil fédéral adjoint l'importance de préserver les espaces naturels et de réduire les effets de catastrophes écologiques. [Cunha 2003 : 17-22 ; Conseil fédéral 2002 : 9-10]

Hormis les trois dimensions principales, le schéma de la page précédente met aussi l'accent sur l'importance temporelle et géographique du développement durable. D'un point de vue temporel d'abord, le concept lutte pour mettre en œuvre des stratégies de développement socio-économique équitables et respectueuses de l'environnement, afin de ne pas compromettre les conditions de vie des générations futures. Les décisions doivent donc être prises selon une vision à long terme. Autrement dit, la génération actuelle n'est pas propriétaire de la Terre mais a la responsabilité de transmettre un patrimoine, composé notamment de paysages, d'espaces, de ressources et de milieux naturels et construits. D'un point de vue géographique ensuite, le développement durable vise à atténuer les disparités entre les pays du Nord (Europe, Amérique du Nord, Japon) et ceux du Sud et de l'Est (pays en développement) mais également entre les régions urbaines et rurales. Ainsi, nous pouvons affirmer qu'un mode de développement (terme qui peut être remplacé par une « ville », un « tourisme » ou encore, selon notre problématique, un « territoire ») est durable s'il peut être maintenu, au regard de paramètres économiques, sociaux et écologiques, dans le temps et dans l'espace. [Cunha 2003 : 13-17, Zuideau 2000 : 27]

Conformément aux publications du CI-Rio, à la stratégie du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC) ainsi qu'à la position du Conseil du développement durable, l'Office fédéral de la statistique (OFS), l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) et l'Office du

développement territorial (ODT) ont émis des postulats du développement durable reprenant les différents principes évoqués dans ce chapitre (annexe 1). Ces postulats serviront de base au choix des indicateurs du Monitoring du développement durable (MONET), que nous étudierons plus en détails dans le chapitre 4.

2.1.3 Forces et faiblesses du concept

Le développement durable est un concept idéologique qui profite actuellement d'un formidable engouement médiatique. Nous avons abordé ci-dessus les aspects qui sont généralement approuvés par la majorité. Par exemple, la définition de Brundtland est reprise dans de nombreux ouvrages. Toutefois, l'interprétation de cette définition large et vague varie fortement d'un auteur à l'autre. La notion peut être prise au sens « fort » comme au sens « faible ». La durabilité forte, dite écocentrique, suppose que les trois dimensions (économique, sociale et environnementale) ne sont pas substituables. Au contraire, la durabilité faible, ou anthropocentrique, permet une perte de capital, environnemental par exemple, pour autant qu'elle soit compensée par un accroissement du capital économique ou social. Entre ces deux notions, il existe d'innombrables positions intermédiaires. Le Conseil fédéral rejette l'interprétation faible du développement durable car de nombreux aspects environnementaux (biodiversité, couche d'ozone, climat) ne sont en aucun cas substituables. Leur destruction aurait de graves répercussions sur la survie humaine. Toutefois, le Conseil fédéral n'adhère pas totalement à la durabilité forte, qu'il juge trop rigide. Il opte alors pour une orientation médiane qui viserait le respect de la capacité de la biosphère ainsi que la transparence des processus d'évaluation. Les valeurs élémentaires, tels que la santé, les droits de l'homme ou le climat, ne doivent pas être touchés. Aucune des dimensions ne doit, en outre, être systématiquement défavorisées. Il est vrai qu'en pratique, la pondération entre les trois dimensions du développement durable est difficilement atteinte et c'est souvent l'aspect environnemental qui en pâtit. [Cunha 2003 : 17-22, Conseil fédéral 2002 : 10-11, INFRAS/ORL/C.E.A.T. 2001 : 20]

Passer de la pensée globale à l'action locale est un objectif complexe, c'est pourquoi, l'application du développement durable dans la pratique s'expose à plusieurs difficultés :

- Nous pouvons nous demander si les trois dimensions sont réellement conciliables dans notre société actuelle, où la compétitivité économique s'oppose aux deux autres dimensions, et où le développement est souvent synonyme de croissance économique. [Rochat 2003 : 11]
- La multiplicité des acteurs, leurs intérêts divergents et parfois contradictoires ainsi que les rapports de force entre les différents groupes ne facilitent pas non plus la mise en pratique de ce concept. Des compromis doivent être faits, ce qui signifie forcément que certains objectifs deviennent prioritaires alors que d'autres sont relativisés. [Zuindeau 2000 : 28]
- Les prévisions dans le long terme sont difficiles à effectuer et incertaines car elles dépendent d'un nombre infini de variables. Il est dès lors impossible de prévoir avec précision quels seront les besoins des générations futures.

Politiquement correct et rassembleur, le développement durable est victime de son succès. Il est notamment toujours plus présent dans les discours politiques. L'utilisation abusive de ce concept peut l'amener vers une banalisation qui lui serait préjudiciable. Toutefois, la diffusion du développement durable permet une certaine prise de conscience publique des problèmes actuels et amène la population à réfléchir sur son mode de vie.

Le concept de développement durable doit être régulateur mais en aucun cas rigide. Chaque pays ainsi que chaque région adapte les différents principes selon ses besoins particuliers. [Thierstein, Decoutère, in Cunha, Ruegg 2003 : 143]

2.2 Le développement durable appliqué à l'aménagement du territoire

Plusieurs termes désignent le concept que nous aborderons dans ce chapitre : « développement territorial durable », « développement spatial durable », « développement durable du territoire » et « aménagement durable du territoire » peuvent être considérés comme synonymes. Nous utiliserons l'expression « développement territorial durable », telle qu'elle est utilisée par l'ODT.

Le développement durable et l'aménagement du territoire sont deux notions étroitement liées :

« Le développement durable renferme implicitement une dimension spatiale importante puisque la vie sociale et économique se déroule dans l'espace, de même que les conflits qui lui sont liés et que ces derniers portent sur les finalités ou sur l'utilisation concrète des ressources. » [Thierstein, Decoutère, in Cunha, Ruegg 2003 : 143]

« L'aménagement du territoire de par ses missions essentielles – la coordination et l'harmonisation des exigences économiques, écologiques, sociales et de politique agricole vis-à-vis du territoire -, est prédestiné à devenir un des éléments cruciaux d'une politique de développement durable. » [Wachter, in Cunha, Ruegg 2003 : 185]

En Suisse d'ailleurs, l'Office Fédéral de l'Aménagement du Territoire (OFAT, actuellement ODT) inséra dès 1996 l'idée de développement durable dans la politique suisse d'aménagement du territoire à travers les « Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse ». Il émet certains principes de base, tels que l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, la mixité des affectations, la sauvegarde des paysages naturels et la qualité de l'urbanisation. Ces notions, qui visent notamment à lutter contre la périurbanisation et la pression sur les paysages ruraux, seront reprises par la suite dans les différentes études de l'OFAT puis de l'ODT.

Dans la « Stratégie 2002 pour le développement durable », le septième domaine d'intervention est consacré au développement territorial et à l'urbanisme. L'importance de la construction pour le développement durable est soulignée car ce secteur, économiquement puissant, engendre des flux de matière et d'énergie considérables et influence la vie sociale. L'action 13 « Aménagement durable du territoire » vise la stabilisation de la surface urbanisée à son niveau actuel de 400 m² par habitant. Le Conseil fédéral désire également réaliser la rénovation et la densification urbaine évoquée dans les « Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse ». Intégrer les objectifs du développement durable dans les différents instruments de la Confédération, des cantons et des communes et faire collaborer efficacement ces institutions apparaît également comme l'un des buts de cette action. Finalement, les critères du développement territorial durable ainsi que leurs effets et leurs réalisations doivent être étudiés. L'action 14 « Nouvelle stratégie pour la politique régionale » revendique quant à elle l'élaboration de nouveaux instruments, notamment juridiques, indispensables à l'efficacité d'une politique régionale et conformes aux principes du développement durable. L'aide aux régions de montagne doit en outre perdurer pour faire face aux défis spécifiques rencontrés dans ce type d'espace. [Conseil fédéral 2002 : 26-28]

En 2005, l'ODT édite le « Rapport 2005 sur le développement territorial », qui « a pour but de lancer le débat sur le développement territorial de la Suisse dans la perspective du développement durable et dans une approche d'ensemble ». [ODT 2005 : 5] L'ODT cherche à réactualiser les « Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse » ainsi que la loi

fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), en vue des nouvelles tendances du développement territorial, notamment de la métropolisation des territoires qui remet en cause la décentralisation de l'habitat. Une nouvelle édition des « Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse » devrait paraître courant 2006. Quant à la LAT et les instruments qui en découlent, la future révision devrait inclure la durabilité.

Selon le « Rapport 2005 sur le développement territorial », plusieurs objectifs doivent être remplis afin que le développement territorial se dirige vers la durabilité. L'ODT en définit trois pour chaque dimension du développement durable. Nous allons brièvement les énumérer, avant de les développer en détails au chapitre 5. Les différents objectifs peuvent être mis en relation avec ceux de la LAT, qui, bien qu'élaborée en 1979, possède certaines connivences avec le développement durable. Ils se réfèrent également aux postulats du développement durable (annexe 1).

Dimension économique

<u>Rapport 2005 sur le développement territorial</u>	<u>Loi fédérale sur l'aménagement du territoire</u>	<u>Postulats</u>
La croissance économique est favorisée	Favoriser la vie économique des diverses régions du pays [art. 1, al. 2c]	10a
Les accessibilités sont optimisées	Créer et maintenir un milieu bâti (...) favorable à l'exercice des activités économiques [art. 1, al. 2b] Assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services [art. 3, al. 3d]	10b
Les coûts de l'urbanisation restent supportables		9b, 10d

Dimension sociale

<u>Rapport 2005 sur le développement territorial</u>	<u>Loi fédérale sur l'aménagement du territoire</u>	<u>Postulats</u>
Le développement des régions rurales et périphériques s'oriente vers des pôles régionaux	Promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation [art. 1, al. 2c]	4b
La qualité de vie est améliorée dans le sens notamment de la qualité urbanistique des quartiers	Créer et maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat [art. 1, al. 2b]	3b
La population est protégée contre les nuisances	Préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodantes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations [art. 3, al. 3b]	2b

Dimension environnementale

<u>Rapport 2005 sur le développement territorial</u>	<u>Loi fédérale sur l'aménagement du territoire</u>	<u>Postulats</u>
L'utilisation des moyens de transport les plus écologiques est favorisée, tout en réduisant la mobilité forcée, pour toutes les catégories de la population	Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population [art. 3, al. 3]	17a, 17b
Les ressources naturelles non renouvelables sont préservées au mieux	Protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage [art. 1, al. 2a]	16b
Le parc immobilier existant est utilisé préalablement à la construction de nouveaux bâtiments	Assurer une utilisation mesurée du sol [art. 1, al. 1]	20

[ODT 2005 : 59 ; OFS, OFEFP, ODT 2003 : 18-20 ; LAT 1979]

A noter qu'afin de mener à bien ces différents objectifs, l'aménagement du territoire doit être coordonné avec d'autres politiques publiques telles que la promotion économique, l'environnement ou encore les transports. [Cunha, Both, Mager 2002 : 45]

Cunha, Both et Mager [2002 : 40-44] synthétisent ces objectifs en trois buts majeurs : qualifier, vitaliser et solidariser le territoire.

Qualifier le territoire

L'environnement physique (naturel et construit) et social possède une influence indéniable sur la qualité de vie des habitants. Les dommages créés sur les espaces de vie ainsi que sur les ressources ont une incidence directe sur les problèmes sociaux que sont la pauvreté, l'exclusion et la violence. Qualifier le territoire signifie se préoccuper de quatre éléments complémentaires :

- L'offre et la qualité du logement : espace intérieur et extérieur, confort, sécurité d'occupation et coût.
- L'accessibilité et la qualité des services : commerciaux, de santé, d'éducation, de loisirs, de transport, de protection.
- La qualité du milieu : qualité de l'air, des sols, du paysage et des espaces publics, exposition au bruit ou à des dangers naturels.
- L'environnement social et culturel : intégration sociale, sécurité, étendue des activités culturelles.

Vitaliser le territoire

Un territoire vivant passe par la dynamisation de ses activités sociales, culturelles et économiques. Le développement économique d'une région dépend des conditions cadres et des facteurs de localisation : disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée, présence d'équipements de maîtrise de la distance (réseau ferroviaire et routier, télécommunication), proximité de services spécialisés, existence d'un milieu d'affaire dynamique, fiscalité, aides publiques, qualité du cadre de vie, offre de surfaces et de locaux disposant d'équipements techniques nécessaires et reliés aux réseaux de communication.

Des investissements doivent être faits, non seulement dans des infrastructures matérielles améliorant le système de production, mais aussi dans la formation, la recherche et les services collectifs fluidifiant les relations et les échanges. La concurrence territoriale étant forte, chaque région doit sans cesse se renouveler afin de rester compétitive.

Solidariser le territoire

Les différences qualitatives à l'intérieur des zones industrielles, commerciales ou d'habitat doivent être atténuées. Toutefois, il ne faut pas tomber dans une trop forte homogénéisation du territoire, qui réduirait les spécificités régionales. Mettre en réseau les équipements collectifs, afin de valoriser les potentialités régionales, renforcer les accessibilités et offrir diverses opportunités de localisation permettrait de solidariser le territoire.

3. Présentation de la région de Sierre

L'aménagement du territoire ainsi que le développement durable sont deux notions axées sur l'avenir. Toutefois, avant d'entrevoir le futur, un état des lieux semble nécessaire afin de saisir la spécificité de la région de Sierre vis-à-vis des autres régions valaisannes ou suisses, mais aussi pour comprendre les divergences qui existent entre ses différentes communes.

3.1 Définition et délimitation

En Suisse, il existe une vingtaine de niveaux géographiques différents, allant de la Confédération aux quartiers, en passant bien sûr par les collectivités institutionnelles (les cantons, les districts et les communes), mais aussi par les espaces de la politique régionale (les régions d'aménagement du territoire, les régions de montagne, les zones économiques en redéploiement), par les régions d'analyse (les agglomérations, les bassins d'emploi, les régions confessionnelles, etc), et enfin par les quartiers. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 11, 12]

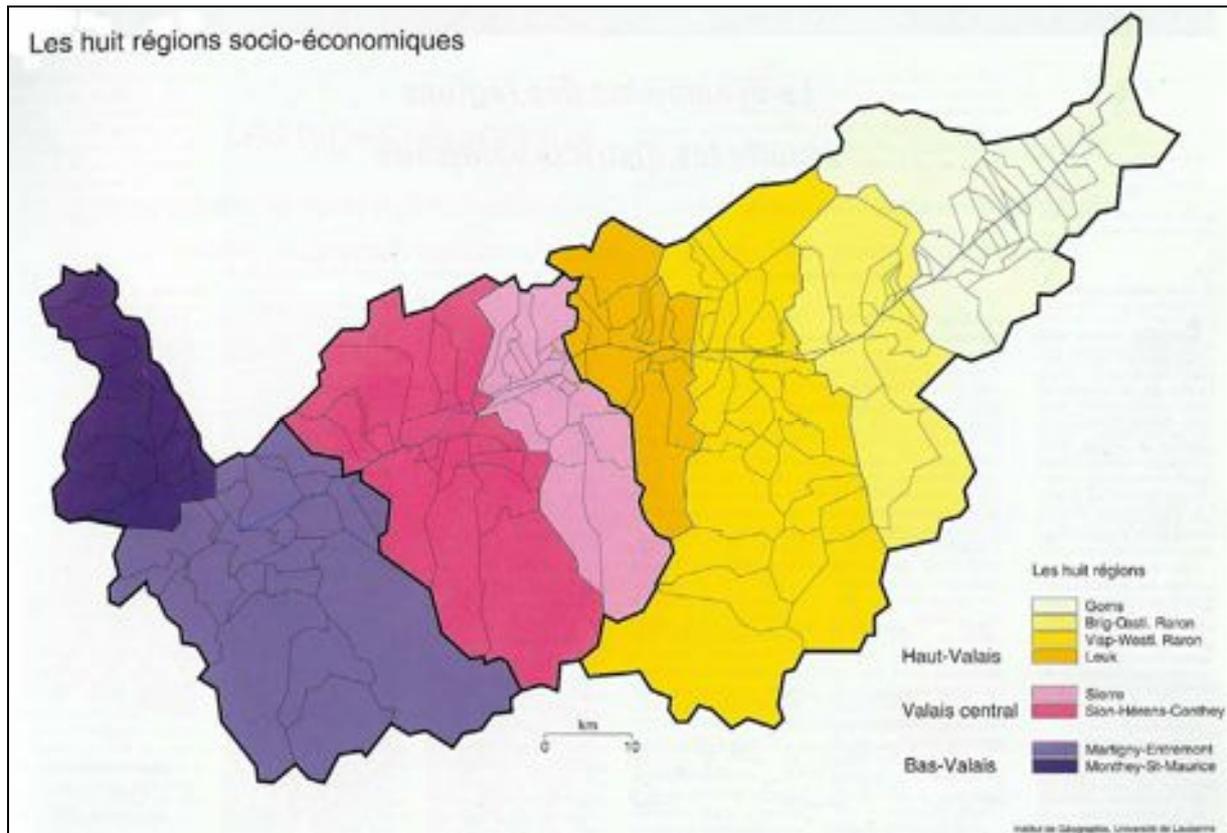
Parmi la vingtaine de niveaux géographiques, trois concernent tout particulièrement la région² (annexe 2) :

- Les régions d'aménagement du territoire, dites RAT.
- Les régions LIM, du nom de la Loi sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.
- Les régions de mobilité spatiale, dites MS, définies à partir des aires d'influence des centres urbains.

Pour Sierre, ces trois niveaux délimitent le même territoire. La région de Sierre correspond au district du même nom³, à l'exception de la commune de Saint-Léonard, qui fait partie du district de Sierre mais appartient à la région d'aménagement du territoire de Sion. Ceci s'explique par le fait que la commune de Saint-Léonard se trouve géographiquement plus proche de la ville de Sion que de celle de Sierre, et dépend ainsi, notamment au niveau de l'emploi, davantage de la capitale valaisanne.

² Les sept grandes régions de la Suisse ne sont ici pas prises en compte. Sierre, comme tout le Valais, Vaud et Genève, appartient à la région lémanique.

³ Tel n'est pas le cas pour la région de Sion par exemple, qui englobe les districts de Sion, Conthey et Hérens.



La région de Sierre, dont l'annexe 3 nous montre la structure topographique, appartient au canton du Valais. Située à la frontière linguistique entre le Valais central francophone et le Haut-Valais alémanique, sa superficie est de 41'459 hectares. Ses dix-neuf communes peuvent être divisées en trois entités géographiques, que nous utiliserons pour aborder l'histoire de la région :

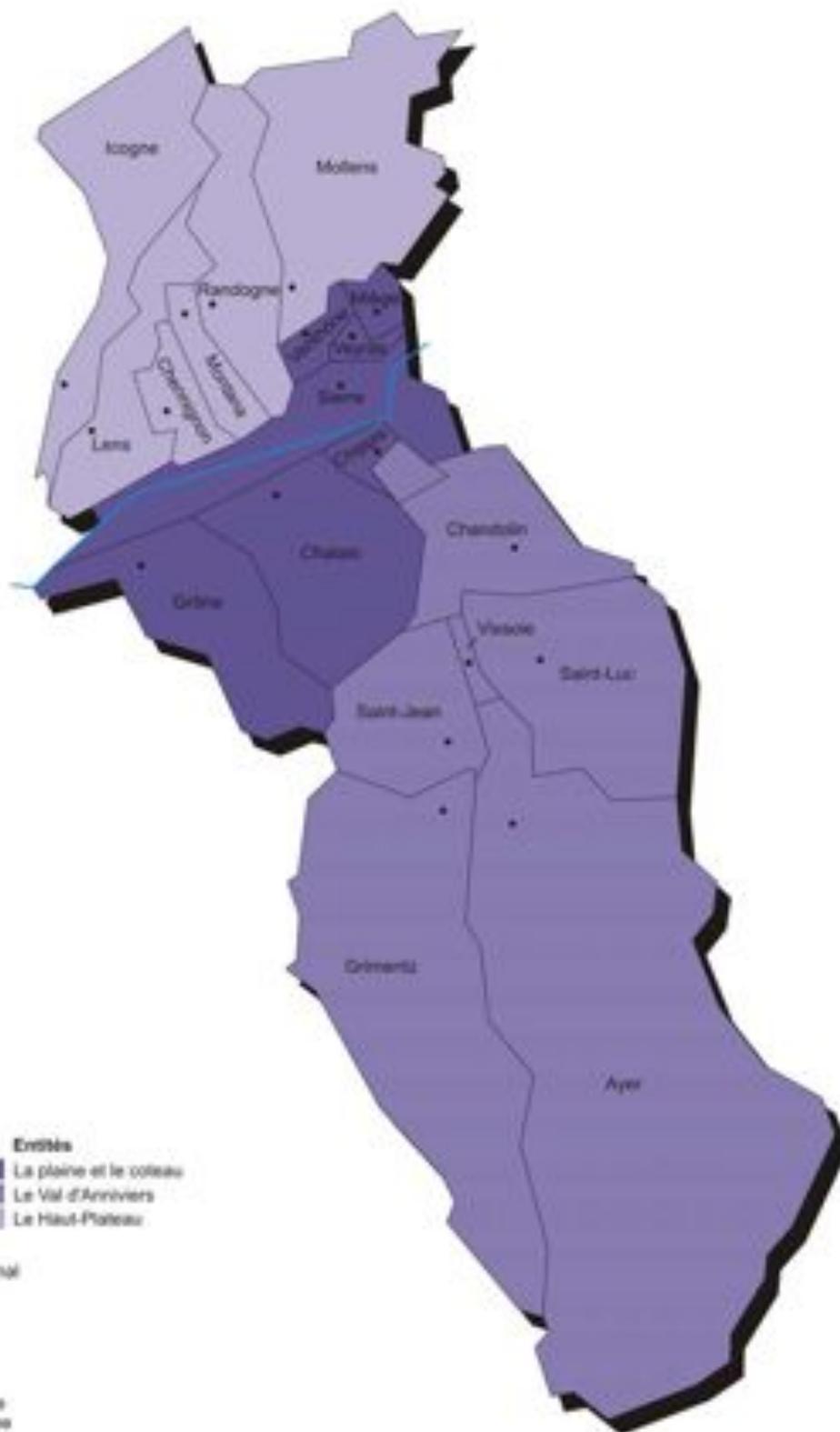
- La plaine (Chalais, Chippis, Grône et Sierre) et le coteau (Venthône, Miège et Veyras)
- Le Val d'Anniviers (Ayer, Chandolin, Grimetz, Saint-Jean, Saint-Luc et Vissoie)
- Le Haut-Plateau (Chermignon, Icoigne, Lens, Mollens, Montana et Randogne)

Chaque commune porte le nom d'une ville ou d'un village. Pour la plupart, ce chef-lieu est le plus important d'un point de vue démographique et économique. Quelques exceptions existent tout de même. Tout d'abord, l'activité touristique de la commune d'Ayer est surtout présente dans la station de Zinal située en amont du village d'Ayer. Ensuite, la station de Crans-Montana est située sur les communes du Haut-Plateau. Notons finalement, que la commune de Sierre contient sur son territoire le village de Granges, qui jusqu'en 1972, date de la fusion, constituait une commune à part entière.

La commune de Saint-Luc possède une enclave située entre les communes de Chandolin et de Chippis. Ce territoire de 272 hectares contient le village de Niouc et ses 55 habitants⁴.

⁴ Chiffre valable pour l'année 2000.

La région de Sierre



CARTESMA
 Institut de Géographie
 Université de Lausanne
 Faure Emmanuelle
 2006

Fond de carte : OFS, Neuchâtel

3.2 Historique

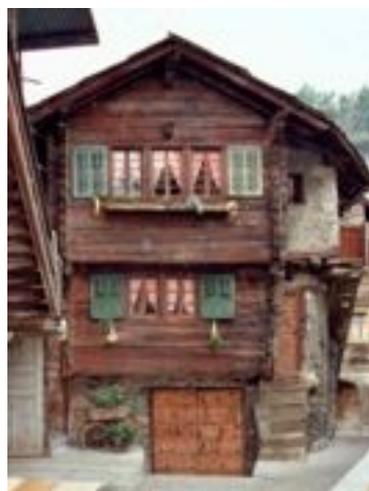
3.2.1 La plaine et le coteau

L'occupation de la plaine au fil des siècles

Il y a environ 10'000 à 15'000 ans, suite au retrait glaciaire, un important éboulement dépose dans la plaine du Rhône des masses rocheuses et terreuses. Au fil des siècles, le fleuve modèle ces entassements pour dessiner un relief moutonné. Les collines, qui constituent une protection idéale contre le Rhône, sont colonisées en premier. Les plus vieilles tombes retrouvées datent du deuxième Age de Fer, plus précisément de La Tène ancienne (450-280). Une hache en pierre polie découverte à Géronde pourrait même provenir du Néolithique, mais les spécialistes restent prudents quant à sa datation exacte. Jusqu'à l'annexion du Valais à l'Empire romain en 15 avant J.-C., les Celtes occupent un important centre régional situé sur la colline de Géronde. Peut-être faut-il associer cette tribu aux Sédunes dont parle Jules César. En 455, les Burgondes s'établissent en Valais et en 515 la *villa* de Sierre, ainsi que le domaine de Bernunes (actuellement sur la commune de Venthône), sont donnés à l'Abbaye de Saint-Maurice par le futur roi de Bourgogne, Sigismond. Dès 1052, une partie du domaine de Sierre devient une possession de l'évêque de Sion. Il faudra toutefois attendre le 11^e siècle pour que l'ensemble du territoire lui appartienne. Géronde demeure le centre de cette seigneurie épiscopale, qui comprend un château seigneurial, une église paroissiale et un bourg fortifié. En 1335, Sierre s'associe à l'émancipation des communes et forme l'un des sept dizains du Valais.

La ville de Sierre, entre maisons patriciennes et quartiers anniviards

Dès le 15^e siècle, des familles patriciennes issues du notariat et du commerce s'installent dans le quartier du Bourg, où ils construisent de belles demeures, dont certaines sont toujours debout. Entre le 15^e et le 16^e siècle, les paysans-vignerons du Val d'Anniviards créent, pour les besoins de la transhumance qui a lieu deux fois par année, plusieurs quartiers : Glarey, Muraz, Tservetta, Borzuat et Villa. A la même époque, les villages et les hameaux situés au pied des versants ainsi que sur les terrasses intermédiaires commencent à se développer. Le rattachement à la Confédération en 1815, qui fit suite à l'occupation française, ne provoque pas de grands bouleversements. Ce n'est qu'au 19^e siècle, après l'endiguement du Rhône⁵ et le drainage des marécages qui rendront la plaine plus sûre, que le bourg accentua son tracé longitudinal est-ouest.



Contraste entre le château des Vidomnes, la plus ancienne bâtisse du Bourg (fin du 15^e siècle), et la Maison du Remuage, vieux mazot transformé en Musée.

⁵ Entre 1863 et 1893.

Les grands changements de la fin du 19^e et du début du 20^e siècle

Jusqu'au milieu du 19^e siècle, la région de Sierre vit encore, comme durant les siècles précédents, principalement de la paysannerie. Les secteurs secondaires et tertiaires, soit l'artisanat et le petit commerce, ne sont que peu développés. La révolution économique naît avec la Constitution de 1848. De nombreux changements s'opèrent. Tout d'abord en 1868, Sierre est rattaché au réseau ferroviaire helvétique ; son centre se déplace vers l'ouest, où se situe la gare. La Grande-Avenue, l'actuelle avenue Général-Guisan, devient un axe important. Les hôtels et des maisons bourgeoises, puis de nombreux immeubles résidentiels et commerciaux, y fleurissent vers 1900. C'est à cette époque que le tourisme prend son essor en plaine. La renommée de la région sierroise, due en particulier à son climat plaisant, attirent de nombreux artistes, tels que les écrivains Charles-Ferdinand Ramuz et Rainer Maria Rilke, mais aussi les peintres Edmond Bille et Charles-Clos Olsommer, ou encore le musicien Jean Daetwyler. La ville profite aussi de sa situation sur la ligne du Simplon (Milan-Paris). Deux projets d'envergure auraient toutefois pu accentuer l'importance touristique de la région : les bains alimentés par les eaux de Loèche-les-Bains (1880) et le chemin de fer reliant Sierre, Zinal et Zermatt (1910). La guerre freinera ces projets et le développement touristique. Un autre grand changement eut lieu en 1905, lors de l'ouverture de l'usine d'aluminium à Chippis. Cette dernière fournira un travail fixe aux familles et atténuera ainsi les migrations anniviardes. Cette industrialisation débuta lorsque l'énergie hydraulique put être captée pour produire de l'électricité. L'entreprise s'étendit en 1929 sur la commune de Sierre pour y construire des laminoirs et des presses.

Sierre, ville culturelle et ville d'étude

Dès le 20^e siècle, l'accroissement des constructions, induit par l'augmentation de la population, fit fusionner progressivement les différentes zones sierroises. Toutefois, aujourd'hui encore, les anciens quartiers anniviards offrent une double facette : ils sont citadins de par leur proximité au centre ville mais ont gardé leur structure villageoise ainsi que certaines maisons paysannes d'époque. Quant au rayonnement culturel du début du siècle, il perdure grâce à de nombreuses expositions et à plusieurs festivals d'importance cantonale et nationale (Vinea, Festival de la bande dessinée, Rilke, etc.). Sierre se dessine également comme une ville d'étude puisqu'elle comprend deux écoles cantonales : la Haute école valaisanne (HEVs) avec ses filiales économie, tourisme et informatique de gestion, ainsi que l'Ecole cantonale d'art du Valais (ECAV), spécialisée dans les arts plastiques et le design. [Département fédéral de l'intérieur 2004 : 443-482 ; Maître 1996 ; Conne 1991]

3.2.2 Le Val d'Anniviers

Le Val d'Anniviers, créé par la rivière de la Navizence, s'ouvre sur la rive gauche du Rhône. Au fil des siècles, il a été successivement occupé par les Celtes (500 ans av. J.-C.), les Romains (durant les premiers siècles de l'ère chrétienne), puis les Burgondes dès le 5^e siècle. A partir des premières années de l'an 1000, le Val d'Anniviers fut une possession de l'Abbaye de Saint-Maurice, puis de l'évêque de Sion et, pour une courte durée, du chapitre de Valère. Dès le 16^e siècle, il appartient au dizain de Sierre.

Comme nous l'avons vu pour l'histoire de la ville de Sierre, le nomadisme caractérisa la société anniviarde du 15^e à la fin du 19^e siècle. Le mot « Anniviers » signifierait d'ailleurs « chemins de l'année ». La transhumance annuelle des Anniviards se partageait en quatre zones distinctes :

- La plaine : Refusant de s'intégrer à la vie sierroise, les Anniviards créèrent leurs propres quartiers. En plaine, ils travaillaient la vigne et les prairies durant plusieurs mois du printemps et de l'automne.
- Le village : Les villages de la vallée restèrent toujours le lieu d'habitation principal. Entourés de champs, on y cultivait le foin et le seigle.
- Le mayen : Cette habitation simple et temporaire se situait à mi-chemin entre le village et l'alpage. Elle était occupée vers mai-juin et septembre-octobre.
- L'alpage : C'est à plus de 1'600 mètres que séjournaient les troupeaux durant l'été. L'inalpe avait lieu le troisième ou le quatrième samedi de juin (selon les conditions d'enneigement) et la désalpe le troisième ou le quatrième samedi de septembre, soit environ 90 jours après l'inalpe.

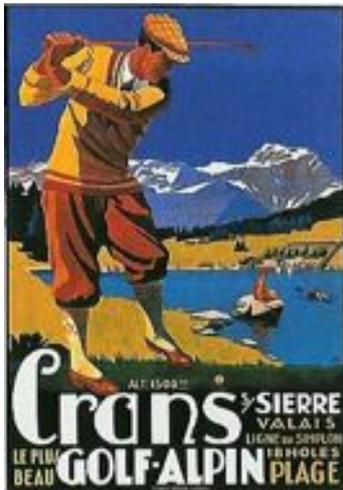
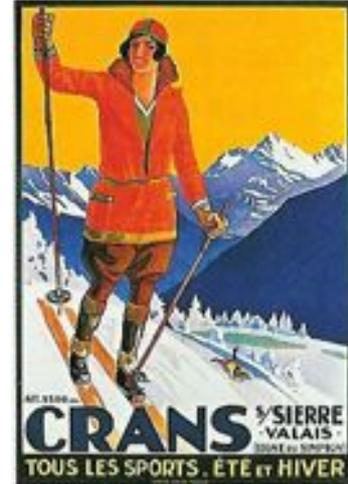
L'ouverture de l'usine de Chippis en 1905, puis la construction du barrage de Moiry entre 1954 et 1958 mettront fin à une vie essentiellement agricole et au nomadisme des Anniviards. Dès le début du siècle, quelques anglais passionnés de montagne séjournèrent dans la vallée durant les mois d'été. Toutefois, le tourisme hivernal mis plus de temps à évoluer et ce n'est que dans les années 1970 qu'il prit réellement son envol. En haute saison (de décembre à février), ce sont quelques 20'000 personnes qui occupent la vallée. Malgré le flot de touristes, le Val d'Anniviers a su préserver ses caractéristiques culturelles et architecturales et a évité l'augmentation démesurée des infrastructures touristiques. C'est ce qui lui confère son charme et son authenticité. [Crettaz 1979]



La commune de Vissoie est le centre administratif de la vallée. Elle regroupe notamment les infrastructures scolaires et médicales. Les communes du Val d'Anniviers collaborent également, depuis les années 1970, dans les domaines de la sécurité, de l'épuration des eaux, de la protection civile, du tri et de l'élimination des ordures, etc. Les différentes stations de ski travaillent également en commun puisqu'un seul abonnement vaut pour toute la vallée. A noter encore qu'une fusion des communes est actuellement en discussion avancée.

3.2.3 Le Haut-Plateau, du tourisme de cure au tourisme d'hiver

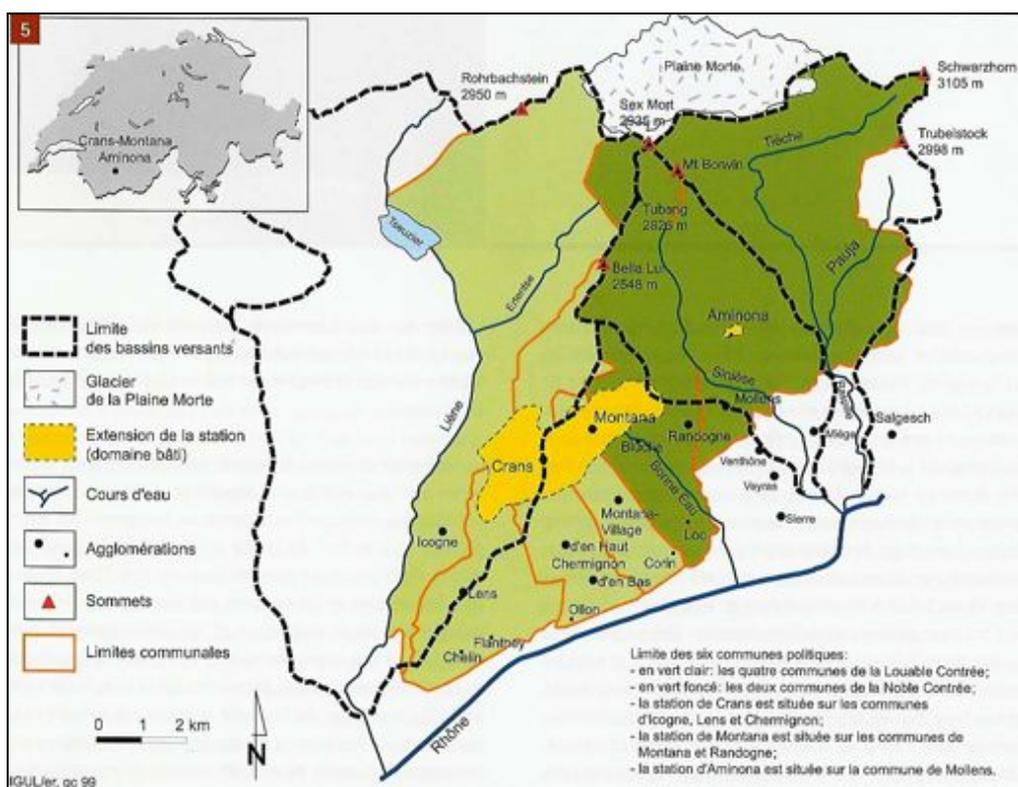
Les premiers villages du Haut-Plateau naquirent aux 15^e et 16^e siècle. En 1851, Lens, Icoigne, Chermignon et Montana étaient unis en une seule commune nommée le « Grand Lens ». Mais les nombreux conflits économiques, géographiques et religieux eurent raison de cette entité, qui fut divisée en quatre communes dès 1905. Au 19^e siècle, 80 % de la population était occupée à l'agriculture, l'élevage et la vigne. Dès 1896, le médecin genevois Théodore Stephani choisit les bienfaits du climat sec et ensoleillé de Montana pour traiter ses patients atteints d'infection pulmonaire. Il les installa tout d'abord à l'Hôtel du Parc, le premier du Haut-Plateau, qui vit le jour en 1892, puis dans un sanatorium construit sur la commune de Randogne. Il faut savoir qu'avant cela, hormis quelques mayens, aucune construction n'existait au-delà de 1'500 mètres. Cinq ans plus tard, d'autres hôtels furent bâtis pour accueillir de nombreux anglais, qui séjournèrent à Montana pour y effectuer des cures ou pour s'y reposer et profiter des 2'153 heures de soleil en moyenne annuelle. Afin d'améliorer les infrastructures touristiques, le premier golf, le plus haut du monde à l'époque, vit le jour en 1906. Puis, en 1911, l'inauguration du funiculaire reliant Sierre à Montana accéléra le développement du Haut-Plateau⁶. L'organisation d'une descente de ski à la Plaine Morte la même année permettra à la



station d'être aussi reconnue pour les sports d'hiver. Dès 1920, les constructions touristiques, auparavant situées sur la commune de Montana, s'étendent aux communes environnantes. C'est à ce moment que le nom de Crans-Montana est donné. En 1929, sur les 1'800 lits que comptaient la station, 500 étaient occupés par des touristes et 1'300 l'étaient par des patients. Mais dès 1950, la tendance s'inversa lorsque des médicaments contre la tuberculose firent leur apparition⁷. La station investit alors dans des aménagements destinés aux sports d'hiver (télécabines et patinoire artificielle). Les voies d'accès furent également améliorées et des campagnes publicitaires furent lancées. Le succès fut alors au rendez-vous : à partir de 1960 et durant vingt ans, Crans-Montana ne désemplit pas. En 1987, les Championnats du monde de ski alpin firent entrer la station dans l'histoire suisse. Ils permirent aussi de moderniser les installations sportives. Finalement, l'European Masters de golf, qui a lieu chaque année au début septembre, fit connaître le 18 trous dans l'Europe entière. Actuellement, la station peut compter 35'000 à 45'000 habitants durant la saison touristique. Crans-Montana a la chance d'être fréquentée par les skieurs en hiver mais aussi par les randonneurs et les golfeurs en été. [Thurre 1992]

⁶ La durée du parcours Sierre-Montana passe de quatre à une heure. Actuellement, elle est de douze minutes, grâce au nouveau funiculaire inauguré en 1997.

⁷ Toutefois, le Centre valaisan de pneumologie sera fondé en 1979 et reste toujours actif à ce jour.



L'emprise spatiale de la station de Crans-Montana recoupe plusieurs communes.

Les six communes du Haut-Plateau collaborent depuis les années 1960. Elles ont ainsi créé un Centre scolaire commun et organisé les Championnats du Monde de ski alpin en 1987. Aujourd'hui encore, les communes, à travers la Commission de Coordination des Six Communes du Haut-Plateau, gèrent conjointement les remontées mécaniques, l'office du tourisme ainsi que les installations sportives. [Doriot Galofaro 2005 : 12]

3.3 Portrait socio-économique

Les typologies spatiales regroupent des entités géographiques possédant une structure comparable. De 1880 à 1930, seuls les cantons et les districts furent évalués selon leur confession et leurs secteurs économiques. Mais dès 1960, les régions et les communes commencent à être rassemblées en plusieurs types, tout d'abord selon les mêmes critères que les cantons et les districts, puis par d'autres critères plus sophistiqués. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 115] Nous allons dans un premier temps établir le portrait socio-économique de la région de Sierre, d'après la typologie des régions MS et à l'aide des statistiques de l'OFS, puis, dans un deuxième temps, nous analyserons plus en détails les types de communes présents au sein de la région sieroise.

3.3.1 La région sieroise

Une typologie régionale avait déjà été élaborée dans les années 1980 mais n'avait pas été renouvelée en 1990. Une nouvelle classification a aujourd'hui été établie à partir du recensement de 2000. Elle comprend quatorze types de région, regroupées en trois catégories principales :

1. Les régions dans l'aire métropolitaine
2. Les régions d'agglomération non-métropolitaines
3. Les régions rurales hors agglomération

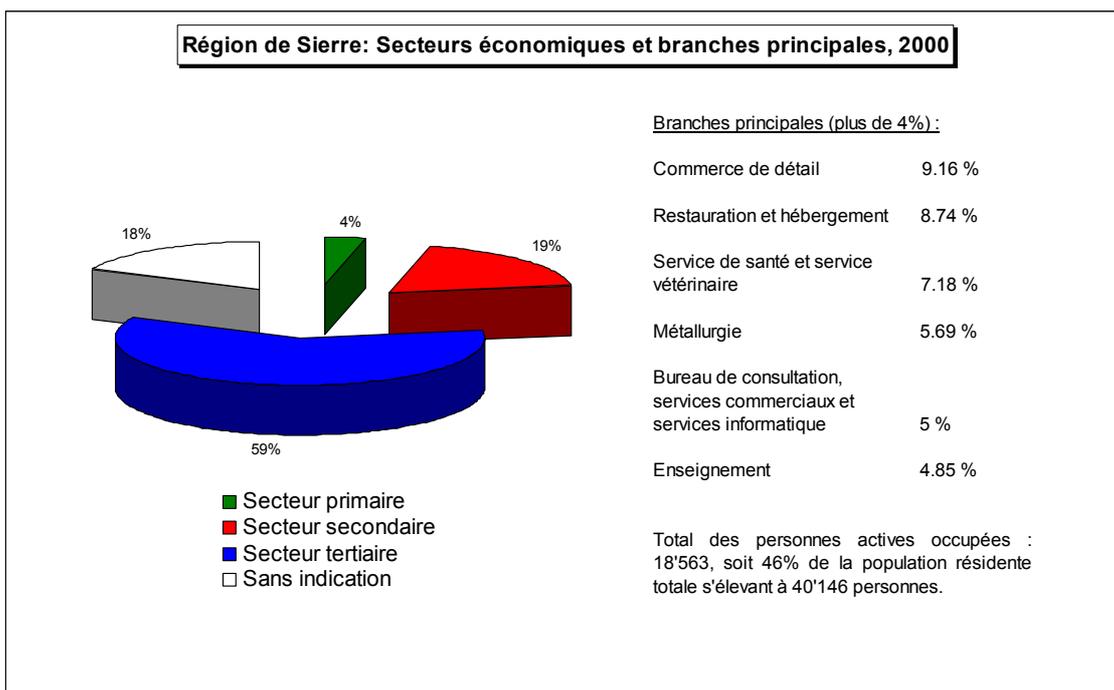
Les régions de la deuxième catégorie, dont fait partie celle de Sierre, sont jugées d'après leur taille et leur structure économique. Sierre appartient au type 10, région touristique de petite agglomération, tout comme les régions de Martigny, Viège et Brigue. Sont classés dans cette catégorie, les régions touristiques non-métropolitaines d'une agglomération de moins de 40'000 habitants ou une ville isolée, dont le seuil des nuitées touristiques⁸ est supérieur ou égal à 25 par habitant. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 129]

Analysons à présent la structure économique de la région⁹. Nous constatons, dans la figure de la page suivante, que le secteur primaire est légèrement supérieur au niveau suisse (3.3 %). Le secteur secondaire est marqué par l'importance de la branche métallurgique. La firme Alusuisse (Alcan depuis 2001) offre en effet 1'555 emplois. Quant au secteur tertiaire, il comprend 59 % des emplois de la région. Au sein des branches économiques, l'activité touristique se reflète évidemment dans la restauration et l'hébergement, mais aussi dans le commerce de détails et les différents services. Notons également l'importance du secteur de la santé, résultant de la présence de l'hôpital de Sierre¹⁰ et des cliniques privées du Haut-Plateau, ainsi que du secteur de l'enseignement. Outre les écoles primaires et secondaires, la région de Sierre possède deux écoles supérieures d'importance cantonale.

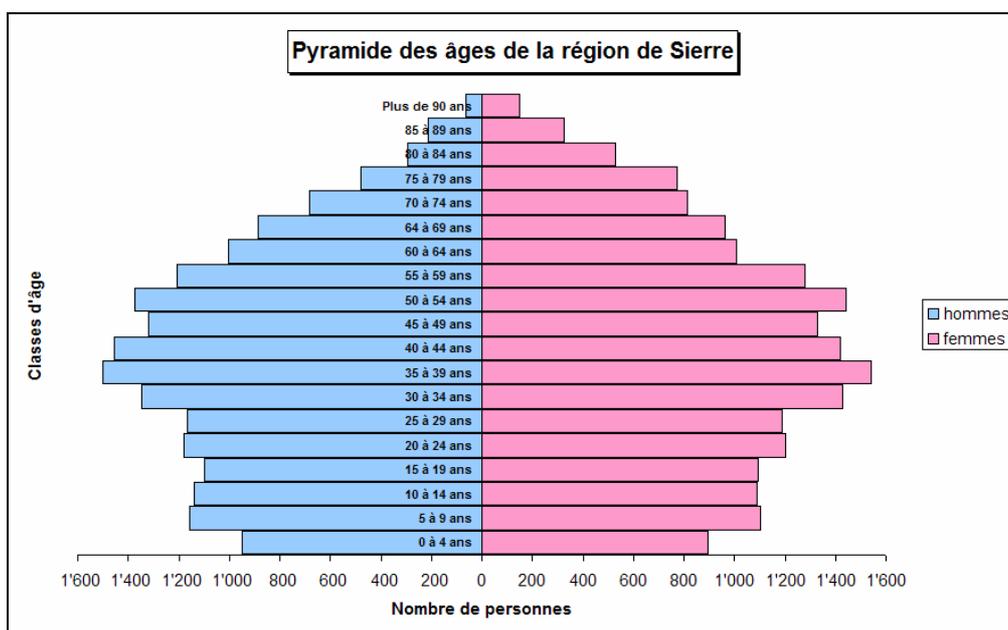
⁸ C'est-à-dire les nuitées hôtelières et parahôtelières. Les nuitées effectuées dans des campings ne sont pas comptabilisées. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 119]

⁹ Les chiffres proviennent du recensement fédéral de la population effectué en 2000. Ils portent sur les personnes actives occupées des différentes communes.

¹⁰ Qui dessert également la région de Loèche.



La structure de la population sierroise confirme tout d'abord une mutation démographique observable sur tout le territoire suisse, à savoir le vieillissement de la population. Nous constatons que toutes les classes d'âge inférieures à 30 ans sont moins représentées que celles allant de 30 à 59 ans. La proportion d'enfants de moins de 4 ans est particulièrement faible à cause du recul du nombre d'enfants par femme. Les jeunes adultes (20 à 29 ans) sont moins nombreux qu'en 1990 en raison non seulement du petit nombre de descendants de la génération de 68 mais aussi de la fin du recrutement de travailleurs étrangers qui eut lieu durant les années 90. [OFS 2003 : 25-27] Le rapport de dépendance des personnes âgées (rapport entre les personnes de 65 ans et plus et celles de 20 à 64 ans) atteint les 26.4 %. Ce chiffre est supérieure à la moyenne suisse (24.8 %), tout comme la part des personnes de plus de 64 ans (16.2 % pour la région sierroise et 15.4 % pour la Suisse). Au sein même des personnes en âge de travailler, 47.4 % ont entre 20 et 39 ans et 52.6 % entre 40 et 64 ans.



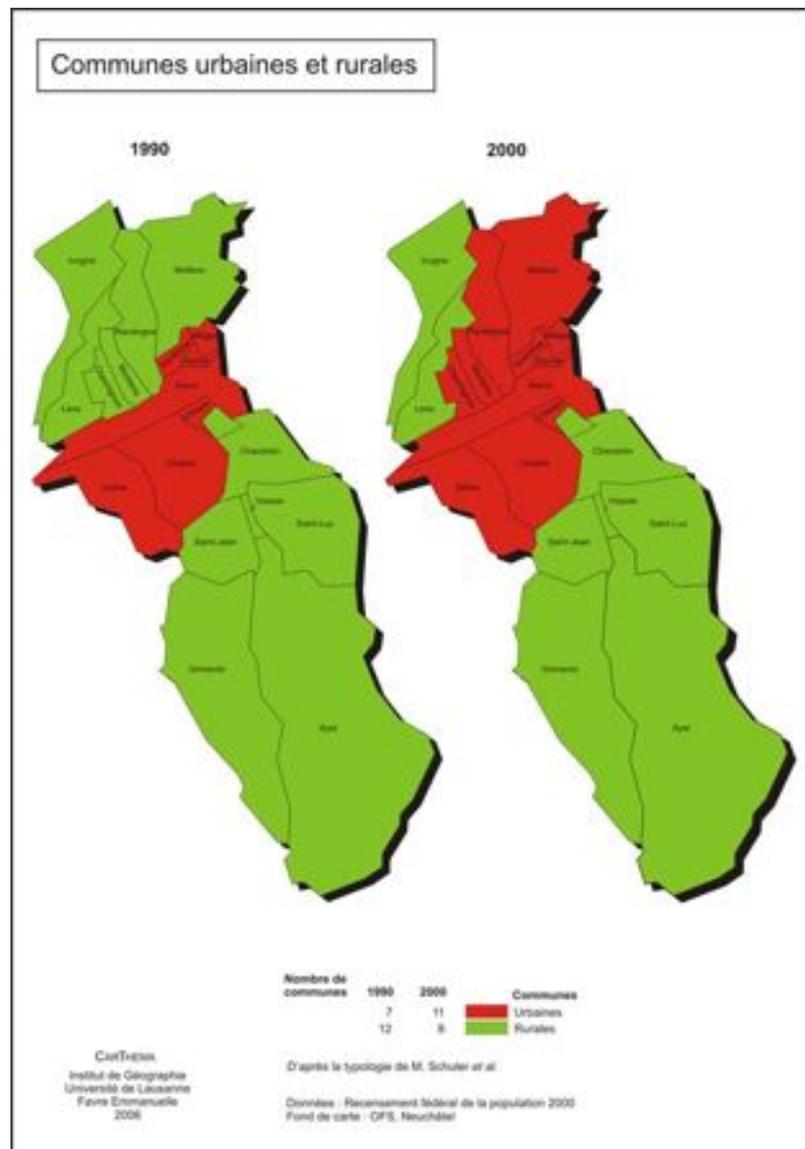
3.3.2 Les communes de la région de Sierre

La typologie des communes suisses a été élaborée en 1988 par une étude OFS/OFAT/IREC¹¹ à partir du recensement fédéral de 1980. La nouvelle typologie de 2000 comprend 22 classes qui peuvent être agrégées en 9 unités principales (annexe 4). « *L'objectif d'une typologie des communes est d'élaborer une classification pertinente du niveau cantonal pour des études démographiques et socio-économique tout en satisfaisant les intérêts de l'aménagement du territoire.* » [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 116] La typologie de 2000 combine le concept centres-périphéries, déjà présent dans l'étude de 1980, avec le processus de métropolisation. Ainsi, les types de communes dépendent tout d'abord des trois niveaux suivants:

- Communes urbaines, métropolitaines : types 1, 9, 10 et 11
- Communes urbaines, non métropolitaines : types 2, 12, 13 et 14
- Communes rurales (en dehors des agglomérations) : types 4 et 15 à 22

Les types 3 et 6 peuvent appartenir aux trois niveaux, le type 5 ne peut qu'être urbain et les types 7 et 8 peuvent être urbains ou ruraux mais en aucun cas métropolitains [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 116-117].

La région de Sierre ne possède aucune commune métropolitaine. Ses dix-neuf communes se divisent en onze communes urbaines et huit communes rurales, que nous allons à présent analyser plus en détails.



¹¹ IREC, institut de recherche sur l'environnement construit.

3.3.2.1 Les communes urbaines

En 1990, la région ne comptait que sept communes urbaines. Elle formait l'agglomération de Sierre, qui regroupait la commune du même nom, ainsi que les communes de la plaine (Chalais, Chippis et Grône) et du coteau (Miège, Venthône et Veyras). Dès 2000, quatre des six communes formant la station de Crans-Montana (Chermignon, Randogne, Montana et Mollens) ont intégré l'agglomération de Sierre pour former une nouvelle agglomération, appelée Sierre-Montana. Selon l'OFS, une agglomération doit remplir certains critères démographiques, économiques et morphologiques pour être considérée comme telle. Elle doit tout d'abord posséder au moins 20'000 habitants, répartis sur plusieurs communes. En 2000, l'agglomération de Sierre-Montana comptait 32'350 habitants répartis sur 11 communes, ce qui correspond au 81 % des habitants de la région de Sierre. Ensuite, une agglomération doit se composer :

- D'une zone centrale formée par une commune-centre, ainsi que par toutes les communes qui remplissent les conditions suivantes :
 - Offrir au minimum 2'000 emplois.
 - Sur 100 personnes actives occupées, 85 doivent être employées dans la commune.
 - Former une zone bâtie continue avec la commune-centre, avoir une frontière commune avec elle ou y envoyer travailler au minimum 1/6 de sa population active occupée.

Le cas de Sierre-Montana est particulier puisque l'agglomération possède, comme son nom l'indique, deux centres. Celui de Sierre est délimité par les frontières communales alors que celui de Montana s'étend sur six communes, dont les quatre citées plus haut. Ainsi, il faut prendre en compte les statistiques de ces communes pour que les conditions évoquées ci-dessus soient réalisées.

- Des communes qui ne font pas partie de la zone centrale, mais dont au minimum 1/6 de leur population active occupée travaille dans la zone centrale, ou remplissent trois des cinq conditions suivantes :
 - Former une zone bâtie continue avec la commune-centre. Les zones non bâties ne doivent pas dépasser 200 mètres.
 - La densité des habitants et des emplois doit être supérieure à 10 par hectare de surface habitable (surfaces bâties et surfaces agricoles).
 - La croissance démographique des dix dernières années doit être supérieure de plus de 10 points à la moyenne nationale (6 % entre 1990 et 2000).
 - Au minimum 1/3 de sa population active occupée doit travailler dans la zone centrale.
 - Le secteur primaire ne doit pas dépasser le double de la moyenne nationale, c'est-à-dire 7.92 %. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 148-151]

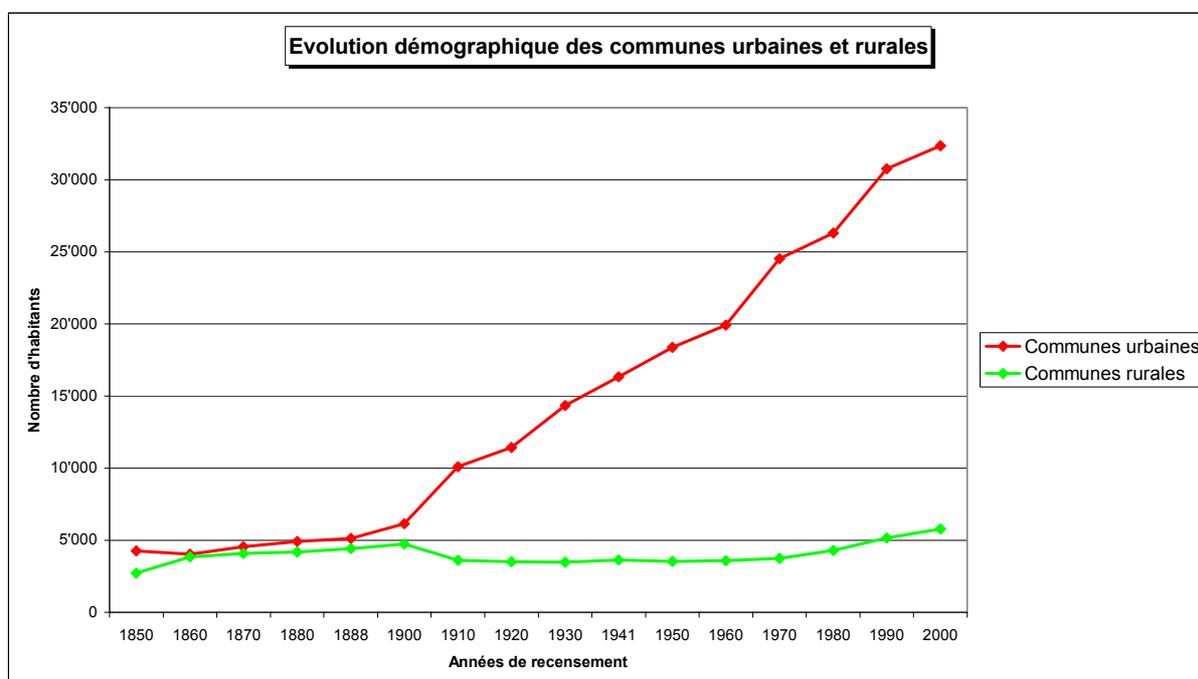
L'une des critiques faite à cette définition de l'OFS est que les limites communales ne sont pas forcément identiques aux limites de l'agglomération. [ODT 2006 : 6] L'appellation Sierre-Montana peut effectivement étonner au vu de la distance séparant le centre de Sierre de celui de Montana (environ 4 km), ainsi qu'en raison de la nature physique du territoire divisant les deux localités (forêt et champs). Toutefois, les gains de temps dus aux infrastructures de transport ont rapproché les habitants. En effet, grâce au funiculaire, douze minutes seulement séparent les centres de Sierre et de Montana. Mais l'appellation agglomération n'est en aucun cas synonyme d'homogénéité du territoire. Nous verrons tout au long de ce travail à quel point les différentes communes se distinguent par leur structure économique et démographique ainsi que par leur façon d'aménager le sol dont elles disposent.

3.3.2.2 Les communes rurales

Les huit communes rurales de la région de Sierre sont les six communes du Val d'Anniviers, soit Ayer, Chandolin, Grimetz, Saint-Jean, Saint-Luc et Vissoie, ainsi que deux communes du Haut-Plateau, Icogne et Lens. C'est avec étonnement que nous trouvons ces deux dernières communes dans la classification rurale, puisque une partie de leur territoire constitue la station de Crans-Montana, considérée comme urbaine. Pour Icogne, cette situation s'explique par la portion restreinte de territoire que la station occupe sur la commune. Lens contient quant à elle plutôt des zones résidentielles à faible densité. De ce fait, le centre socio-économique de Crans-Montana (magasins, hôtels, etc.) ne se situe pas sur son territoire communal et ainsi Lens ne remplit pas les critères évoqués plus haut.

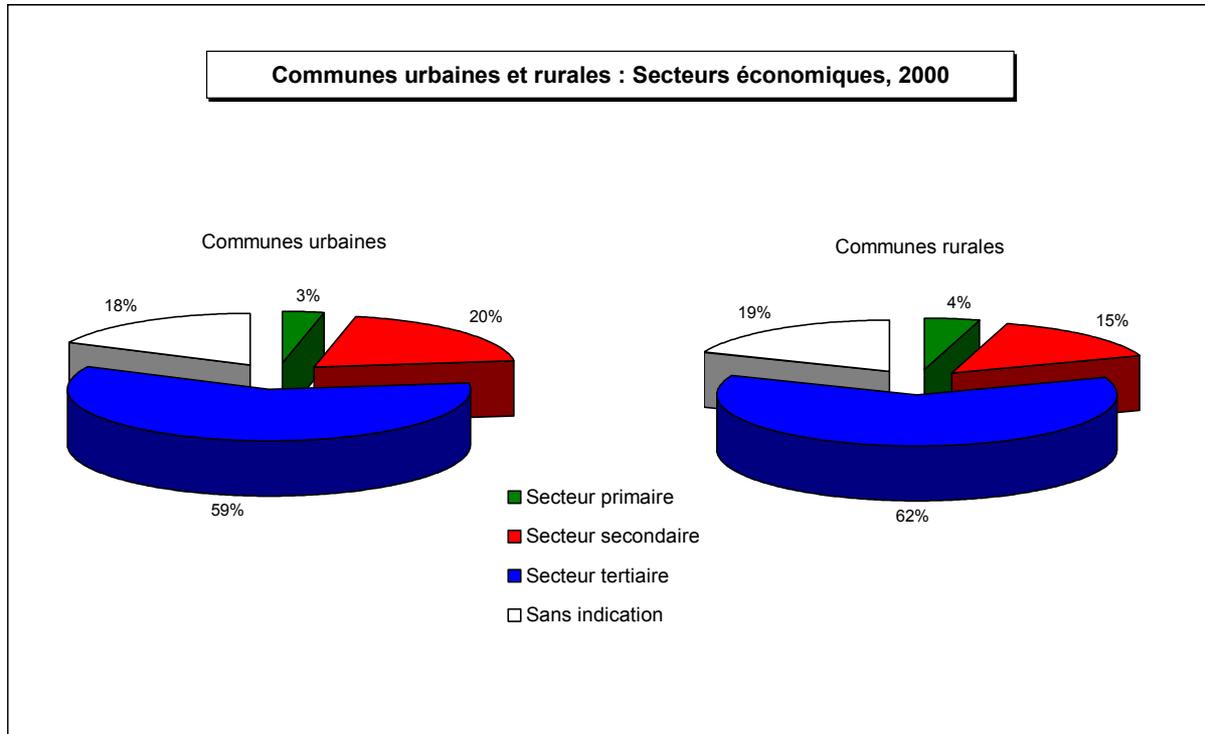
3.3.2.3 Les différences majeures entre communes urbaines et rurales

Il est intéressant de comparer l'évolution démographique des communes urbaines et rurales. Nous pouvons constater que jusqu'en 1900, la différence de population n'est pas très importante. Mais le début du siècle sera une époque charnière pour la région. L'arrivée du tourisme, le début des grands chantiers et la construction de l'usine d'aluminium fourniront du travail et attireront ainsi de nombreux ruraux dans les communes urbaines. Le processus d'urbanisation s'accroîtra sans cesse jusqu'à nos jours. Actuellement, 81 % de la population sierroise vit en zone urbaine. Concernant la population des communes rurales, la diminution entre 1900 et 1910 est principalement due à la séparation du Grand Lens en quatre communes: Chermignon et Montana, qui font aujourd'hui partie des communes urbaines, et Icogne et Lens. Ensuite, la population rurale stagnera jusqu'en 1970. Il fallut attendre l'arrivée du tourisme dans le Val d'Anniviers pour entrevoir une croissance mesurée mais continue.

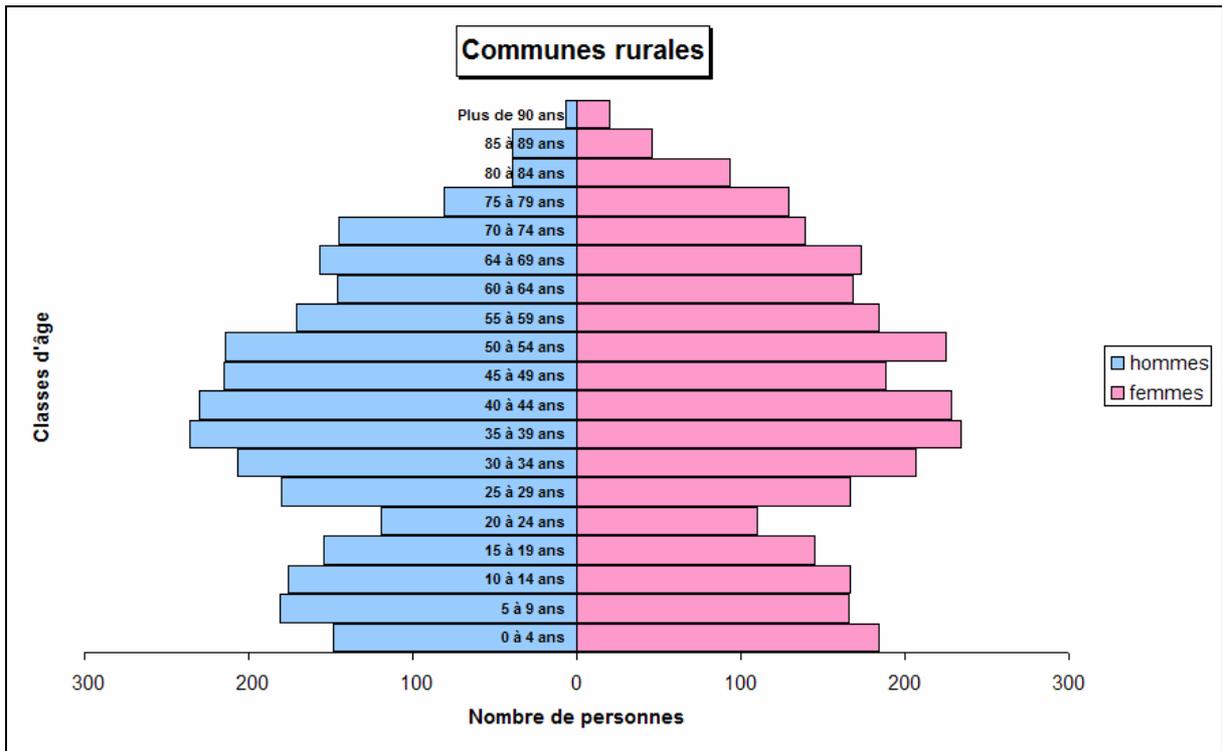
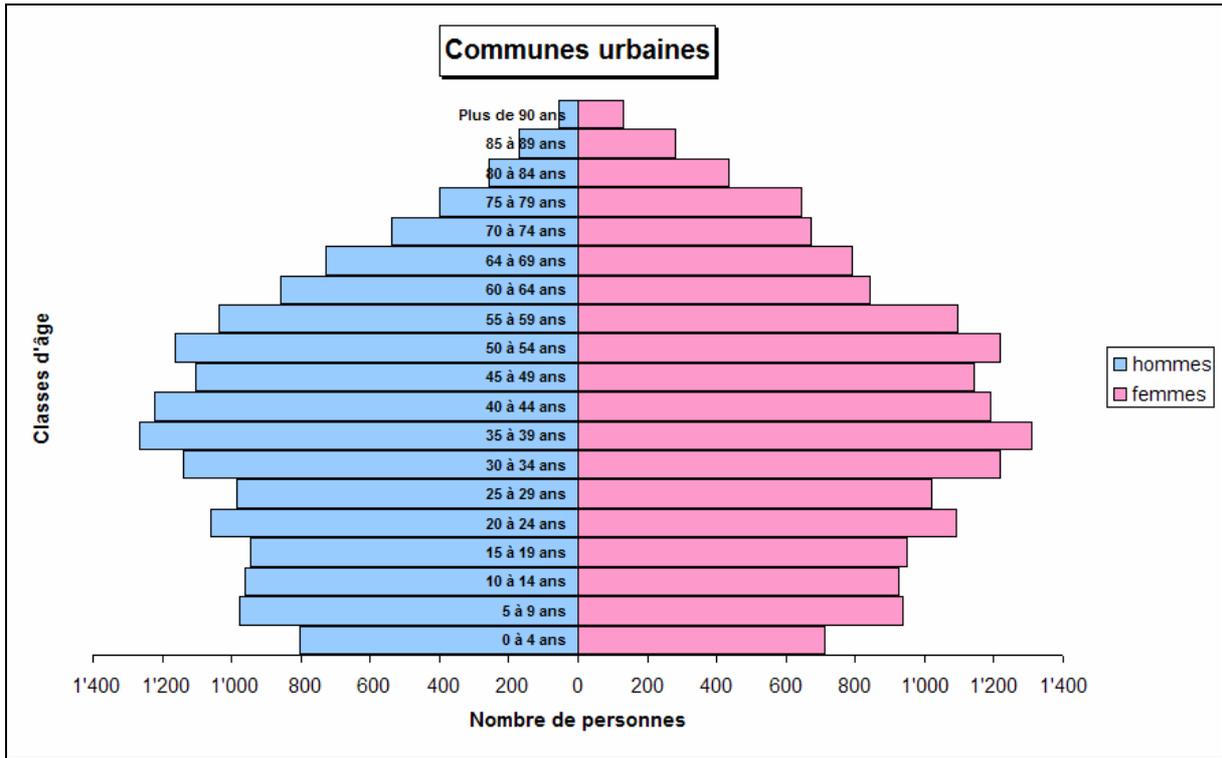


D'un point de vue économique, on pourrait s'attendre à ce que les communes rurales possèdent un secteur primaire beaucoup plus développé que les communes urbaines. Ce n'est pas le cas puisqu'il est de 4 % pour les communes rurales et 3 % pour les communes urbaines. C'est surtout le secteur secondaire où la différence est la plus visible. Il est plus important

dans les communes urbaines (20 %) que dans les communes rurales (15 %). Cette différence s'explique surtout par la présence d'Alcan à Sierre et à Chippis. Si seulement 12 % des emplois de la région sont situés en zones rurales, ils sont toutefois en augmentation puisqu'ils ne s'élevaient qu'à 10 % en 1990.

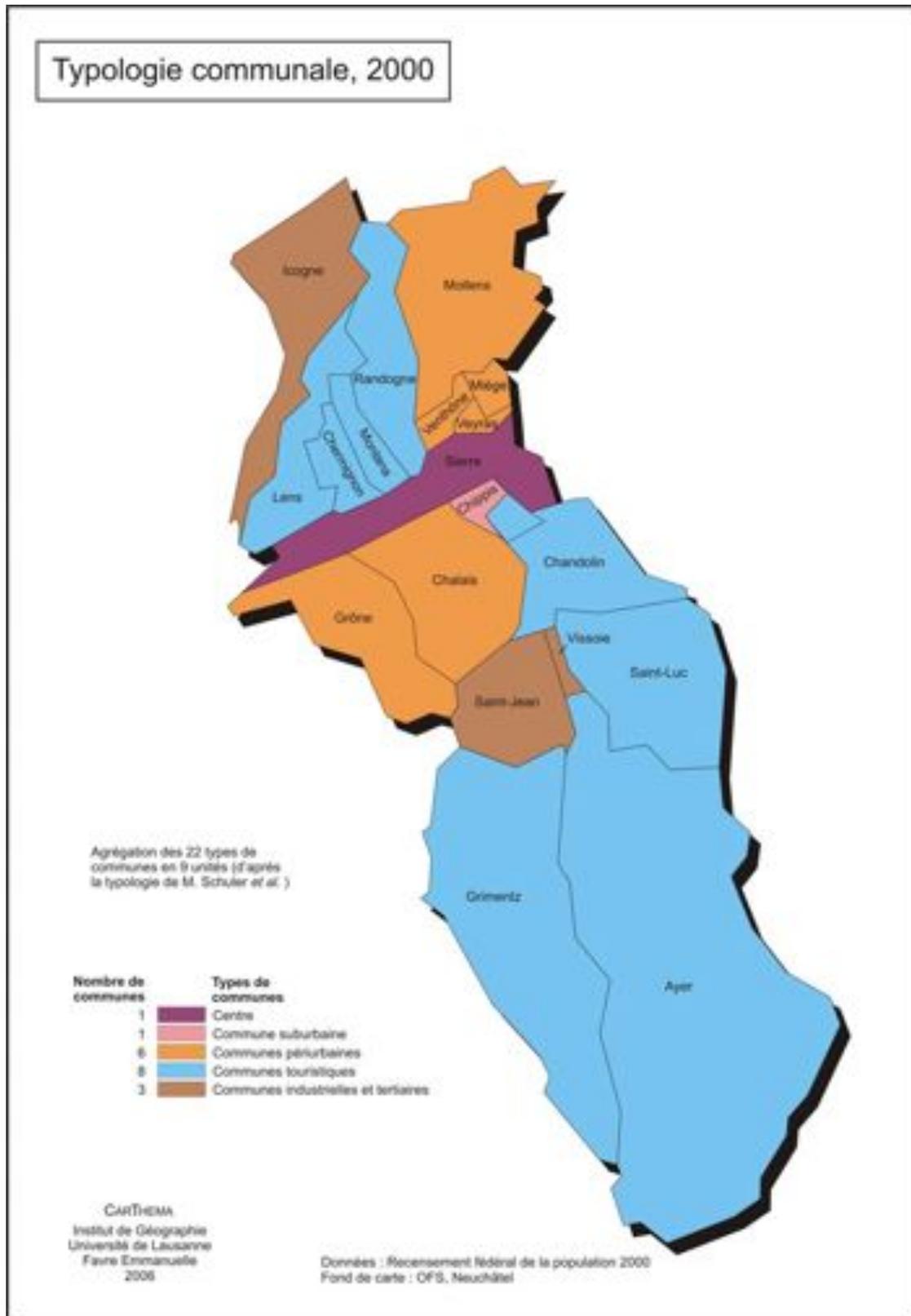


En observant la structure de la population (page suivante), nous constatons d'emblée une différence importante concernant la classe des 20-24 ans. Les jeunes adultes sont en effet moins nombreux que les 70-74 ans dans les communes rurales. Ce déficit peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Tout d'abord, une partie des 20-24 ans sont encore aux études et doivent de ce fait souvent s'expatrier, soit ailleurs en Valais (à Sion pour les ingénieurs ou à Saint-Maurice pour les professeurs), soit en dehors du canton pour les universitaires. Certains étudiants de la HEVs ou de l'ECAV de Sierre préfèrent même habiter la ville afin d'éviter de nombreux trajets. Une autre raison explique ce phénomène : les saisonniers touristiques, qui sont nombreux dans le Val d'Anniviers, ne sont pas pris en compte dans les recensements de la population, puisqu'ils ne séjournent que quelques mois dans les différentes communes. Une fois leurs études terminées, une partie des jeunes retournent dans leur commune d'origine. Il s'agit notamment des personnes ayant acquis une formation dans le tourisme. Par contre, les universitaires peinent à trouver des emplois correspondant à leur formation.

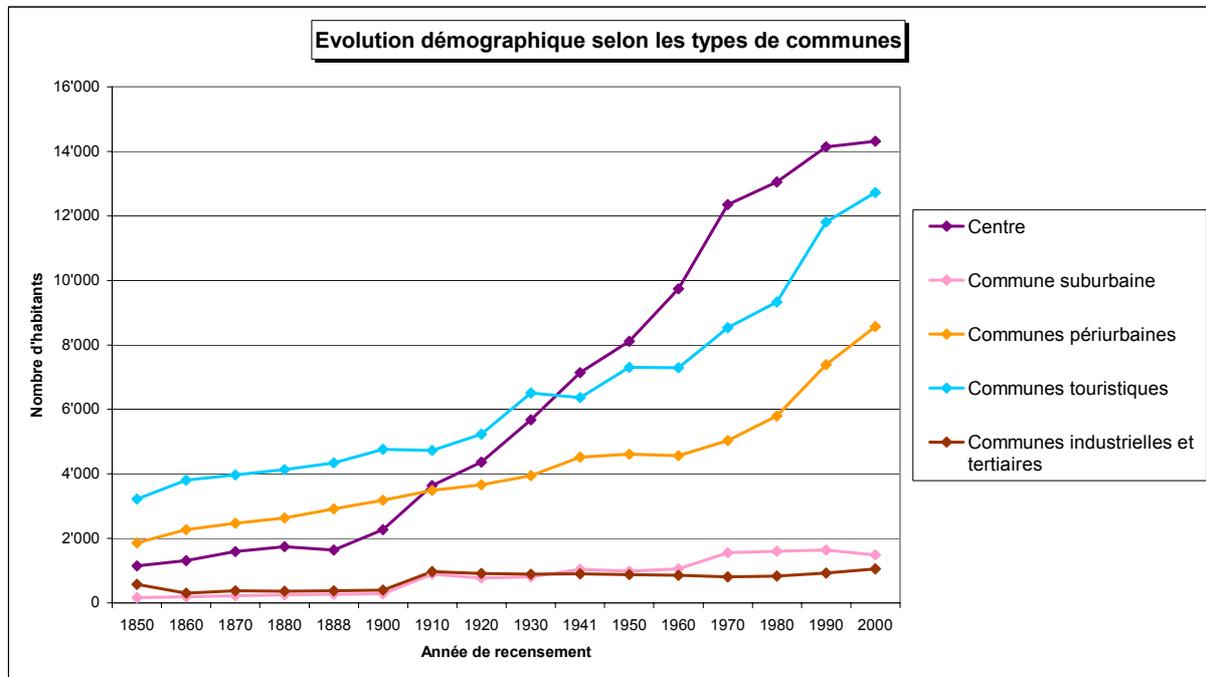


3.3.2.4 Les types de communes

Après le classement urbain/rural, les communes sont ensuite distinguées par de nombreux critères concernant l'emploi, le type de constructions, le niveau de revenu des habitants, le tourisme, la structure de la population ou encore la fonction centrale. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 118-119] Les dix-neuf communes de la région de Sierre appartiennent à cinq types de communes.



Nous allons commenter brièvement l'évolution démographique des différents types de communes afin d'acquérir une vue d'ensemble, avant de reprendre plus bas l'évolution pour chaque type de commune avec plus de précision. Si Sierre a toujours été le centre de la région, les communes dites « touristiques » ou « industrielles et tertiaires » ne l'étaient évidemment pas encore en 1850. Toutefois, analyser leur évolution nous permettra de comprendre comment elles sont parvenues à leur état actuel.



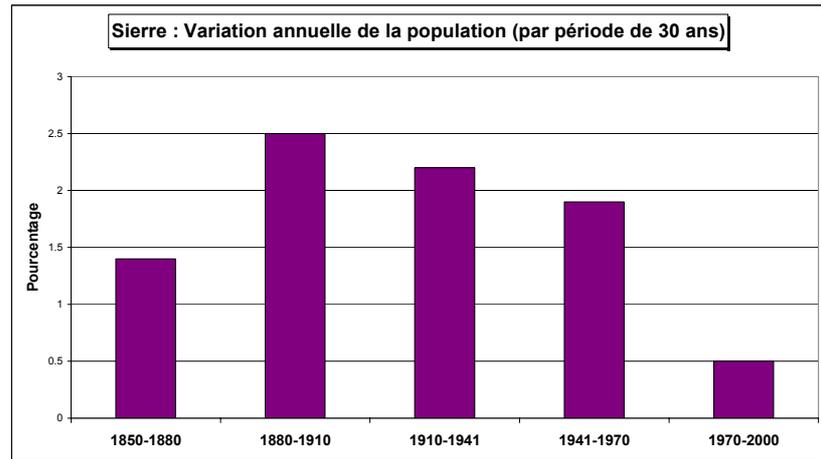
Nous remarquons qu'en 1850, la population semble préférer les vallées latérales et les versants de la vallée du Rhône à la plaine. Les habitants de la ville de Sierre sont ainsi moins nombreux que ceux des villages périurbains et touristiques. Jusqu'en 1888, la population des différentes communes augmente de façon linéaire, mais dès cette date, suite aux travaux de drainage, elle se déplace peu à peu des montagnes à la plaine. Le taux de croissance de la commune de Sierre devient dès lors exponentiel. Le nombre de ses habitants dépasse celui des communes périurbaines au début du 20^e siècle puis, dans les années 1930, celui des communes touristiques. La commune suburbaine de Chippis et les communes industrielles et tertiaires restent jusqu'en 1900 peu peuplées et leur nombre d'habitants n'évolue que modérément. Entre 1900 et 1910, nous enregistrons toutefois une augmentation qui sera de courte durée puisque après cela, la population restera stable. A partir des années 1960, nous constatons une forte croissance des communes touristiques et périurbaines, qui bénéficient pour les premières de l'essor du tourisme de masse et pour les secondes de l'évolution de la mobilité. Le nombre d'habitants de la ville de Sierre connaît un fort accroissement dans les années 1960. Il sera plus mesuré dès 1970 et même stagnant durant les dix dernières années.

Analysons à présent plus en détails l'aspect socio-économique des différents types de commune. La démographie sera étudiée par périodes de 30 ans, ce qui correspond aux grands cycles économiques et sociaux. Les limites périodiques marquent en effet des coupures dans l'histoire suisse : 1885 (croissance économique), 1914 (première guerre mondiale), 1945 (deuxième guerre mondiale) et 1973 (crise pétrolière). Les branches économiques seront aussi analysées, par contre, les pyramides des âges des différentes communes sont en annexe car la plupart d'entre elles sont similaires à la pyramide régionale (annexe 5).

3.3.2.5 Sierre, le centre de la région

La commune de Sierre appartient au type 3, « petits centres », ce qui correspond à l'unité principale 1, « centres ». Une commune est classée parmi les centres si elle est le chef-lieu d'une région MS ou si elle possède une fonction centrale au sein d'une région LIM ou d'une région d'aménagement du territoire. La commune de Sierre remplit tous ces critères, mais il faut préciser que, comme expliqué plus haut, ces trois régions sont identiques pour Sierre. Ensuite, la hiérarchie entre les quatre types de centres dépend du nombre d'habitants : les 14'317 habitants de Sierre font de cette commune un petit centre. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 119]

De 1850 à 1880, la commune de Sierre connaît un développement démographique continu mais modéré, grâce à une croissance naturelle élevée et à une immigration dépassant l'émigration. L'arrivée du chemin de fer en 1868 renforça l'importance régionale de la ville. La période allant de 1880 à 1910 fut pour toute la

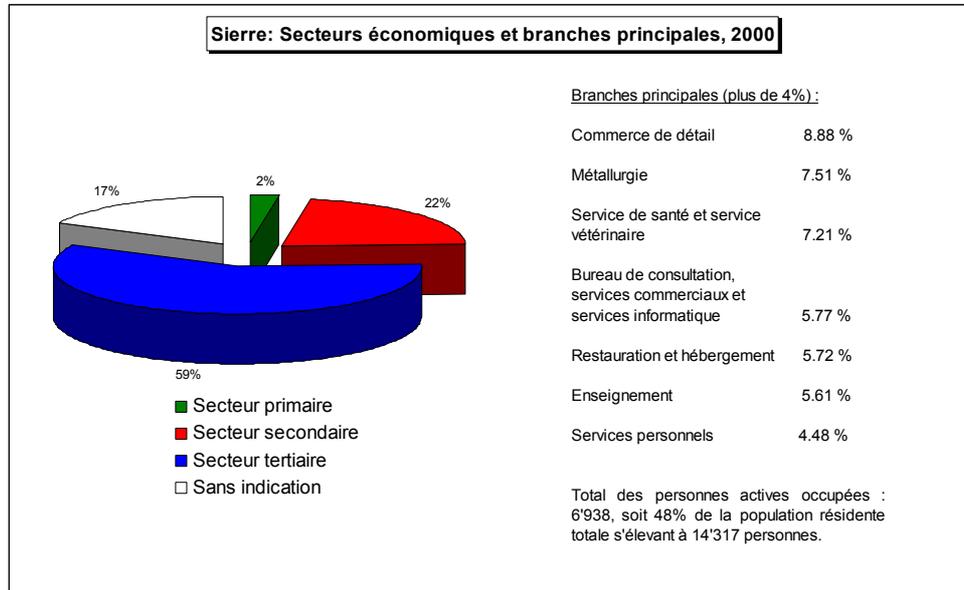


Suisse une période de fort développement économique et sociale. Elle correspond pour notre région à l'arrivée du tourisme alpin d'été, vanté dès 1850 par le courant romantique. Sierre profitera de la renommée internationale du Château de la Cour transformé en hôtel en 1884, qui demeurera, jusqu'à la première guerre mondiale, l'atout principal de la région. La ville connaîtra durant cette période sa plus forte croissance démographique, en raison d'une natalité toujours élevée, d'une mortalité en régression, ainsi que d'une immigration importante provenant des pays voisins (Italie surtout). A noter que l'ensemble de la Suisse fut marquée par un fort processus d'urbanisation durant cette période.

La première guerre marqua le déclin de la natalité et le ralentissement de l'immigration. Elle fut suivie en Suisse d'une stagnation économique qui toucha l'ensemble du pays et eut des répercussions sur le tourisme. Le Valais fut, comparativement à la Suisse, moins touché par cette crise. La ville de Sierre poursuivit sa croissance démographique. L'agrandissement d'Alusuisse sur la commune de Sierre créa de nombreux emplois. En 1929, des usines de laminage et de filage furent construites dans le but de transformer le métal produit par les usines de Chippis et d'y ajouter de la valeur en proposant des produits semi-finis aux clients. La période 1941-1970, appelée les Trente Glorieuse, fut bénéfique pour l'économie. Les régions urbaines et suburbaines connurent une croissance importante partout en Suisse. C'est aussi la période des grands chantiers (construction de routes et des barrages, deuxième correction du Rhône).

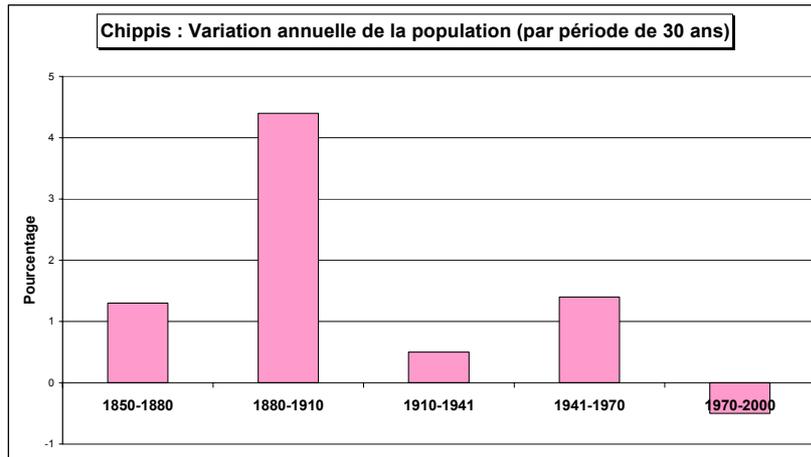
La croissance démographique de la période 1970-2000 fut la moins élevée des cinq périodes étudiées. La haute conjoncture de l'après-guerre cessa vers 1973-74 et eut pour conséquence une régression démographique. Un nouveau boom économique eut lieu entre 1980 et 1990. La natalité fut alors plus élevée et l'immigration renforcée. Comme ailleurs en Suisse, les zones situées en périphérie absorbèrent une partie de la croissance de la ville de Sierre. [OFS 2002 : 76-81 ; Curdy 2002 : 734-736]

Le graphique des secteurs économiques de la commune de Sierre est très proche de celui de la région du même nom, ce qui est logique puisque c'est à Sierre que résident 37 % des personnes actives de la région. Toutefois, le secteur primaire y est moins représenté que dans le reste de la région, en raison du peu de surfaces agricoles. La présence d'Alcan renforce par contre le secteur secondaire.



3.3.2.6 Chippis, la commune suburbaine

Chippis est la seule commune de la région appartenant au type 12, « communes d'emploi de régions non métropolitaines », qui est groupé dans l'unité principale 2, « communes suburbaines ». Les communes suburbaines sont habituellement proches du centre-ville, ce qui est le cas de Chippis. De plus, elles doivent remplir le critère suivant : pour une population comprise entre 1000 et 2000 habitants, le nombre d'emplois divisé par le nombre d'actifs doit être supérieur à 95 %. Pour notre commune, ce taux est de 135 %, ce qui montre à quel point Chippis est une commune d'emploi. Effectivement, la commune compte davantage d'emplois que de population active. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 123]



Même si le nombre d'habitants est beaucoup moins élevé, l'évolution annuelle de la population de Chippis entre 1850 à 1880 est proche de celle de Sierre.

La période 1880-1910 fut charnière pour le petit village de Chippis. Elle vit en effet l'établissement d'une usine d'aluminium. La société anonyme

« Aluminium-Industrie-Aktien-Gesellschaft », abrégée « AIAG » et connue actuellement sous le nom d'« Alcan Aluminium Valais SA »¹², fut fondée à Zürich le 12 novembre 1888. La première usine construite à Neuhausen, au pied des chutes du Rhin, devint très rapidement exiguë. La société décida donc en 1905 de construire une autre usine, à Chippis. Dès lors, il est étonnant d'observer à quel point la population de Chippis varia selon la situation économique des usines d'aluminium. Alors que la croissance était auparavant linéaire, elle devint vite exponentielle. Pour la construction des usines, la société eut besoin d'un grand nombre d'ouvriers. Malgré les trains et les transports en car organisés par AIAG, certaines personnes trouvèrent plus pratique d'habiter à proximité de leur lieu de travail plutôt que de faire les trajets quotidiennement.

De 1910 à 1941, l'accroissement annuel moyen fut moindre. La population du village, après une progression impressionnante, connut dans les années 20 sa première diminution. Cette réduction reflète deux crises importantes. La première est celle de l'après-guerre, durant laquelle la demande de métal s'étant considérablement ralentie, AIAG fut contraint de vendre de l'électricité et non plus de l'aluminium. La deuxième crise eut lieu dans les années 30. La dévaluation des principales monnaies étrangères rendit la production suisse moins compétitive au niveau mondial. Bien que le nombre d'employés des usines d'aluminium ne soit connu qu'à partir de 1940, nous supposons que de nombreux employés, ont été licenciés durant ces crises et ont pour une partie d'entre eux, quitté le village.

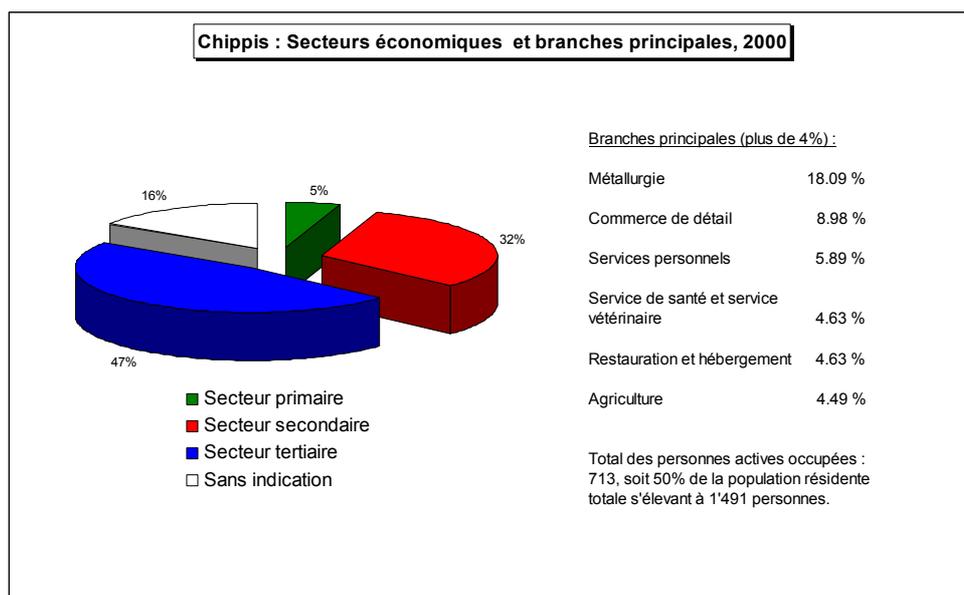
La variation annuelle entre 1941-1970 fut plus conséquente que durant la période précédente. Une timide reprise en 1940, suite à la dévaluation du franc suisse, permit aux usines de se mettre au niveau des pays étrangers. Mais durant les dix années suivantes, la pénurie en alumine fit chuter la production à son niveau de 1925 ainsi que les effectifs, qui passèrent de 3'300 en 1940 à 1'800 en 1950. Alors que la population avait enfin dépassé son niveau de

¹² Précisons que la raison sociale de l'entreprise a changé au cours des années. De AIAG, elle est devenue Alusuisse et enfin Alcan Aluminium Valais SA.

1910, elle régressa à nouveau, mais avec moins d'intensité que dans les années 20. Après l'agrandissement et la modification des usines en 1959, l'expansion fut ininterrompue. De nouveaux débouchés virent le jour dans les domaines de l'aéronautique, de la construction, de l'électroménager ainsi que de l'emballage sous toutes ses formes. Les célèbres « Trente Glorieuses » ne durèrent en fait qu'une vingtaine d'années pour Alusuisse. Chippis fut alors une commune riche grâce aux impôts calculés sur les bénéfices considérables de l'époque. Elle put alors s'offrir de nouveaux équipements et bénéficier de bonnes conditions fiscales, ce qui attira certainement de nouveaux habitants.

La période 1970-2000 fut dans l'histoire de la communes la seule à connaître une décroissance. Dès 1975, la crise du pétrole et de l'énergie annonça le début d'une nouvelle ère. La compétitivité augmenta très fortement sur les marchés de l'aluminium, avec la mise en service de gigantesques capacités de production dans les pays disposant d'énergie à bas prix. Les usines valaisannes d'Alusuisse s'adaptèrent en développant une stratégie basée non plus sur l'acquisition de nouveaux volumes mais sur la commercialisation de produits de haute valeur ajoutée. D'importants investissements furent réalisés en accord avec cette stratégie, ce qui provoqua une demande de main-d'œuvre réduite mais plus qualifiée. [Zufferey M.-A. 1982]

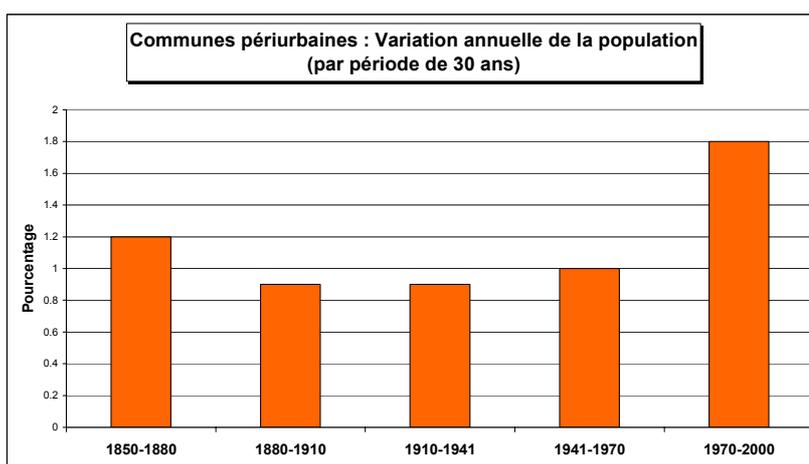
Les secteurs économiques montrent évidemment l'importance d'Alcan. Notons aussi que c'est à Chippis que le secteur primaire est le plus élevé de toute la région.



3.3.2.7 Les communes périurbaines

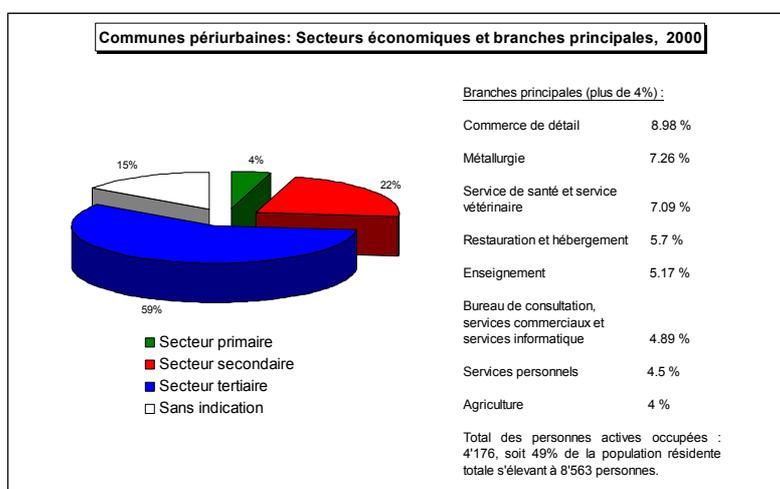
Six communes de la régions (Chalais, Grône, Miège, Mollens, Venthône et Veyras) appartiennent au type 14, « communes périurbaines de régions non métropolitaines », qui correspond à l'unité principale 4, « communes périurbaines ». Pour appartenir à ce type, les communes doivent se trouver dans une couronne d'agglomération. De plus, elles doivent correspondre à aucun des critères liés aux communes suburbaines, d'emploi ou à revenu élevé. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 123]

De 1850 à 1880, la population des communes périurbaines suit la même évolution que celle de Sierre. Durant la période suivante, la croissance continue même si nous remarquons que les communes situées à proximité de la ville de Sierre se développent davantage que celles qui en sont plus éloignées. Veyras par exemple possède un pourcentage de variation annuelle de



2.3 alors qu'il s'élève à 0.1 à Mollens. Les périodes 1910-1941 et 1941-1970 seront similaires à la précédente. C'est durant la période 1970-2000, que les communes périurbaines connaissent leur plus forte croissance. Elle résulte de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur¹³, qui permet aux personnes actives de travailler à Sierre mais d'habiter en périphérie [OFS 2002 : 76-81 ; Curdy 2002 : 771] A noter aussi que la pyramide des âges (annexe 5) nous montre que ce type de commune attire principalement les familles avec des enfants en bas âge.

Les branches économiques sont extrêmement proches de celles de Sierre. Ceci s'explique par le fait que la plupart des habitants des communes périurbaines travaillent dans le centre. Seul le secteur primaire est plus important. Il est dû aux nombreux vignobles qui, favorisés par l'ensoleillement particulièrement fort ainsi que par la présence du foehn au printemps et en automne, ont fait la renommée des vins du coteau sierrois.



¹³ En Valais, le nombre de véhicule à moteur quadrupla entre 1965 et 1985.

3.3.2.8 Les communes touristiques

La région de Sierre étant connue pour la pratique du ski en hiver ainsi que des randonnées et du golf en été, il n'est pas surprenant qu'elle compte en son sein huit communes dont l'unité principale est la 5, « communes touristiques ». Parmi ces communes, trois (Ayer, Montana et Randogne) font partie du type 6, « communes touristiques », et cinq (Chandolin, Chermignon, Grimentz, Lens et Saint-Luc) du type 7, « communes semi-touristiques ». L'appartenance à ces types de commune dépend de la population des communes et des nuitées touristiques. Par exemple pour l'année 2000, Montana dont la population était de 2'305 habitants, devait atteindre au moins 45 nuitées par habitant, soit 103'725 nuitées au total. La commune remplissait pleinement cette condition puisque les nuitées s'élevèrent cette année à 195'042. Plus la population d'une commune est élevée et moins les critères concernant le nombre de nuitées par habitant le sont. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 124-5]

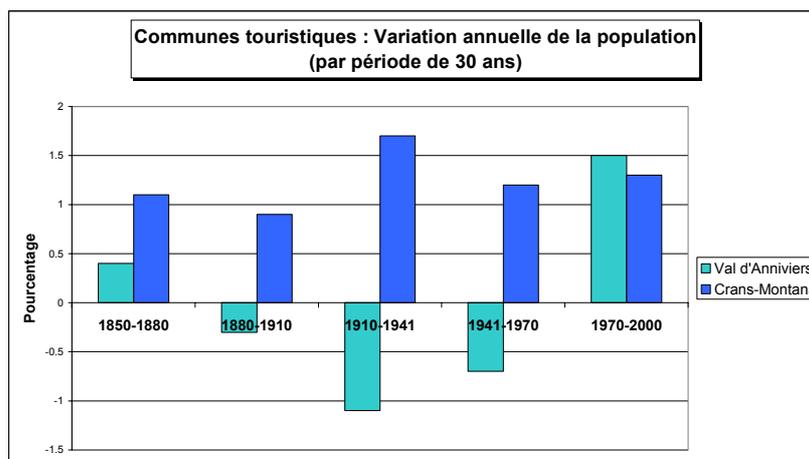
De 1850 à 1880, les communes aujourd'hui considérées comme touristiques ne sont que des petits villages vivant uniquement de l'agriculture. La population augmente en raison de la forte natalité.

Nous devons dès la seconde période séparer les communes formant la station de Crans-Montana de celles du Val d'Anniviers, puisque l'arrivée du tourisme n'a pas lieu au même moment. A partir des années 1890, le tourisme prend son envol à Montana (rattachée à Lens jusqu'en 1905) et à Randogne, qui voit sa population croître de 2.7 % par an pour la période 1880-1910. L'essor du tourisme entraîne des effets positifs sur l'économie : engagement de personnels par les hôtels et les sociétés de transport, ouverture de commerces et stimulation

des entreprises locales. De l'autre côté du Rhône, la natalité élevée du Val d'Anniviers ne parvient pas à compenser le départ d'une main d'œuvre attirée par l'industrie de Chippis.

La période 1910-1941 fut faste pour les communes du Haut-Plateau qui connurent leur plus forte croissance. Pendant ce temps là, toutes les communes du Val d'Anniviers, ainsi que l'ensemble des vallées du sud des Alpes, se dépeuplèrent fortement.

Cette tendance continua pour la période 1941-1970. Dans l'ensemble de la Suisse, les vallées alpines non touristiques furent particulièrement touchées par le dépeuplement. Une partie de la population quitta en effet le Val d'Anniviers en raison du déclin de l'agriculture de montagne devenue moins compétitive que l'agriculture de plaine, qui bénéficia de la modernisation des méthodes de production¹⁴. Les produits locaux furent également concurrencés par les importations internationales. Grimentz, suite à la construction du barrage de Moiry entre 1954 et 1958, vit sa population augmenter entre 1950 et 1960. Mais comme beaucoup d'explosions démographiques dues à un grand chantier, elle fut suivie par une diminution presque aussi forte, si bien que la population de 1970 retomba au niveau de 1941.

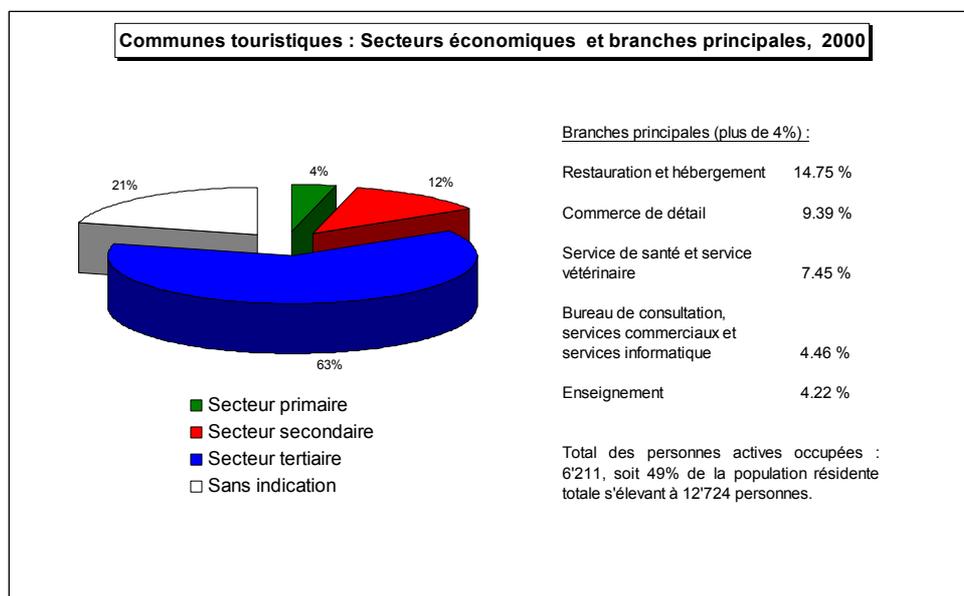


¹⁴ L'agriculture de montagne n'en bénéficiera pas en raison de la forte déclivité des sols ainsi que du morcellement des terres.

Les communes touristiques du Haut-Plateau profitèrent au contraire de la conjoncture économique favorable.

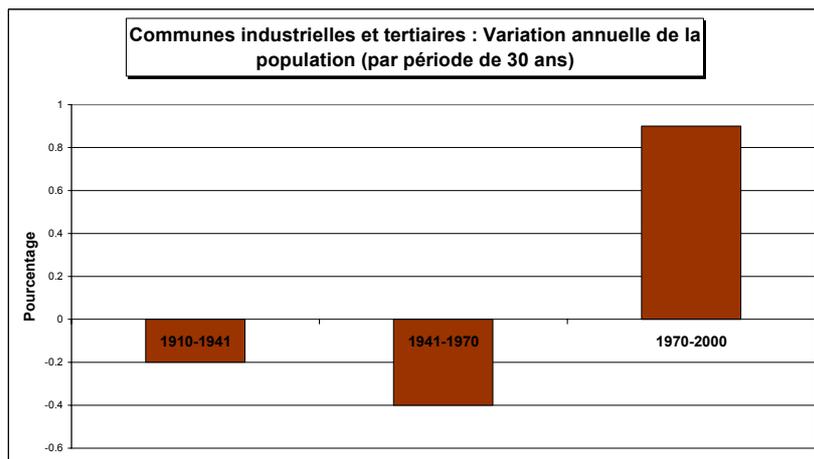
Ce n'est que dans les années 1970 que le tourisme d'hiver se développa dans le Val d'Anniviers. La population, qui ne cessait de régresser depuis 1900, commença à croître fortement, si bien que l'accroissement annuel moyen de la période 1970-2000 dépasse celui du Haut-Plateau. [OFS 2002 : 76-81] Les pyramides des âges du Haut-Plateau et du Val d'Anniviers sont très différentes (annexe 5). Le vieillissement de la population du Val d'Anniviers est accentué par l'exode des jeunes, notamment des 20-24 ans. Cette classe d'âge est au contraire la mieux représentée du Haut-Plateau.

Il n'est pas surprenant de constater l'importance du secteur tertiaire et de la branche économique de la restauration et de l'hébergement. Quant aux emplois du domaine sanitaire, ils résultent des nombreuses cliniques privées établies sur le Haut-Plateau.



3.3.2.9 Les communes industrielles et tertiaires

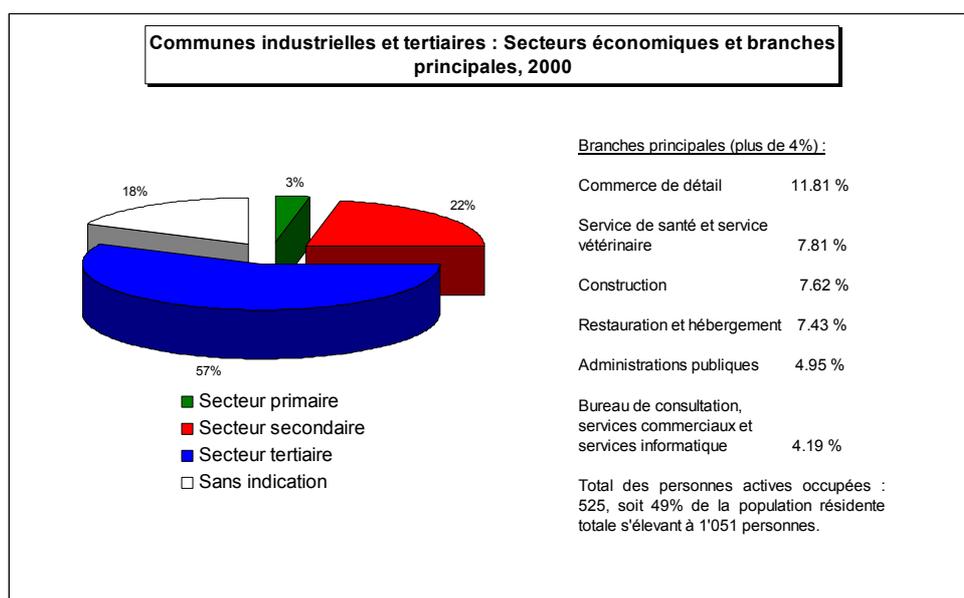
Trois communes (Icogne, Saint-Jean et Vissoie) appartiennent au type 17, « communes industrielles et tertiaires », et de l'unité principale 6 du même nom. Les critères pour l'appartenance à ce type de commune sont d'ordre sectoriels : le secteur primaire doit être inférieur à 9 % et le secteur secondaire inférieur à 38 %. [Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 121] Bien que la majorité du Val d'Anniviers soit touristique, il n'est pas étonnant de trouver Vissoie et Saint-Jean dans ce type de commune puisqu'elles ne possèdent pas de pistes skiables. Quant à Icogne, l'infime partie de son territoire composant la station de Crans-Montana n'est pas suffisante pour que la commune soit considérée comme touristique.



L'évolution démographique pour les communes industrielles et tertiaires est, pour les périodes 1850-1880 et 1880-1910, faussée par le rattachement de la commune d'Icogne à celle de Lens (de 1860 à 1905), ainsi que par l'intégration de la commune Vissoie dans celle d'Ayer (jusqu'en 1904). Les périodes 1910-1941 et 1941-1970 voient la population régresser légèrement.

Par contre, la tendance s'inverse durant la dernière période puisque la variation annuelle est de 0.9 %. Les trois communes ont bénéficié de la même dynamique que les communes touristiques dont elles sont géographiquement proches. [OFS 2002 : 76-81 ; SEREC 2001]

Notons dans les branches économiques des communes industrielles et tertiaires l'importance de la construction et de l'administration. Cette dernière résulte de la fonction centrale de la commune de Vissoie.



3.4 Les tendances territoriales

Suite à ce portrait des différentes communes, nous allons à présent constater quelles ont été les répercussions sur le territoire des phénomènes socio-économiques étudiés et cerner les facteurs ayant conduit au développement actuel de la région. Les phénomènes abordés dans ce chapitre seront repris lors de l'évaluation de la région, au chapitre 5.

3.4.1 L'incidence territoriale des changements structurels de l'économie

Nous avons vu que dès le milieu du 19^e siècle, l'économie, jusqu'alors principalement rurale, pris un tournant radical. L'ouverture de la voie de chemin de fer à la fin des années 1860 donna une impulsion à l'industrialisation, mais c'est surtout l'établissement de l'usine d'aluminium à Chippis qui apporta les changements les plus conséquents. L'usine employa de nombreux habitants de la région, qui, dans un premier temps cumulèrent le travail agricole et le travail ouvrier, mais finirent par abandonner définitivement leurs terres. Afin d'habiter à proximité de leur lieu de travail, beaucoup d'ouvriers choisirent de déménager en plaine. C'est surtout le Val d'Anniviers qui subit un exode massif en ce début de 20^e siècle. L'industrialisation, comme partout en Suisse, marqua le début de l'urbanisation de la région.

L'autre grand bouleversement qui eut lieu au milieu du 19^e siècle fut l'arrivée du tourisme. Exaltée par les artistes romantiques, la beauté des Alpes attira premièrement l'aristocratie et la grande bourgeoisie britannique. Par la suite, l'enrichissement de la classe moyenne, le développement des voies de communication et la diffusion de la voiture individuelle démocratiseront les voyages. D'autres facteurs, tels que la croissance démographique et l'augmentation du temps consacré aux loisirs, entraîneront un nombre de touristes toujours plus élevé. Sierre et Montana furent les premières à profiter des retombées touristiques. C'est au milieu du 20^e siècle que le tourisme de masse vit le jour, en raison de la haute conjoncture et du développement des moyens de transports. Crans-Montana puis le Val d'Anniviers, qui dut, quant à lui, attendre les années 1970 pour voir le tourisme prendre son essor et ainsi contrecarrer le dépeuplement qui sévissait depuis le début du siècle, devinrent alors plus attractifs que la ville de Sierre. Malgré tout, Sierre demeura une étape pour les touristes se rendant dans les stations de montagne environnantes. Depuis les années 1980, l'amélioration des voies de communication a considérablement réduit l'espace-temps ce qui rendit les séjours de courte durée, les week-ends par exemple, plus courants. De ce fait, toujours plus nombreux sont les citadins qui désirent acquérir des résidences secondaires, dont ils peuvent disposer à leur guise. Ce mode d'occupation possède de nombreux désavantages. D'un point de vue économique tout d'abord, il concurrence l'hôtellerie. Sous l'angle territorial ensuite, il aboutit à une forte consommation de sol. Finalement, les volets restent clos durant une majeure partie de l'année, ce qui nuit à l'ambiance des stations. Paradoxalement, les citadins cherchant à fuir la ville induisent la construction de logements et d'infrastructures.

L'avènement de l'industrie et du tourisme a eu pour conséquence l'effondrement de l'agriculture, devenue moins rentable. Les paysans, en plus concurrencés par le marché international, durent pour la plupart céder leur exploitation agricole. Il est vrai que la demande croissante de terrain les incita à vendre leurs terres à de bons prix. L'abandon du domaine agraire est néfaste pour la biodiversité et pour le paysage, qui n'est plus entretenu, ainsi que pour l'identité culturelle des vallées. Ces trois facteurs sont paradoxalement primordiaux pour le tourisme.

3.4.2 L'urbanisation et l'étalement urbain

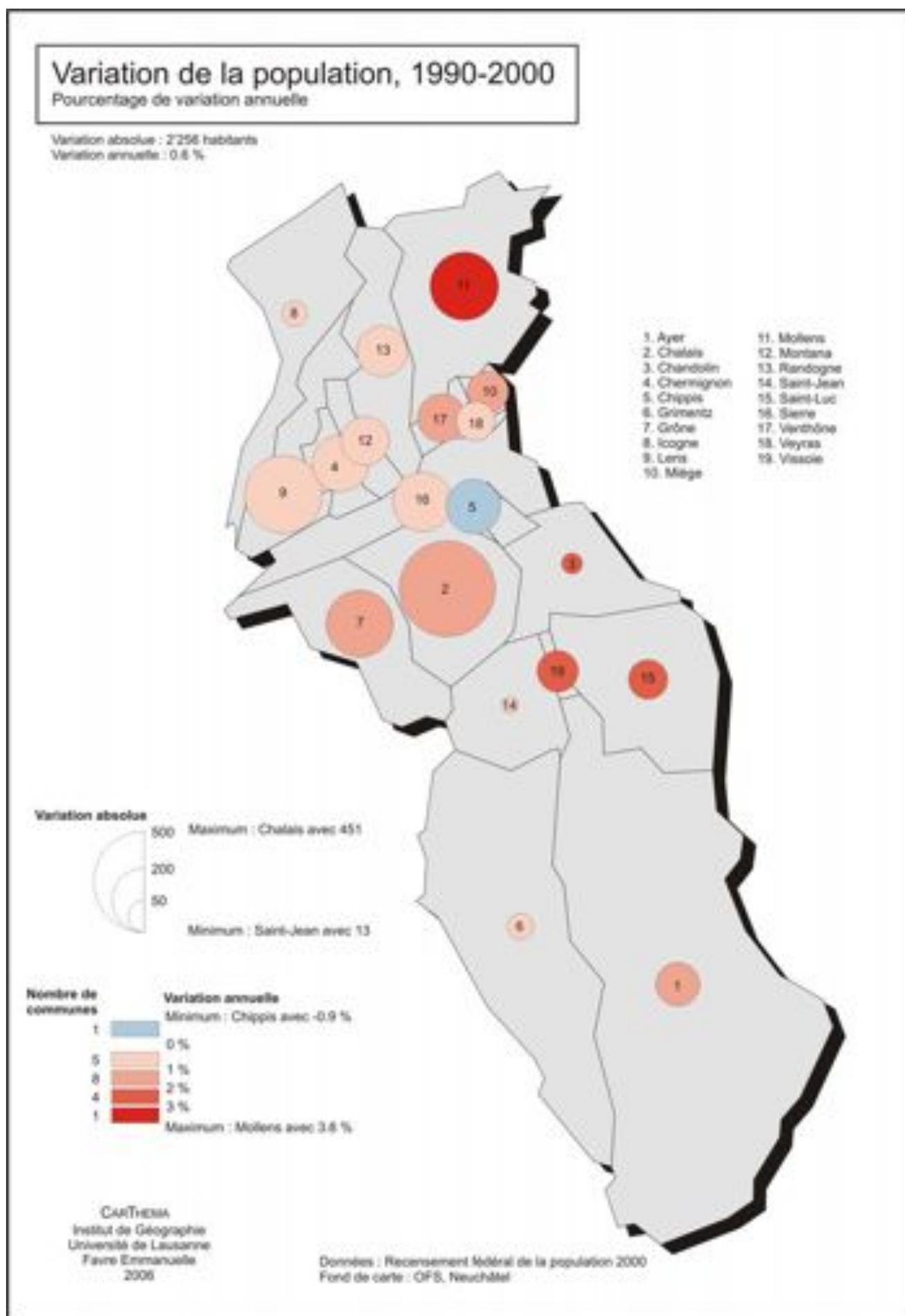
La structure urbaine du Valais s'est mise en place dès le 16^e siècle. Il faudra toutefois attendre le fin du 19^e siècle et ses grands travaux (drainage de la plaine, construction du chemin de fer et percement des tunnels) pour voir le réseau urbain se complexifier. Nous avons vu que l'industrialisation lança véritablement l'urbanisation, qui ne cessa dès lors de s'accroître. L'urbanisation est un processus mondial et le graphique de l'évolution démographique des communes urbaines et rurales nous montre qu'elle touche fortement la région de Sierre. Le taux d'urbanisation s'y élève à 81 %, soit un pourcentage de plus que le taux européen¹⁵. Les causes de l'urbanisation sont multiples. Tout d'abord, les entreprises préfèrent s'implanter en ville pour jouir des économies d'urbanisation, tels que la présence d'une main-d'œuvre qualifiée ou la desserte en transports. Quant aux habitants, ils s'y installent pour profiter des emplois et d'une offre de formation ou de culture plus élevée et variée. [ODT 2005 : 12, Cosinschi 1994 : 106-108]

En Suisse et dans la plupart des pays européens, l'urbanisation ne cesse de gagner du terrain. La région de Sierre n'échappe pas à ce processus puisqu'entre 1990 et 2000, quatre communes rurales sont devenues urbaines. Ce processus sera également confirmé au sein même des communes lorsque nous étudierons, dans le chapitre 5.3.2, l'évolution des surfaces d'habitat et d'infrastructure. Plusieurs facteurs expliquent la dispersion progressive des constructions, appelée étalement urbain. Tout d'abord, la croissance démographique induit une extension des constructions. En observant la carte de la page suivante, nous constatons qu' hormis Chippis, toutes les communes ont vu leur population augmenter durant ces dix dernières années. Alors que Sierre et les communes touristiques du Haut-Plateau ont connu une augmentation assez faible, quatre des six communes du Val d'Anniviers ainsi que cinq des six communes périurbaines ont connu une variation annuelle supérieure à 2 %. D'autres facteurs socio-économiques peuvent également expliquer l'augmentation des constructions. L'évolution structurelle de la population (réduction de la taille des ménages) a fait augmenter la surface habitable moyenne par personne de 39 m² en 1990 à 44 m² en 2000¹⁶. La hausse du niveau de vie a, de plus, incité à la prolifération des maisons individuelles et des résidences secondaires, qui sont des modes de logement consommant beaucoup d'espace.

L'étalement urbain possède de nombreux inconvénients. Premièrement, il induit un accroissement des coûts pour la construction, l'exploitation et l'entretien des réseaux techniques et des équipements collectifs. Ensuite, il consomme de l'espace et accentue la motorisation et ses inconvénients (pollution, bruit, embouteillage, consommation d'énergie fossile, etc.), ce qui aboutit à la dégradation du cadre de vie. [Cunha A. 2005 : 15]

¹⁵ La moyenne du canton du Valais est quant à elle de 56.7 %.

¹⁶ Une hausse de 5m² avait déjà été observée entre 1980 et 1990.



3.4.3 La périurbanisation et l'opposition urbain/rural

Lorsque l'on connaît la région de Sierre, il peut paraître surprenant que certaines communes soient considérées comme urbaines. Les paysages des communes périurbaines sont, en effet, très éloignés de l'idée que nous pouvons nous faire de la ville.



Vue de la commune de Miège prise depuis Veyras

Jusque dans les années 1970, le mot « urbanisation » désignait des quartiers denses et clairement séparés des territoires ruraux peu occupés et voués à la gestion des terres agricoles. Mais l'usage de ce mot s'est étendu durant ces dernières décennies. Au centre-ville, caractérisé par une forte densité d'habitants, de constructions, d'emplois ainsi que d'activités culturelles et sociales, se sont ajoutées des zones de construction à faible densité, mêlées avec la nature et les terres agricoles (dans la région sierroise, il s'agit en majeure partie de vignes). Plusieurs termes désignent cette nouvelle forme d'urbanisation. Nous retiendrons celui de « campagne urbaine ». [ODT 2005 : 7]

Six des dix-neuf communes de la région sont de type périurbain. Nous avons vu que depuis les années 1960, leur population croît fortement. Les communes périurbaines de la région de Sierre sont toutes composées d'un noyau villageois initial entouré de maisons individuelles à faible densité. Elles sont également marquées par une forte proportion d'immigrants quotidiens (population active travaillant à l'extérieur de leur commune de domicile). Comparativement à leur population active, les communes périurbaines n'offrent en effet que peu d'emplois. Elles peuvent ainsi être considérées comme des communes-dortoirs, qui dépendent fortement des emplois situés au centre. Plusieurs facteurs ont incité la population à s'établir dans ces communes. Premièrement, le développement de la motorisation a élargi le périmètre permettant aux habitants de travailler au centre tout en vivant à l'extérieur. La contraction de l'espace-temps, résultant de l'accroissement des vitesses de déplacement, permet également l'accessibilité des surfaces à bâtir situées hors des centres. Ce phénomène débouche sur un cercle vicieux puisque le fait d'habiter en périphérie accroît la dépendance envers l'automobile. Ensuite, entre 1970 et 1990, la pénurie de terrains situés en ville, induisant une hausse des prix, rendit les terrains périurbains plus attractifs pour les familles. Ceci permit à une part toujours plus importante de la population de posséder une maison individuelle. Finalement, de plus en plus de personnes préfèrent une vie villageoise et campagnarde à une vie citadine, considérée comme plus stressante. [Cunha 2005 : 14]

Mais paradoxalement, le rêve de posséder une maison en pleine nature détruit les paysages tant convoités. L'extension des zones périurbaines pose en effet certains problèmes d'ordre régional. Outre la forte consommation de sol, elle augmente les flux de circulation entre ce type de commune et les communes-centres. Ensuite, elle demande la création d'équipements collectifs (écoles par exemple). Finalement, elle accentue la ségrégation fonctionnelle (séparation des lieux de travail, d'habitat, d'achat et de loisirs). [Bridel 1996 : 176]

Les limites des agglomérations sont toujours plus dures à définir et, comme nous l'avons vu, certains paysages périurbains ont l'air ruraux. Comment alors distinguer les espaces urbains des espaces ruraux ? Lorsque l'on parle d'espace rural, on pense tout d'abord à un espace où le secteur primaire est important. Cependant, ce secteur est, pour les communes rurales de la région de Sierre, supérieur seulement d'1 % vis-à-vis des communes urbaines. Ensuite, l'on associe souvent les régions de montagne à l'espace rural, mais nous avons vu avec Montana qu'elles peuvent comporter des agglomérations. Statistiquement, les communes rurales sont celles qui ne remplissent pas les conditions de l'agglomération vues plus haut. L'opposition urbain/rural est pourtant loin d'être évidente, puisque, en raison des médias et de l'évolution de la mobilité, la majorité de la population possède aujourd'hui un style de vie urbain. Certaines caractéristiques permettent toutefois de distinguer l'espace rural de l'espace urbain : la faible densité de la population et des habitations, la dépendance de l'extérieur pour les équipements et les services de haut niveau (comme les écoles supérieures ou les services de santé) et l'importance de la nature. Outre sa fonction pour les loisirs et le tourisme, l'espace rural remplit un rôle majeur du développement durable, à savoir la protection des bases naturelles de la vie. [ODT 2005 : 7, 21-22]

3.5. La région face au développement durable

Sept des treize communes valaisannes participant à un Agenda 21 local¹⁷ se situent dans la région de Sierre. Les six communes du Haut-Plateau se sont unies afin d'élaborer un Plan d'action environnement et santé¹⁸ (PAES), dont les thèmes principaux sont la mobilité et le bien-être. D'autres thèmes, tels que l'aménagement du territoire, le tourisme, la sensibilisation et la communication sont également inhérents au projet. Inciter les habitants et les touristes à se déplacer par leurs propres forces (à pied, à vélo) ou à l'aide des transports publics est la première action de ce projet qui démarra en 2001. Pour cela, la circulation a été limitée au cœur de la station de Crans-Montana et les vitesses réduites afin d'instaurer des zones de rencontres agréables pour les piétons, qui y sont prioritaires. D'autres actions visant la promotion de la santé et du bien-être, tel que la création de zones non fumeur ainsi que l'incitation à consommer des produits locaux, ont aussi été mises en place.

La commune de Saint-Luc a choisi d'aborder les thèmes de la culture, du tourisme, de la nature et du paysage. Une association intitulée « Saint-Luc Génération » a été créée afin de valoriser et de conserver le patrimoine culturel, architectural et paysager de la commune. Faire concorder ces objectifs avec l'accueil de visiteurs fait également partie des enjeux prioritaires de ce petit village qui s'est récemment ouvert au tourisme. Sensibiliser les touristes mais aussi les habitants permanents à la protection de l'environnement ainsi qu'au respect de la culture locale est l'un des objectifs prioritaires de l'association. [www.are.admin.ch : Démarches communales de développement durable]

Hormis, les Agendas 21 locaux, Sierre-Région, l'association intercommunale en charge de la promotion socio-économique et du développement de la région de Sierre, a, dans le cadre de la troisième correction du Rhône, établi un concept de développement de la plaine entre Sierre et Saint-Léonard. Ce dernier suit les principes du développement durable et instaure une liste d'actions répondant aux quatre objectifs sectoriels suivants : la nature, l'agriculture, les loisirs et le tourisme et enfin l'aménagement du territoire et les infrastructures.

¹⁷ Nom donné au programme d'actions du développement durable.

¹⁸ Crans-Montana a d'ailleurs été nommée région pilote suisse dans le cadre du Plan d'action environnement et santé.

4. Méthodologie

« La promotion du développement durable nécessite non seulement des politiques concrètes, mais aussi un ensemble d'instruments méthodologiques scientifiques destinés à évaluer, modifier et perfectionner les actions entreprises. » [Conseil fédéral 2002 : 34]

Maintenant que nous avons défini les principes du développement territorial durable et que nous avons tracé un portrait de la région de Sierre, il nous faut trouver un moyen d'évaluer le territoire sierrois. La méthode choisie consiste à définir des objectifs, relever la situation de référence, puis déterminer si les objectifs ont été atteints ou non. A partir de là, nous pourrions cerner les discordances entre la situation réelle et la situation souhaitée et proposer des mesures correctives.

4.1 Les différents systèmes d'indicateurs

Plusieurs systèmes d'indicateurs ont été mis en place ces dernières années. Nous allons étudier plus en détails deux systèmes suisses, à savoir le système d'indicateurs MONET et celui du « Rapport 2005 sur le développement territorial » (ci-dessous Rapport 2005).

4.1.1 Le système MONET

De 1997 à 1999, une étude pilote menée par l'OFS et l'OFEFP, utilisant uniquement les indicateurs proposés par la Commission du développement durable des Nations Unies (CDD-NU), fit apparaître les lacunes de ce système, qui ne convient que partiellement à la Suisse. En 2000, l'ODT a rejoint les deux offices précédemment cités afin de lancer le système MONET (Monitoring der Nachhaltigen Entwicklung), qui, comme le suggère le 40^e chapitre de l'Agenda 21 ainsi que la 21^e mesure de la « Stratégie 2002 pour le développement durable », propose un système d'indicateurs pour mesurer le développement durable en Suisse. L'élaboration de ce projet fait suite à l'examen des systèmes d'indicateurs utilisés dans les autres pays ainsi qu'à de nombreuses auditions réalisées auprès des administrations fédérales et cantonales, des organisations économiques, sociales et environnementales, des milieux de la science et de la recherche ainsi que de l'ex-Conseil du développement durable. De manière à être compatible avec le système de la CDD-NU, le système MONET classe ses 163 différents indicateurs en 26 thèmes, chaque indicateur se rapportant à un ou plusieurs postulats du développement durable (annexe 1). A noter encore que les indicateurs ne sont pas immuables ; ils peuvent en effet subir des corrections et des améliorations. [OFS, OFEFP, ODT 2003a : 6-8, 22]

Les indicateurs MONET ne sont pas spécifiques au développement territorial durable. Toutefois, plusieurs thèmes possèdent un lien avec le territoire. Ce lien peut être direct, comme dans le cas des indicateurs des thèmes « sol » et « utilisation du territoire ». D'autres thèmes ont un lien indirect. Par exemple, le thème « production » possède un indicateur intitulé « surface agricole utile », dont nous nous servons, tout comme d'autres indicateurs présents dans les thèmes « mobilité », « travail », « air » et « forêt ». Sur les 163 indicateurs du système, 117 ont pu être utilisés et 46 ne sont à l'heure actuelle pas encore réalisables, « *faute de données ou de concepts de mesure* » [OFS, OFEFP, ODT 2003a : 6]. Malheureusement, plusieurs d'entre eux auraient pu être utiles pour notre travail. Il s'agit

notamment des indicateurs suivants : « accessibilité des transports publics », « mitage du paysage », « besoins en espace des cours d'eau », etc.

4.1.2 Le système du « Rapport 2005 sur le développement territorial »

En se basant sur la « Stratégie 2002 pour le développement durable », sur la LAT et sur la recherche scientifique internationale, l'ODT a établi un système d'indicateurs présenté dans le chapitre 4 du Rapport 2005. Contrairement aux indicateurs du système MONET, ceux du Rapport 2005 sont adaptés à une problématique territoriale. L'ODT fait l'« hypothèse qu'un développement durable du territoire, selon notre définition, aura des effets bénéfiques sur les indicateurs de durabilité relatifs aux autres politiques sectorielles. » [ODT 2005 : 58] A noter encore que la consultation publique effectuée à propos du Rapport 2005 souligne le souhait de l'OFS d'harmoniser les indicateurs du Rapport 2005 avec ceux de MONET. [ODT 2006 : 8]

4.1.3 Autres systèmes d'indicateurs

En Suisse, il existe un autre système destiné aux cantons et aux villes participant au « Cercle indicateurs ». Bien que ni le canton du Valais, ni les villes valaisannes n'y collaborent, le système est intéressant car il distingue la problématique du développement durable en général de celle du développement urbain durable. Toutefois, nous ne l'utiliserons pas dans ce travail car les indicateurs en lien avec le territoire sont déjà présents dans MONET.

Toujours sur le plan suisse, INFRAS, ORL et C.E.A.T. ont élaboré un outil de travail destiné à l'introduction du développement durable dans les plans directeurs cantonaux. Néanmoins, ces indicateurs ne se cantonnent pas à l'échelle cantonale et certains d'entre eux seront employés dans notre méthode. Finalement, l'ODT est sur le point de mettre en place un Monitoring de la planification directrice durable, qui devrait être disponible dans le courant de l'année 2006.

A l'échelle internationale ensuite, l'Organisation de coopération et développement économique (OCDE), la CDD-NU et Eurostat possèdent des systèmes d'indicateurs. Utilisés pour l'élaboration du système MONET, nous n'y reviendrons pas, surtout qu'ils ne contiennent pas de nouveaux indicateurs spécifiques au territoire.

Différents ouvrages scientifiques utilisent également certains indicateurs qui pourront nous être utiles, comme indicateurs principal ou pour illustrer certains phénomènes.

4.2 Méthode choisie pour la région de Sierre

4.2.1 Présentation

La méthode d'évaluation est résumée dans un tableau (annexe 6), dont nous allons analyser les composantes :

- Dimension : notre méthode est exposée sur trois pages, chacune d'elle concernant l'une des dimensions du développement durable.
- Objectifs et critères : les différents objectifs sont ceux que nous avons déjà énoncés dans notre chapitre 2.2. Les critères précisent les domaines qui vont être approfondis.
- Indicateurs : les différents indicateurs nous permettent de vérifier si les objectifs sont atteints ou non.
- Tendance pour la durabilité : la tendance indique comment chaque indicateur doit être ou doit évoluer pour se conformer au développement territorial durable. Certains indicateurs sont à comparer avec la moyenne nationale ou avec d'autres communes.
- Etat et état de la comparaison : l'état indique la tendance observable dans la région de Sierre. Si nécessaire, lorsqu'il y a lieu d'établir une comparaison, l'état de cette dernière est également indiqué.
- Résultat : différentes couleurs indiquent le résultat de l'observation du territoire sierrois. Rouge signifie que l'objectif n'est pas atteint, la situation n'est donc pas durable. Vert indique au contraire que l'objectif est rempli. Finalement, le jaune est utilisé lorsque le résultat est intermédiaire.
- Sources de l'indicateur : les indicateurs proviennent des différents systèmes présentés plus haut.
- Sources des données : la majorité des données ont été fournies par l'OFS. Les recensements fédéraux de la population ont été utilisés, tout comme les statistiques des transports, du tourisme, de la superficie et du logement. Les autres données proviennent de différentes études réalisées par les offices du tourisme ou par d'autres offices fédéraux ou cantonaux.

Pour comptabiliser les résultats de l'évaluation, chaque objectif des trois dimensions s'est vu attribuer un point. Ce dernier est ensuite divisé selon le nombre de critères que comporte un objectif puis selon le nombre d'indicateurs que compte un critère. Prenons comme exemple l'objectif « les accessibilités doivent être optimisées » de la dimension économique. Son point est divisé en trois (selon le nombre de critères) puis en deux (pour le critère « accessibilité de l'agglomération et des stations touristiques principales ») ou en un (pour les deux autres critères). Ainsi, tous les indicateurs ne possèdent pas la même valeur. Ceux qui expliquent totalement un critère ou un objectif valent davantage que ceux qui ne les expliquent qu'en partie.

Les systèmes d'indicateurs, tant celui de MONET que celui du Rapport 2005, sont prioritairement établis pour être appliqués à l'ensemble du territoire suisse. Cependant, leurs méthodes peuvent être reprises à l'échelle des cantons, des communes ou pour certains secteurs d'activité, tels que la santé ou l'agriculture. [OFS, OFEFP, ODT 2003a : 11] Dans ce travail, nous utiliserons l'échelle régionale mais également l'échelle communale lorsque les phénomènes étudiés varient de manière significative d'une commune à l'autre. Certains indicateurs du Rapport 2005 demandent une utilisation à l'échelle des agglomérations ou des communes rurales.

4.2.2 Forces et faiblesses de la méthode

L'une des forces de cette méthode est qu'elle peut être facilement actualisée. Il sera de ce fait intéressant de la reprendre lorsque les résultats du recensement de 2010 et ceux de la statistique de la superficie 2004/2009 seront disponibles.

Les indicateurs de la méthode, qu'ils soient qualitatifs ou quantitatifs, donnent un contenu concret au concept de développement territorial durable et permettent de vérifier l'adéquation entre les objectifs et les mesures à développer. Clairs, représentatifs et indépendants les uns des autres, ils peuvent ainsi non seulement aider les autorités à prendre des décisions mais également être un outil de communication entre les différents acteurs du territoire et vis-à-vis de la population. [Both, Cunha et Mager, in Cunha, Ruegg 2003 : 236]

En ce qui concerne les faiblesses de la méthode, le choix des indicateurs doit prendre en compte la disponibilité des données. Le diagnostic final sera donc partiel puisque dépendant des statistiques existantes mais aussi des instruments de mesure et des diverses conventions. Par exemple, la condition « dimension des bassins de vie » présente dans le Rapport 2005 a dû être transformée en « dimension des bassins d'emploi », car les distances concernant les loisirs et les achats sont, contrairement à celles liées au travail, difficilement mesurables car variables d'un jour à l'autre. L'indicateur de cette condition a ainsi été modifié en « pendulaires », retraçant le nombre de personnes actives occupées effectuant un trajet pour se rendre au travail.

Hormis pour la population et le tourisme, beaucoup de données sont disponibles uniquement pour les années 1990 et 2000, ou pour 1979/85 et 1992/97 (statistique de la superficie). Ceci nous permet cependant d'obtenir des informations sur l'évolution récente, qui pourront être complétées par divers projets de la région.

Les données fournies par l'OFS étant calculées par commune, la méthode dépend ainsi fortement de ces unités spatiales. Pourtant, les phénomènes territoriaux ne se cantonnent pas aux frontières communales. La station de Crans-Montana, situées sur six communes différentes, en est un exemple frappant. Au sein même des communes, il peut y avoir des espaces hétérogènes, certains voués à l'agriculture, d'autres fortement urbanisés.

Les indicateurs nous fournissent un reflet simplifié d'un phénomène plus complexe. Certaines réalités politiques ou sociales sont difficilement mesurables. D'ailleurs, plusieurs indicateurs du projet MONET ne sont pas encore réalisables. Il est clair que pour établir notre méthode, plusieurs concessions ont dûes être faites afin d'éviter d'arriver à un système d'indicateurs méthodologiquement intéressant mais trop compliqué pour être appliqué.

5. Evaluation du territoire sierrois

Après avoir mis en place un système d'indicateurs territoriaux, nous allons à présent analyser, sous l'angle du développement durable, l'état actuel du territoire de la région de Sierre et mettre en évidence ses atouts et ses faiblesses. Assiste-t-on à un progrès ou à une régression vers la durabilité ? Quels sont les objectifs du développement territorial durable qui sont atteints et quels sont ceux qui doivent être améliorés ?

La lecture de ce chapitre est à mettre en parallèle avec l'annexe 6 résumant les résultats de l'évaluation. Un tableau regroupant les données de chaque commune peut être utilisé afin d'obtenir des informations plus précises (annexe 7).

5.1 Dimension économique

5.1.1 La croissance économique est favorisée

Les métropoles et, dans une moindre mesure, les principales stations touristiques sont les moteurs de l'économie suisse. Confrontées prioritairement à la concurrence internationale, leur croissance économique doit être renforcée. Les autres agglomérations, ainsi que les villes isolées, possèdent souvent un savoir-faire particulier qui peut également être un facteur de croissance à l'échelle du pays. Pour être durable, cette dernière doit donc surtout être concentrée dans les métropoles, les agglomérations et les principales stations touristiques, qui possèdent, en effet, des facteurs de localisation (infrastructures publiques, proximité des institutions de recherche, ressources humaines, etc.) susceptibles de favoriser la compétitivité et l'innovation économique. De plus, elles remplissent de multiples fonctions (décision, production, éducation, etc.) et génèrent d'importants flux de personnes, de capitaux, d'informations et de services. [ODT 2005 : 60 ; Cunha A. 2003]

La situation dans la région de Sierre

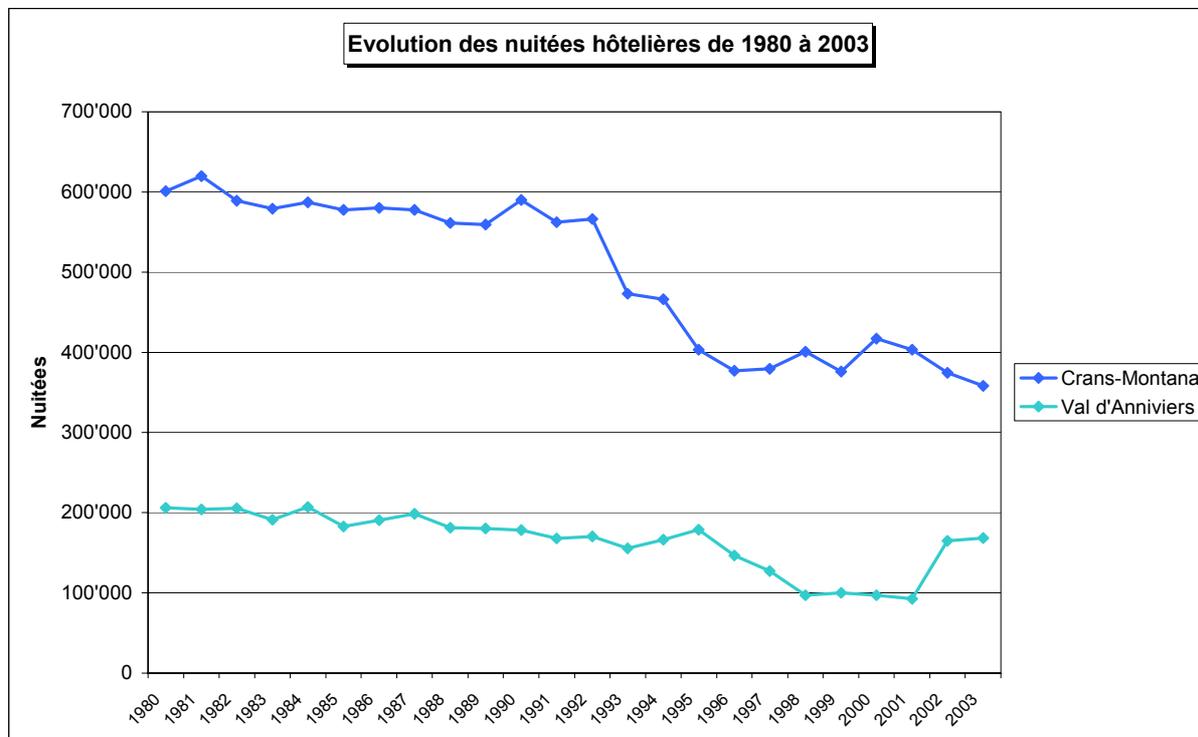
A l'échelle de la Suisse, la concentration des activités économiques, sociales et culturelle, dans les aires métropolitaines de Genève-Lausanne, Bâle et Zurich est en augmentation. Les agglomérations de moindre dimension, comme celle de Sierre-Montana, en raison d'un potentiel économique et démographique insuffisant, sont tenues à l'écart du développement. [ODT 2005 : 13-15]

Le développement de l'agglomération de Sierre-Montana

En comparant l'évolution de la population et des emplois de l'agglomération de Sierre-Montana avec la moyenne nationale, nous constatons que la situation n'est pas préoccupante pour l'évolution démographique, qui n'est que légèrement inférieure à celle de la Suisse. En revanche, le nombre d'emploi a fortement diminué alors qu'il a augmenté ailleurs en Suisse. Les communes de Sierre et de Chippis ont perdu 461 et 621 emplois en dix ans, dont respectivement 263 et 344 au sein de l'entreprise Alusuisse (aujourd'hui Alcan). Montana a, pour sa part, gagné 235 emplois, principalement dans les secteurs de la restauration et de l'hébergement.

La compétitivité des stations touristiques

Une station touristique est considérée comme principale si le nombre annuel de nuitées hôtelières¹⁹ est supérieur à 100'000. Crans-Montana remplit largement cette condition alors que les stations du Val d'Anniviers ne la remplissent que si leurs nuitées sont comptabilisées conjointement.



Outre la différence de nuitées existant entre les deux lieux touristiques, l'évolution des nuitées hôtelières de 1980 à 2003 met en évidence une diminution indéniable. Sierre est d'ailleurs la région du Valais qui a le plus perdu de nuitées²⁰. Crans-Montana a perdu en vingt ans 243'108 nuitées, soit 40.4 %, dont la majorité au début des années 1990, en raison de la récession des pays industrialisés, d'un taux de change défavorable, du manque de neige et de l'attrait pour les destinations ensoleillées, moins chères et plus facilement accessibles qu'auparavant. [Curdy Ph. et al. 2002 : 729-734, 761, 789] L'évolution dans le Val d'Anniviers est également dégressive puisque l'année 2003 a compté 38'029 nuitées en moins que l'année 1980, ce qui équivaut à une baisse de 18.4 %. Malgré une mauvaise période entre 1998 et 2001, la situation semble toutefois s'améliorer. Comparer ces chiffres avec ceux d'autres stations valaisannes nous permet de constater les faiblesses de notre région. Pour la même période, Zermatt, qui peut être considérée comme une concurrente de Crans-Montana pour le tourisme haut de gamme, a gagné 287'916 nuitées (soit de 32.5 %). Le Val d'Anniviers peut quant à lui être comparé au Val d'Hérens, la vallée latérale voisine, qui attire le même type de clientèle, à savoir principalement les familles. Le nombre de nuitées dans le Val d'Hérens a chuté de 3'860 entre 1980 et 2003 (soit de 4.1 %), ce qui est néanmoins inférieur à la diminution enregistrée par le Val d'Anniviers.

¹⁹ Les nuitées réalisées dans les établissements de cure sont incluses dans les nuitées hôtelières.

²⁰ Le canton du Valais a connu entre 1980 et 2003 une hausse de 7.4 % des nuitées hôtelières, alors que la région de Sierre en a perdu 35.6 %.

La régression globale des nuitées hôtelières ne signifie pas forcément que les touristes sont moins nombreux à séjourner dans la région. Elle traduit également l'augmentation de l'autre mode d'hébergement qu'est la parahôtellerie (maisons et appartement de vacances²¹, campings, hébergement collectifs et auberges de jeunesse). Un rapport de gestion réalisé par l'Office du tourisme de Crans-Montana²² nous indique que pour cette station, l'augmentation de ce mode d'hébergement fut de 6.76 % entre 2004 et 2005 alors que l'hôtellerie a, pour la même période, diminuée de 4.02 %. Dans le Val d'Anniviers, toujours entre 2004 et 2005, la parahôtellerie a augmenté fortement à Chandolin (20.42 %), à Saint-Luc (16.97 %) et à Vissoie (12.15 %) alors qu'elle a régressée à Grimentz (1.04 %), Zinal (5.24 %) et Vercorin (8.09 %)²³. L'hôtellerie a quant à elle diminué dans toutes les stations, hormis à Saint-Luc (14.83 %) et à Grimentz (0.63 %). La parahôtellerie profite moins à l'économie locale puisque les vacanciers utilisant ce mode d'hébergement dépensent moins que ceux séjournant dans des hôtels. [FST, OFS. 2005 : 4] Notons encore que nous détaillerons dans le chapitre 6.1.2 le phénomène croissant des résidences secondaires qui ne sont, d'un point de vue statistique, pas comptabilisées dans la parahôtellerie mais qui possèdent d'importantes incidences sur le tourisme et sur le territoire.

Satisfaction des hôtes

Selon une enquête effectuée par l'Office du tourisme de Sierre-Anniviers, la satisfaction des hôtes est bonne puisque sur une échelle allant de 1 à 10²⁴, 95 % des personnes interrogées ont donné une réponse supérieure ou égale à 7, la moyenne étant de 8. Quant aux raisons qui incitent les touristes à séjourner dans le Val d'Anniviers, un mémoire de licence nous indique que, pour Saint-Luc, il s'agit principalement du paysage, du visage familial de la petite station et du climat [Furrer 2001]. Nous pouvons en déduire que la satisfaction des hôtes dépend en grande partie du cadre de vie et de la qualité de l'environnement. Pour Crans-Montana, une étude réalisée en collaboration avec la HEVs, sera disponible dans le courant de l'année 2006.

²¹ Lits loués à des tiers par des habitants de la commune. Les nuitées des propriétaires ou locataires de résidences secondaires sont difficilement mesurables et ne sont pas prises en compte par l'OFS.

²² Disponible sur www.crans-montana.ch.

²³ Chiffres provenant du rapport d'activité 2005 de Sierre-Anniviers Tourisme

²⁴ 1 = très mauvais, 10 = excellent

5.1.2 Les accessibilités sont optimisées

L'accessibilité d'un territoire est définie par la distance en temps qui le sépare des autres aires du pays. Elle doit être optimisée, par l'amélioration de la capacité des infrastructures et du réseau de transport, afin de préserver l'efficacité et la compétitivité économique. La mobilité doit également être garantie pour tous les groupes de population ainsi que pour toutes les régions suisses. Toutefois, l'amélioration des temps de parcours doit tenir compte des coûts environnementaux liés aux nouvelles infrastructures de transport. [ODT 2005 : 61 ; OFS, OFEFP, ODT 2003b]

La situation dans la région de Sierre

Accessibilité de l'agglomération et des stations touristiques principales

Les petites et moyennes villes disposent d'infrastructures de base importantes pour la vie régionale. Toutefois, elles doivent recourir aux principales métropoles suisses pour les services et les équipements spécialisés. Elles doivent ainsi y être connectées de manière satisfaisante. La ville de Sierre peut être reliée à l'aire métropolitaine la plus proche (Genève- Lausanne) en une heure et quart en transports individuels motorisés et entre une heure huit et une heure trente (selon les trains) en transports publics. Ces temps de parcours ont évolué de manière positive ces dernières années grâce à la construction de l'autoroute A9 en 1996 et à l'amélioration du réseau ferroviaire. En décembre 2007, Sierre se rapprochera également de la Suisse alémanique grâce à l'ouverture du tunnel du Lötschberg. Il ne faudra alors plus qu'une heure et quart pour se rendre à Berne, soit 52 minutes de moins qu'à l'heure actuelle, et deux heures cinq pour relier Zürich (67 minutes de gagné).

L'accessibilité de Crans-Montana est très performante puisque, grâce au nouveau funiculaire, il ne faut que 12 minutes pour relier la station à la ville de Sierre si le trajet est direct, et 20 minutes s'il ne l'est pas. Malgré la rénovation en 2005 de certains tronçons routiers, le Val d'Anniviers reste plus difficilement accessible. La route, très sinueuse, ne permet pas d'aller très vite. De plus, lors de la saison touristique, il est ardu de croiser d'autres véhicules en raison de l'étroitesse de certaines portions. Pour joindre les stations de la vallée, il faut passer par Vissoie, qui depuis la gare de Sierre est accessible en environ 20 minutes en transports individuels motorisés et en 34 minutes en transports publics (car postal). De Vissoie, ajoutons encore 15 minutes pour atteindre les stations de Saint-Luc, 20 minutes pour Grimentz et 30 minutes pour Chandolin et Zinal. Le projet d'une route reliant Sierre à Vissoie par le fond de la vallée fut étudié par Sierre-Région. Toutefois, il n'est pas à l'ordre du jour car, bien qu'il améliorerait les temps de parcours, la route actuelle devrait tout de même être maintenue afin de desservir les villages de la rive droite de la Navizence. De plus, suite à la récente rénovation évoquée plus haut, la sécurité de cette route est actuellement satisfaisante.

Accessibilité du reste du territoire

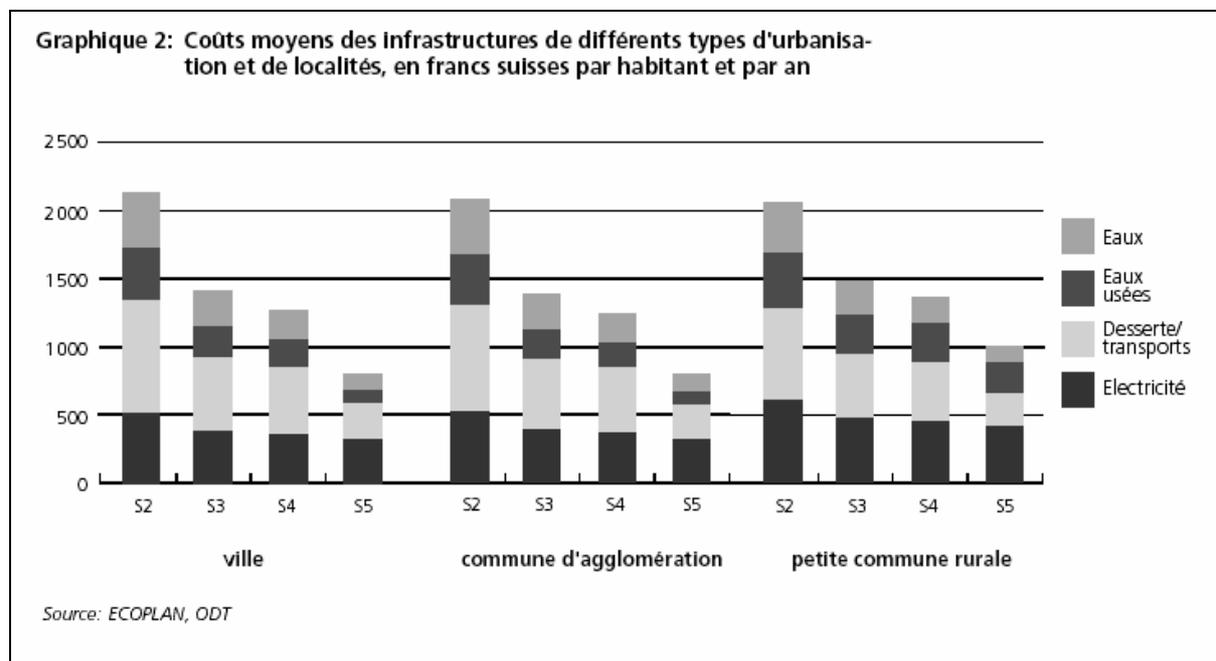
Les communes industrielles et tertiaires sont les seules à n'être ni touristiques, ni comprises dans l'agglomération Sierre-Montana. Saint-Jean et Vissoie bénéficient toutefois des mêmes accessibilités que les autres communes du Val d'Anniviers, puisqu'elles sont situées sur la route principale de la vallée. Icogne est plus difficilement accessible. Il faut en effet compter 45 minutes pour relier cette commune à celle de Sierre avec les transports publics, qui ne circulent, de plus, qu'une fois par heure.

Coûts environnementaux liés à l'accessibilité

En ce qui concerne les coûts environnementaux liés à l'amélioration des infrastructures de transport, la construction de l'autoroute A9 a induit la destruction de zones riches d'un point de vue environnemental puisque situées aux abords du Rhône. Pour y remédier, une surface de compensation écologique, intitulée provisoirement « l'autoroute verte », fut projetée au sud du Rhône. Toutefois, la troisième correction du Rhône ayant besoin de cet espace pour l'élargissement des berges, la localisation définitive de la zone de nature n'est à ce jour pas encore déterminée.

5.1.3 Les coûts de l'urbanisation restent supportables

Comme nous l'avons vu au chapitre 3.4.2, l'étalement urbain est coûteux pour les collectivités publiques. Une étude, réalisée en 2000 par Ecoplan, a calculé les coûts pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien des infrastructures (approvisionnement en eau et en électricité, élimination des eaux usées et desserte de transport) en fonction de la densité des constructions et du type de localités :



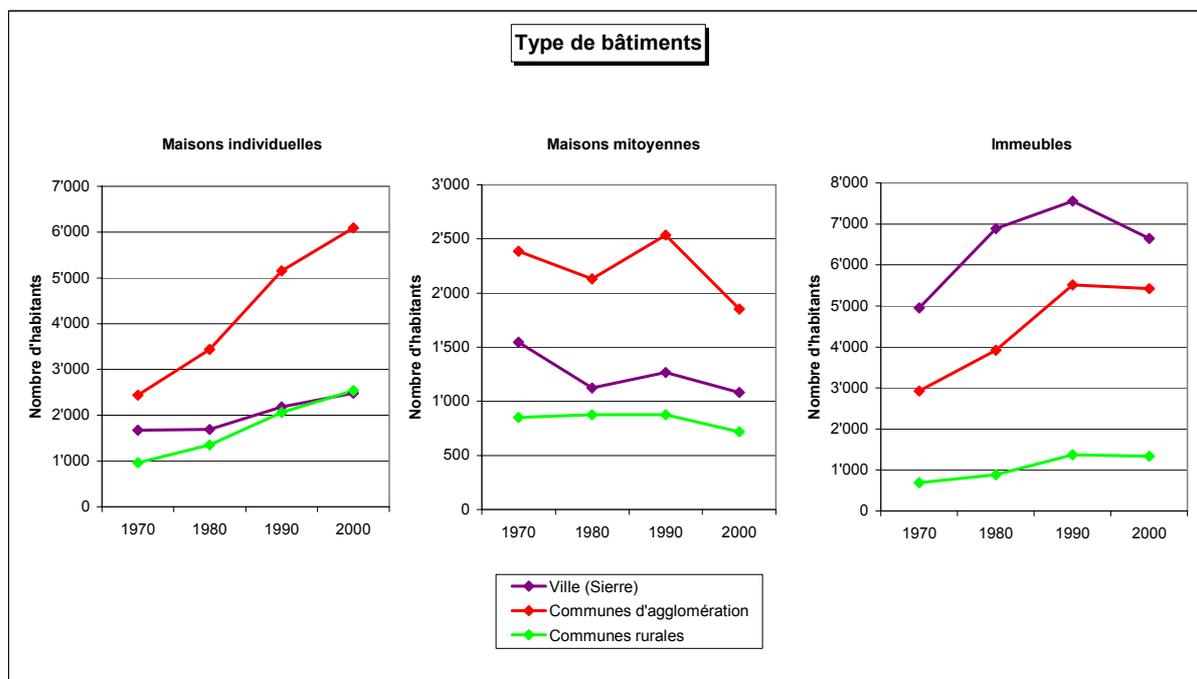
S2 : maisons individuelles, S3 : maisons mitoyennes,
S4 : immeubles de trois étages, S5 : immeubles de plus de trois étages

Les coûts par tête peuvent être jusqu'à trois fois plus importants selon les types de bâtiments, les logements plus denses (immeubles à plusieurs logements) étant moins onéreux que les logements à faible densité (maisons individuelles). En plus d'équiper les zones à bâtir pour les infrastructures citées plus haut, il faut encore investir pour le déneigement des routes d'accès et pour relier ces zones au réseau de transports publics, du gaz, du téléphone et de la télévision câblée. D'autres infrastructures publiques (écoles, installations sportives) ou privées (commerces) doivent également être construites. Les coûts découlant de l'étalement urbain ne sont, de plus, pas uniquement payés par les habitants des constructions dispersées mais en partie par l'ensemble de la collectivité, ce qui est contraire au principe de causalité (pollueur-payeur) cher au développement durable et inscrite dans la loi fédérale sur la protection de l'environnement, qui signifie que le responsable d'une atteinte environnementale doit supporter les coûts inhérents à l'assainissement. [ODT 2005 : 62 ; ECOPLAN 2000 : 35-40]

La situation dans la région de Sierre

Coûts liés à l'urbanisation

Comme nous l'avons vu, les types de bâtiments possèdent une influence indéniable sur les coûts d'urbanisation. Adaptons pour la région de Sierre la classification d'Ecoplan par habitant selon les types de localité et les types de bâtiments²⁵.



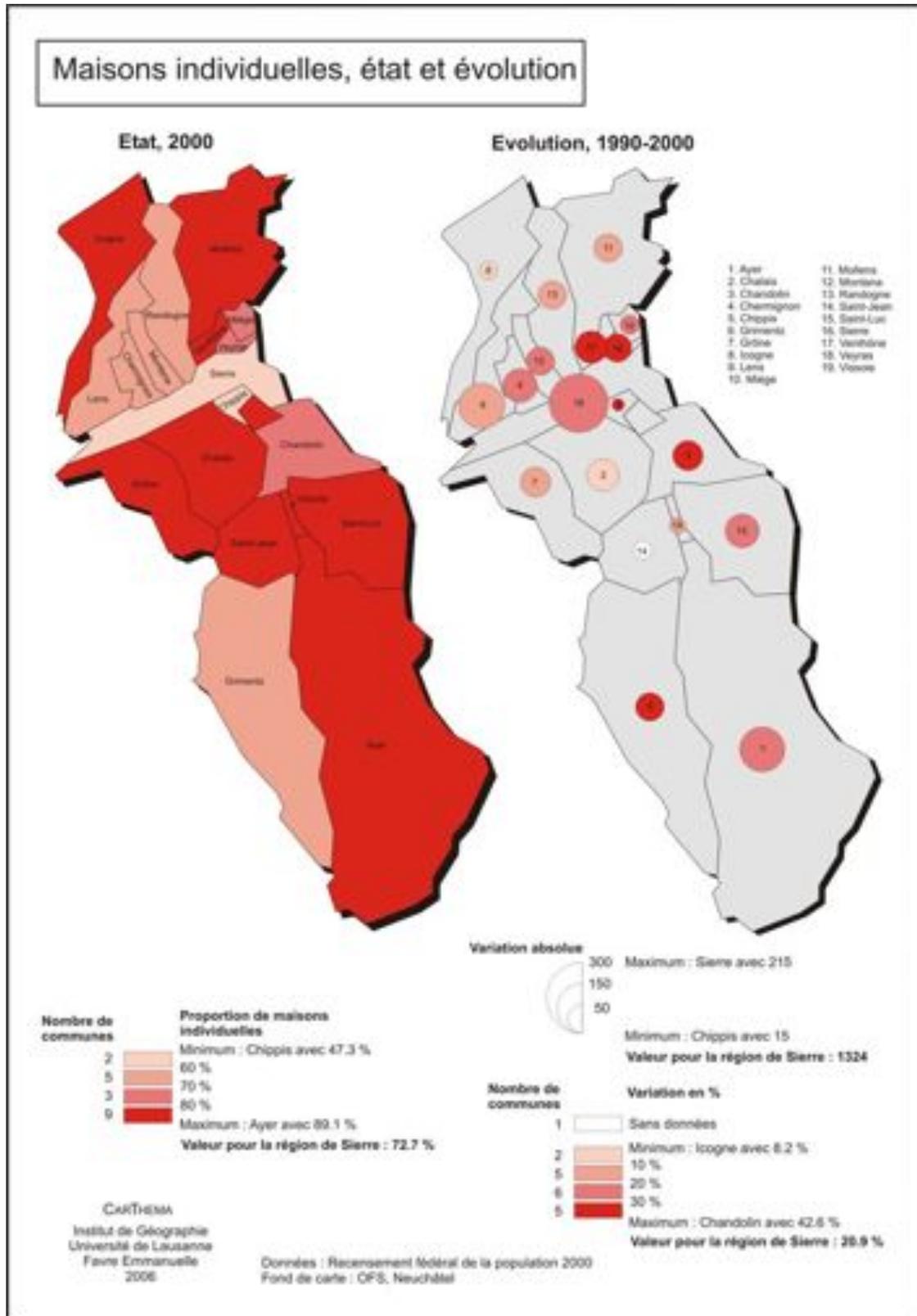
Nous constatons que depuis les années 1970, les habitants de maisons individuelles sont en augmentation dans tous les types de localités, les communes d'agglomération étant touchées de manière encore plus forte par ce phénomène. La possibilité d'accéder à la propriété, résultant de l'augmentation du niveau de vie, ainsi que l'individualisme de la société actuelle valorisent ce type de choix d'habitat. [Cunha 2005 : 14] Les maisons mitoyennes sont quant à elles en diminution, malgré un pic observable en 1990. Finalement, les immeubles, après s'être accrus entre 1970 et 1990, sont en stagnation, voire même en régression pour la ville de Sierre. Au vu de ces chiffres, nous pouvons estimer que les coûts d'urbanisation sont en augmentation puisqu'il y a de plus en plus d'habitants qui vivent dans des types de bâtiments coûteux en infrastructures.

Les statistiques ci-dessus prennent en compte uniquement les habitants de la région de Sierre vivant à l'année dans les trois types de bâtiments. Toutefois, en raison des activités touristiques des différentes communes, il serait intéressant d'ajouter à cette première analyse l'état et l'évolution du type de bâtiments le plus coûteux, à savoir la maison individuelle, pour l'ensemble des bâtiments à usage d'habitation afin de prendre également en compte ceux qui ne sont pas occupés ou ceux qui sont habités de manière temporaire. Ces derniers, appelés résidences secondaires, sont en effet souvent des maisons individuelles et, de ce fait, participent fortement à la hausse des coûts liés à l'urbanisation. Le pourcentage régional de maisons individuelles s'élève à 72.7 %. Ce taux, légèrement supérieur au taux valaisan de 71.7 %, peut paraître étonnant lorsque nous nous remémorons le pourcentage élevé de la population sierroise vivant en zone urbaine (81 %). Hormis Grimentz, toutes les communes rurales et périurbaines

²⁵ Les types S3 et S4 seront regroupés dans la catégorie « immeubles » puisque l'OFS ne fait pas la distinction.

possèdent un taux supérieur à la moyenne régionale. Siere et Chippis, mais aussi, dans une moindre mesure, les communes de la station de Crans-Montana sont construites sur un modèle d'urbanisation moins coûteux (plus de maisons mitoyennes et d'immeubles).

En 10 ans, les maisons individuelles ont augmenté de 20.9 %, ce qui est supérieur à l'augmentation régionale des bâtiments à usage d'habitation (+ 12.8 %). Les communes aux taux inférieurs à la moyenne semblent malheureusement rattraper leur retard puisque, en effet, ce sont elles qui, entre 1990 et 2000, ont connu la plus forte progression.



5.2 Dimension sociale

5.2.1 Le développement des régions rurales et périphériques s'orientent vers des pôles régionaux

Les territoires ruraux tiennent un rôle important pour le développement durable puisqu'ils sont les garants de l'agriculture et donc de la biodiversité, du paysage et de l'identité culturelle. Outre leur fonction agricole, ils ont su préserver des formes d'habitat et d'artisanat traditionnelles. Toutefois, ils sont soumis à de multiples pressions, tels que l'étalement urbain ou l'implantation d'infrastructures de transport et de tourisme. De plus, le nombre d'agriculteurs ne cesse de diminuer. Pour préserver un caractère rural, certaines constructions, tels que des maisons individuelles en grand nombre ou des entrepôts, doivent être évitées, tout comme une croissance démographique trop forte. Ainsi, le développement des régions rurales et périphériques doit s'orienter essentiellement vers des pôles régionaux afin de ne pas altérer ses caractéristiques particulières. La décentralisation judicieuse prônée par la LAT est importante pour le développement territorial durable afin de préserver certaines valeurs culturelles et sociales. [ODT 2005 : 62-63 ; Cunha, Both, Mager 2002 : 64-65]

La situation dans la région de Sierre

Développement du centre et des communes rurales

Sierre, la seule commune de la région appartenant au type « centre », a, depuis 10 ans, perdu 461 emplois. De plus, la variation annuelle de la population n'est que de 0.1 %, soit nettement inférieur à la moyenne suisse de 0.6 %. Il est surprenant de voir que le centre évolue, d'un point de vue démographique et économique, moins bien que les communes rurales, qui ont, quant à elles, gagné 231 emplois et possèdent une variation annuelle de la population de 1.2 %, ce qui est deux fois supérieur à la moyenne nationale. D'un point de vue socio-culturel par contre, Sierre remplit parfaitement son rôle de centre. Crèche, patinoire, salle omnisport, piscine, pôle culturel, animation du centre ville, etc. : la ville, grâce à des recettes importantes, croulent sous les nouveaux projets (annexes 8).

5.2.2 La qualité de vie est améliorée dans le sens notamment de la qualité urbanistique des quartiers

Bien que l'espace construit ne puisse en aucun cas remplacer l'espace naturel, qui possède des qualités tant esthétiques que biologiques, améliorer la qualité de vie dans les zones urbaines peut être une alternative à la périurbanisation. En effet, la population, cherchant à s'installer dans des lieux agréables, privilégie de plus en plus les espaces situés à l'extérieur des villes. Pour contenir l'extension de l'urbain et éviter ainsi la perte de terres agricoles et l'accentuation du trafic routier, il faut améliorer la qualité urbanistique des quartiers en agissant sur les espaces publics, le mobilier urbain, les zones vertes, etc., afin de donner envie aux gens de vivre en ville et créer un attachement aux lieux. La valorisation des centres-villes peut également contribuer à l'attractivité culturelle et économique. Finalement, afin de réduire la mobilité forcée, la mixité fonctionnelle est également un objectif à privilégier. [ODT 2005 : 64 ; Cunha 2005 : 17 ; Cunha, Both, Mager 2002 : 56-57]

La situation dans la région de Sierre

Qualité de l'urbanisation

Nous avons vu au chapitre 3.4 que la périurbanisation est un phénomène important dans la région. Pour enrayer cette tendance, Sierre, la seule ville, doit qualifier son espace bâti et, de ce fait, ce chapitre sera davantage consacré à cette dernière.

Qualité des espaces publics

Des espaces publics agréables incitent les citoyens à y effectuer leurs loisirs. Ainsi, ils n'ont pas besoin de se déplacer à l'extérieur de la ville lors de leur temps libre. La qualité non seulement esthétique mais aussi fonctionnelle des parcs, des places ainsi que des réseaux pour piétons et pour cyclistes peut constituer un atout majeur pour une ville. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 2.1.1, la ville de Sierre fut constituée par la réunification des villages anniviards, transformés en quartiers. Face à cette diversité, le centre-ville est mal identifié et peine à remplir son rôle d'animation. Selon une étude menée par la HEVs, sous la direction du professeur en économie David Giaque, 95 % de la population souhaite qu'un réaménagement y soit effectué. En 2006, le Conseil général de la ville de Sierre a accepté le projet de plan directeur pour l'aménagement du centre-ville. Ce dernier, qui s'étend sur une période de quinze à vingt ans, vise la résolution des problèmes de circulation dans le centre-ville, actuellement dominé par le trafic routier, mais désire aussi améliorer la convivialité, l'animation et l'attractivité au cœur de Sierre. Pour cela, une zone de rencontre sera instaurée sur l'avenue Général-Guisan selon deux principes, qui ont déjà fait leurs preuves sur la place du Midi à Sion : la priorité aux piétons et la limitation de vitesses pour les véhicules. Une zone piétonne, sur l'avenue de la Gare, et des zones à 30 km/h seront également créées.



La circulation chaotique, l'un des problèmes majeurs du centre-ville

Le projet du centre-ville vise aussi à renforcer l'identité urbaine et à installer un climat agréable en prêtant une attention particulière au mobilier urbain (giratoires, bancs publics), au revêtement de sol et à l'éclairage.



Le canapé de plein air, œuvre de Pierre Vadi et l'un des giratoires du projet *Solero* : deux exemples originaux de mobilier urbain.

La qualité de l'espace public est également une priorité pour les stations touristiques. C'est le thème de deux actions du projet MovingAlps du Val d'Anniviers, qui travaille sur l'identité et le développement des villages et des régions de l'arc alpin méridional. Alors que la première action vise l'amélioration du mobilier urbain (pots de fleurs et arrêts de bus notamment), la seconde a pour but le relookage des entrées des villages.

Espaces verts et lieux de détente

Les espaces verts et lieux de détente représentent 8.7 % des surfaces urbanisées de la région, ce qui est supérieur aux moyennes suisse (5.7 %) et valaisanne (5 %). Ce taux varie entre 0 et 18.8 % selon les communes. Proche de la nature, les communes rurales ont moins besoin de ce type d'espaces à l'intérieur du cadre bâti et possèdent donc des taux moins élevés que les communes urbaines. Entre 1979-1985 et 1992-1997, ces surfaces ont augmenté de 15.1 % dans la région et de 19.3 % sur la commune de Sierre. Depuis le dernier recensement, la ville de Sierre a réaménagé les jardins de l'Hôtel de Ville et cherche à présent à valoriser la plaine Bellevue. Libéré du trafic grâce à la suppression de l'accès routier, ce parc est destiné à devenir le poumon vert du centre-ville.

Mixité fonctionnelle

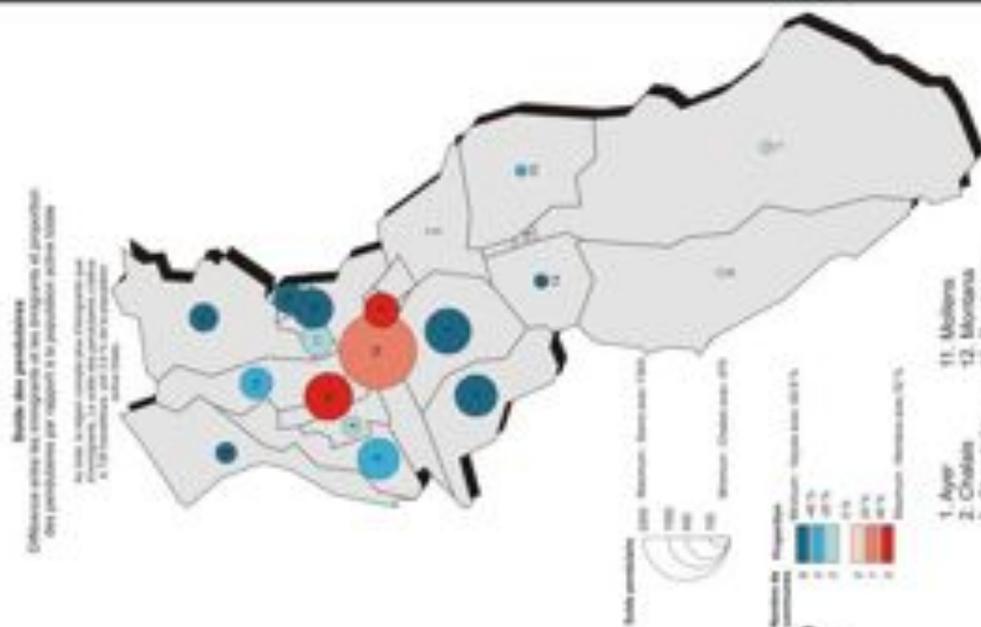
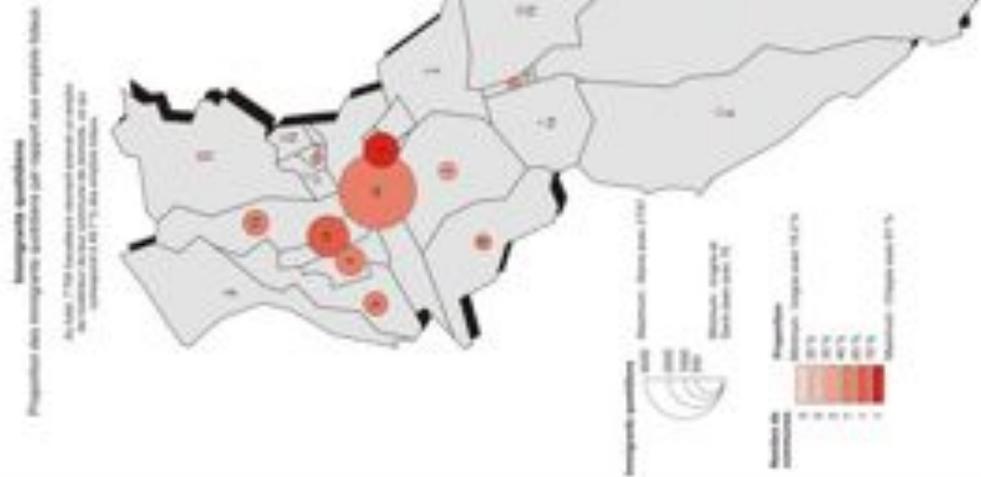
Les activités quotidiennes sont de moins en moins restreintes au territoire d'une seule commune. Nous constatons une ségrégation fonctionnelle des lieux d'habitation, de travail et de loisirs. N'oublions pas non plus que les commerces de proximité se font toujours plus rares. Ils sont concurrencés par les grands centres commerciaux, tels que ceux situés à l'ouest de la ville de Sierre et à proximité de la sortie d'autoroute, qui profitent des gains d'accessibilité fournis par les infrastructures de transport. Cette spécialisation du territoire élargit les bassins de vie de la population, ce qui, comme nous le verrons au chapitre 5.3.1, accentue la mobilité.

Au niveau du travail, 45 % des personnes actives occupées sont des émigrants quotidiens, ce qui signifie qu'ils travaillent en dehors de leur commune de domicile. Ce chiffre pouvant paraître élevé, il est toutefois bien inférieur à la moyenne suisse de 65 %. Les emplois tertiaires de la région sont situés pour la plupart dans le centre-ville de Sierre et les emplois touristiques à proximité des pistes de ski. Quant aux emplois industriels, ils peuvent dépendre du site (par

exemple, l'industrie de Chippis s'est implantée à la confluence du Rhône et de la Navizence pour pouvoir exploiter les forces hydrauliques) ou des accessibilités (la zone industrielle des Iles Falcon est située à proximité de la sortie est de l'autoroute). La carte des migrations pendulaires de la page suivante nous montre que Sierre, Montana et Chippis sont les trois communes d'emploi principales. Les communes périurbaines comptent au contraire peu d'emploi comparativement à leur population active, qui se voit dans l'obligation d'émigrer quotidiennement. Dans les communes du Val d'Anniviers, le taux de population active occupée travaillant dans sa commune de domicile est plus élevé que dans les autres communes sierroises. Les migrations y sont donc moins fréquentes en raison tout d'abord des conditions d'accessibilité, mais également de la structure économique. En effet, dans les communes où les branches dominantes sont l'hôtellerie et la restauration, mais aussi l'agriculture, l'artisanat, la petite industrie ou l'administration publique, la majorité des actifs travaillent dans leur commune, voire même sur leur lieu d'habitation. Bien que les branches économiques soient les mêmes, les communes formant la station de Crans-Montana échangent entre elles un grand nombre de travailleurs, car elles forment une zone bâtie continue. [Schuler et *al.* 1997 : 114]

Au sein d'une même commune, la ségrégation fonctionnelle est également toujours plus élevée. Sur la commune de Sierre par exemple, la zone commerciale située à l'extérieur de la ville s'étend considérablement. Les zones industrielles (celles des Iles Falcon, les usines d'Alcan, mais aussi la future zone de Daval) sont quant à elles éloignées des habitations. Si nous pouvons justifier ce choix par les nuisances qu'entraîne ce type d'entreprises, l'établissement en périphérie du Techno-Pôle, siège de PME peu gênantes pour le voisinage car issues de la branche des technologies de l'information et des télécommunications, est moins judicieux.

Migrations pendulaires, 2000



CarTEGIS
Institut de Géographie
Université de Lorraine
France Economique
2008

5.2.3 La population est protégée contre les nuisances

L'aménagement du territoire doit veiller à l'agencement des structures spatiales afin de limiter toutes nuisances supérieures aux valeurs limites d'immission définies dans l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) et dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Pour y parvenir, deux solutions d'imposent : privilégier les modes de transport les plus écologiques, thème que nous aborderons dans le chapitre suivant, et agencer de manière opportune les structures spatiales, comme par exemple en séparant les industries polluantes des lieux d'habitation ou en modérant le trafic. [ODT 2005 : 63 ; Cercl'Air 1996 : VIII]

La situation dans la région de Sierre

Protection contre la pollution atmosphérique

Concernant la pollution de l'air, il n'existe aucune mesure statistique pour la région de Sierre. Toutefois, nous pouvons estimer la situation en considérant les principaux polluants atmosphériques, que sont les activités industrielles et les véhicules²⁶.

La pollution atmosphérique liée à l'industrie

Les activités industrielles sont majoritairement situées sur les communes de Sierre et de Chippis. Si la zone industrielle des Iles Falcon ainsi que la future zone de Daval sont éloignées des zones d'habitation, l'industrie de métallurgie de Chippis en est plus rapprochée. Les usines d'Alusuisse occasionnèrent dès le début du siècle d'importants rejets de fluor. Après la mise en place d'installations de traitement des émissions gazeuses, les quantités rejetées ont considérablement diminué et se sont élevées à environ 1.5 kg de fluor par tonne d'aluminium produite jusqu'à l'arrêt des derniers fours d'électrolyse qui furent démontés en 1991. Les halles de production furent assainies et les déchets contaminés mis en décharges protégées.

La pollution atmosphérique liée aux transports

La congestion de trafic peut entraîner des concentrations de particules fines importantes. Le centre-ville de Sierre, aux heures de pointe, ainsi que les deux cœurs de la station de Crans-Montana, durant la haute saison, sont les plus touchés par les embouteillages. Les communes concernées projettent (pour celle de Sierre) ou ont récemment établi (pour celles du Haut-Plateau) des mesures de modération du trafic. Toutefois, l'état d'avancement de ces projets ne nous permet pas de dire s'ils réduiront effectivement la pollution atmosphérique.

Protection contre le bruit

Bruit lié à l'industrie

Les industries présentes dans la région de Sierre sont globalement peu bruyantes. La plupart d'entre elles ont établi des cadastres internes de bruit et ont réalisé des modifications techniques destinées à réduire les nuisances sonores pouvant affecter aussi bien leur propre personnel que les résidants des habitations voisines.

Bruit lié aux transports

Les bruits les plus gênants sont ceux qui proviennent de la circulation (routes à grand débit, chemin de fer). Les bruits routiers, auteurs de 58 % des bruits totaux, dépendent en grande

²⁶ Les chauffages font également partie des principaux polluants atmosphériques. Nous n'en tiendrons toutefois pas compte car dans ce domaine, le territoire n'a que peu d'influence.

partie des véhicules (de leur vitesse, de leur poids, de leur type de moteur, de leur régime) mais aussi du revêtement de la route. [OFS OFEFP ODT 2003b ; Bridel 1998 : 411-413] Les principales nuisances sonores proviennent, tout comme la pollution, de la circulation automobile dans le centre de Sierre. Le bruit lié au trafic ferroviaire est lui subi par les résidents proches des voies en raison du manque d'installations de protection phonique.

5.3 Dimension environnementale

5.3.1 L'utilisation des moyens de transport les plus écologiques est favorisée, tout en réduisant la mobilité forcée, pour toutes les catégories de la population

Bien que la mobilité soit un facteur de compétitivité économique (chapitre 5.1.2), elle génère de nombreux effets externes négatifs, tels que des embouteillages, des accidents, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores. D'un point de vue territorial, elle induit le morcellement du paysage ainsi qu'une forte consommation des ressources naturelles que sont l'énergie fossile²⁷ et le sol. Ces effets négatifs varient selon le mode de transport : les transports individuels motorisés étant moins écologiques et économiques que les transports publics, et bien sûr que la locomotion douce. Outre leur incidence sur la pollution de l'air et sur l'utilisation de ressources non renouvelables, les transports individuels motorisés sont également de grands consommateurs d'espace, non seulement pour les déplacements, mais aussi pour le stationnement. Dès les années 1950, les aires de verdure situées devant les maisons ont été peu à peu transformées en place de parc, détériorant ainsi la qualité des zones habitées. Les coûts externes induits par ce type de transport sont pris en charge par la collectivité et non pas par les utilisateurs, ce qui est contraire au principe de causalité abordé dans le chapitre 5.1.3.

La Suisse connaît actuellement une importante croissance des transports. De 1970 à 1997, les distances annuelles parcourues par des personnes ont augmenté de 73 % et celles parcourues par les marchandises ont doublé entre 1980 et 2000. La croissance de la mobilité est, tout d'abord, à mettre en parallèle avec des facteurs socio-économiques, tels que la croissance démographique, l'augmentation du pouvoir d'achat et l'accroissement du temps consacré aux loisirs. D'autres facteurs directement liés aux transports ont également joué un rôle. En raison de la baisse des prix, le nombre de voiture pour cent habitant est passé de 2 à 49 entre 1940 et 2000. L'accroissement de la vitesse ainsi que des meilleures conditions d'accessibilité (développement des routes de catégorie supérieure notamment, mais aussi évitements de localités et corrections de tracés) ont permis un allongement des déplacements pour des temps de parcours identiques. Le transport aérien est également devenu plus courant à cause de l'effondrement des prix. Finalement, deux facteurs territoriaux, déjà abordés, jouent aussi un rôle notable, non seulement dans l'accroissement de la mobilité, mais aussi dans l'altération de l'accessibilité à pied et donc dans l'utilisation accrue des transports motorisés :

- L'étalement urbain : plus les constructions sont dispersées et plus la population doit effectuer de longs déplacements lors de ses activités quotidiennes.
- La ségrégation fonctionnelle : les lieux de travail, d'habitation, de loisirs et d'achat sont toujours plus éloignés les uns des autres et allongent ainsi les distances à accomplir.

[ODT 2005 : 7-8, 16, 41-43, 49, 65 ; OFS, OFEFP, ODT 2003b; Cunha, Both, Mager 2002 : 51-52; Bronsard, in Zuindeau 2000 : 239, 254-262; Bridel 1998: 119]

Afin de minimiser les nuisances décrites plus haut, l'organisation territoriale doit donc favoriser l'utilisation des moyens de transport les plus écologiques. Elle doit aussi stabiliser la dimension des bassins de vie et ainsi les distances parcourues.

²⁷ En 2003 en Suisse, les transports ont consommé un tiers de l'énergie totale.

La situation dans la région de Sierre

Les Microrecensements sur le comportement de la population en matière de transport (MR), réalisés tous les cinq ans depuis 1974 par l'ODT et l'OFS, nous fournissent des indications précieuses sur la répartition modale du transport de personne, mais aussi sur les motifs et l'intensité des déplacements. Depuis 1994, les loisirs sont le motif de déplacement le plus fréquent, suivi des migrations pendulaires, des achats et des transports professionnels. [ODT 2005 : 44] Alors que les déplacements pour les loisirs ou les achats sont difficilement mesurables, les migrations pendulaires, soit les déplacements entre le lieu d'habitation et le lieu de travail ou de formation, sont calculés lors du recensement de la population.

Dimension des bassins d'emploi

Entre 1990 et 2000, toutes les communes de la région de Sierre ont connu une augmentation du nombre de pendulaires²⁸, la moyenne étant de 20 %. Toutefois, cette croissance diverge fortement d'une commune à l'autre. Elle est particulièrement élevée (plus de 50 %) pour cinq des six communes du Val d'Anniviers (Saint-Jean est l'exception), alors qu'elle est faible pour les deux communes-centres de l'agglomération que sont Sierre et Montana ainsi que pour les communes proches de Sierre (Chippis et Veyras). Deux facteurs permettent d'expliquer l'augmentation de la mobilité ainsi que les différences régionales :

- Logiquement, la croissance de la mobilité est corrélée avec celle de la démographie. Les cinq communes du Val d'Anniviers citées auparavant ont, en effet, connu un accroissement démographique supérieure à la moyenne régionale alors que Sierre, Montana et Veyras ont connu un développement moins soutenu, voire même négatif pour Chippis. Toutefois, ce facteur n'explique qu'une partie du phénomène puisque le nombre d'actifs occupés, d'écoliers et d'étudiants a augmenté de 5.8 % durant ces dix années, ce qui est inférieur à l'augmentation de 20 % des migrations pendulaires.
- Le nombre de pendulaires par rapport aux actifs occupés et aux écoliers et étudiants est passé de 80 % en 1990 à 91 % en 2000. Ceci signifie que les personnes travaillant sur leur lieu d'habitation (par exemple les agriculteurs, les concierges, les indépendants ou certains employés dans l'hôtellerie), appelés des non-pendulaires, sont moins nombreux qu'auparavant.

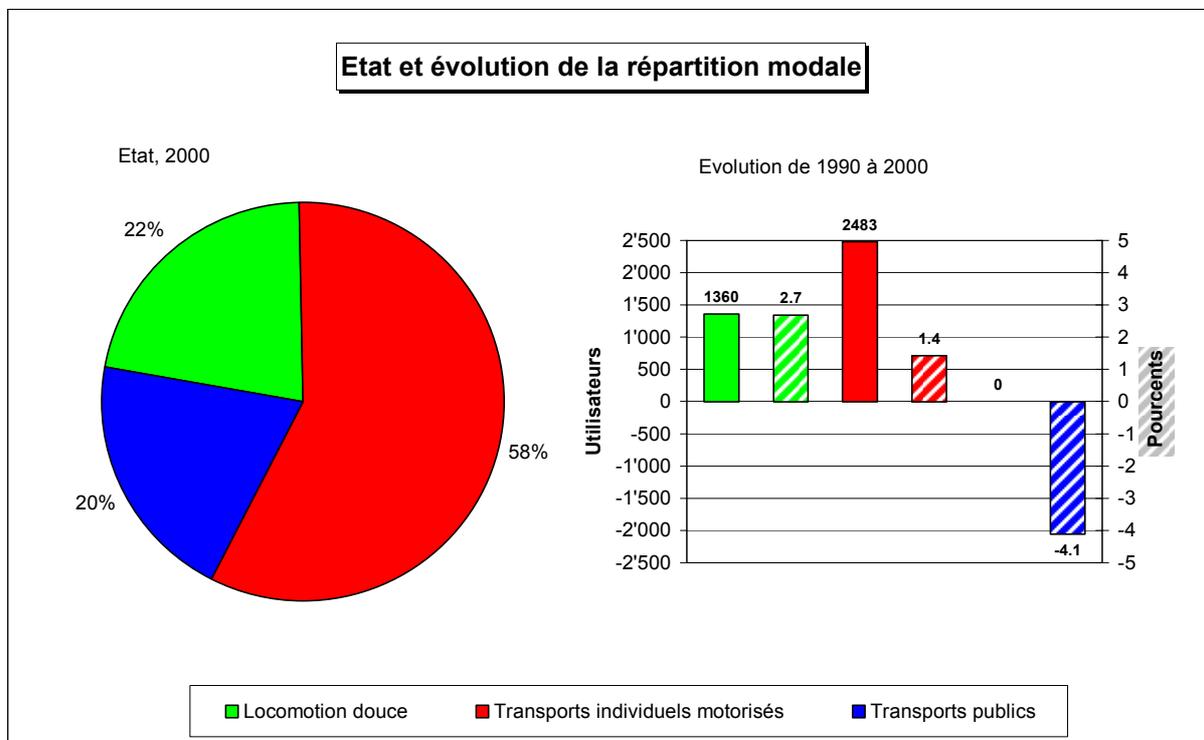
Depuis 1990, les pendulaires intra-communales (se déplaçant à l'intérieur de leur commune de domicile), ont d'avantage augmenté que les pendulaires inter-communales (qui franchissent une limite communale). Notons aussi que 23.2 % des pendulaires de la région de Sierre se déplacent dans une autre région, principalement dans celle de Sion (17 %), mais aussi, dans une moindre mesure, dans celle de Martigny (1.2 %), de Loèche (1.1 %) ou de Lausanne (0.9 %).

²⁸ Sont considérés comme pendulaire, les personnes actives occupées, les écoliers et les étudiants effectuant un trajet pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude.

Utilisation des modes de transport les plus écologiques

Les modes de transports sont représentés en trois catégories principales : la locomotion douce (regroupant les déplacements effectués à pied ou à vélo), les transports individuels motorisés (qui incluent les voitures, les motos et les scooters, ainsi que les vélomoteurs) et les transports publics (effectués en bus d'entreprise, en car d'école, en train, en car postal, en tramway, en autobus, ou à l'aide d'autres moyens de transports publics, tel que le téléphérique par exemple²⁹).

Les MR nous donnent des informations sur le moyen de transport principal utilisé pour le trajet vers le lieu de travail (pour les personnes actives et occupées) et pour le trajet vers le lieu de formation (pour les écoliers et les étudiants). L'évolution de la répartition modale entre 1990 et 2000 pour la région de Sierre est calculée, dans le graphique ci-dessous, de manière absolue (différence du nombre de pendulaires) et de manière relative, soit comparativement à l'augmentation de la mobilité. Ce deuxième calcul nous permet de constater les changements modaux, indépendamment de la croissance de la mobilité, qui, nous l'avons vu ci-dessus, est dans toutes les communes positives.



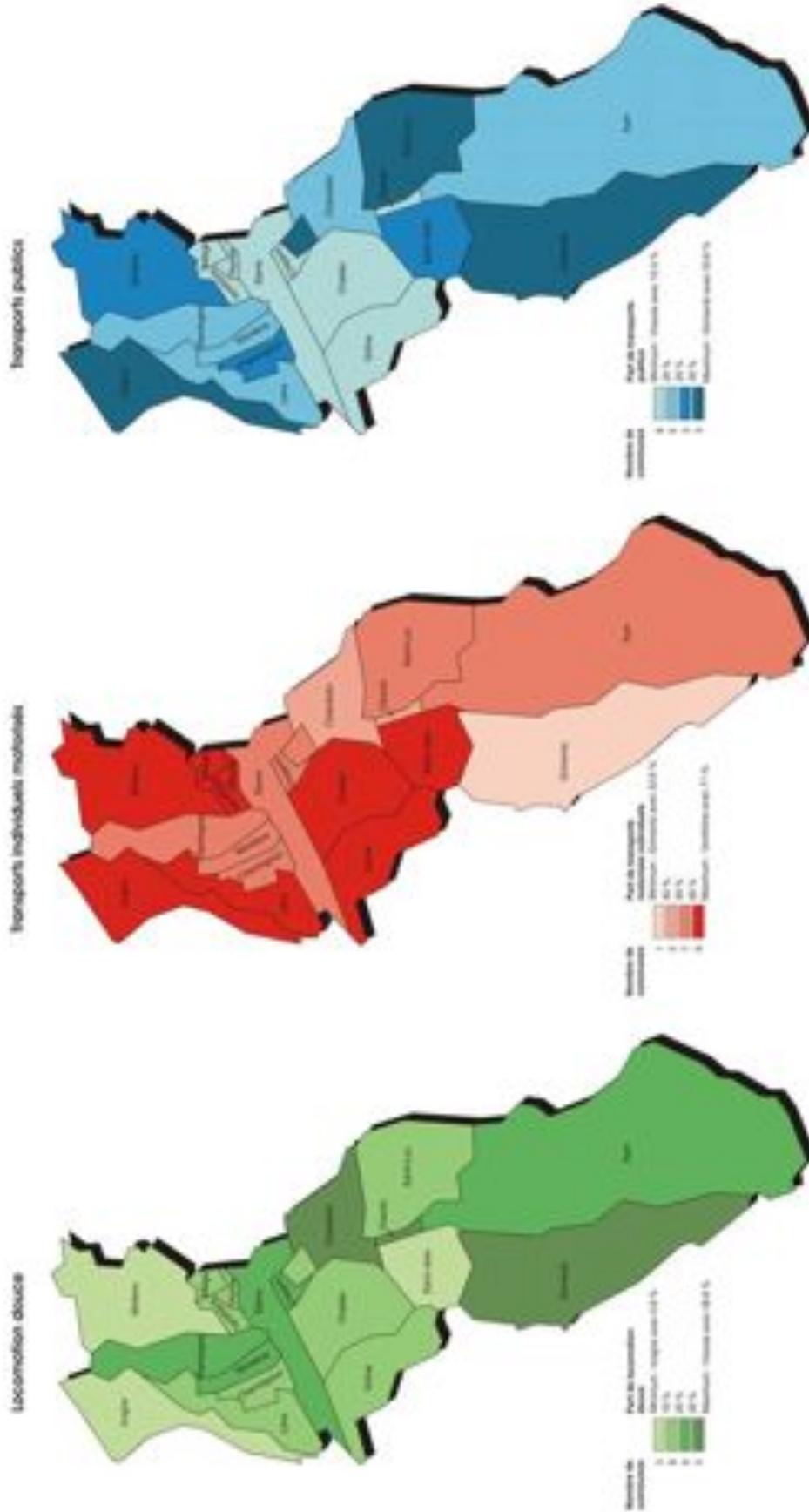
L'état en 2000 de la répartition modale pour les différentes communes est présentée dans la page suivante alors que l'évolution entre 1990 et 2000 se trouve dans l'annexe 9.

Dans la région de Sierre, 22 % des pendulaires utilisent la **locomotion douce**. La majorité se déplace à pied (87 %), le reste à vélo (13 %). Quatre des six communes du Val d'Anniviers (Saint-Jean et Saint-Luc exemptés), les communes-centres de l'agglomération (Sierre et Montana) ainsi que deux communes qui les jouxtent (Chippis et Randogne) possèdent des pourcentages élevés. L'utilisation de la locomotion douce est logiquement liée aux migrations intra-communales, les pendulaires se déplaçant effectivement plus facilement à pied ou à vélo

²⁹ Ce moyen de transport est utilisé par certains pendulaires pour relier Vercorin (sur la commune de Chalais) à la plaine.

Répartition modale, 2000

Part d'utilisateurs des différents modes de transport



Cartolina
 Institut de Géographie
 Université de Lausanne
 Fribourg Emmentale
 2008

Données : Microrecensements sur le comportement
 de la population en matière de transport 2000
 Fond de carte : OFS, Neuchâtel

lorsqu'ils travaillent dans leur commune de domicile puisque les distances à parcourir sont plus faibles. Icoigne, Mollens et Saint-Jean ont, par contre, des taux inférieurs à 10 % en raison du peu d'emploi situés sur le territoire communal. Quant à l'évolution depuis 1990, elle est, mise à part à Randogne, partout positive. C'est dans les quatre communes du Val d'Anniviers que la locomotion douce a le plus progressé.

58 % des pendulaires sierrois utilisent les **transports individuels motorisés**, dont la voiture à 97 %. D'un point de géographique, les communes périurbaines, situées dans la sphère d'influence des centres d'emploi, sont celles qui possèdent les plus forts pourcentages d'utilisation de transports individuels motorisés. Beaucoup de personnes travaillant à Sierre, Montana ou Chippis, choisissent en effet d'habiter en périphérie pour profiter des avantages tels qu'un paysage plus naturel, un environnement paisible ainsi qu'une plus grande disponibilité de zone à bâtir. Depuis 1990, la part d'utilisateurs de ce mode de transport a augmenté de 1.4 % dans l'ensemble de la région, ce qui correspond à 2'483 nouveaux utilisateurs. Les communes du Val d'Anniviers ont enregistré la plus forte augmentation. Les gains de temps fournis par la voiture vis-à-vis des transports publics sont plus importants dans les vallées alpines et incitent toujours plus de pendulaires à opter pour ce mode de transport. De plus, nous avons vu dans le chapitre sur l'accessibilité que les temps de parcours ont tendance à diminuer grâce à de nouvelles infrastructures (funiculaire, autoroute) ou à la rénovation de certains tronçons routiers, ce qui permet aux pendulaires de travailler toujours plus loin de leur lieu d'habitation.

Les **transports publics** sont employés par 20 % des pendulaires de la région sierroise, dont 45 % voyagent en cars postaux et en autobus, 26 % en bus d'entreprise et en cars d'école et 24 % en trains. Les habitants des communes rurales se déplacent davantage en transports publics que ceux des communes urbaines. Peu de pendulaires habitant la commune de Sierre et les communes périurbaines³⁰ choisissent en effet ce mode de transport. Nous avons vu plus haut que les personnes vivant en communes périurbaines privilégient la voiture, en raison du gain de temps fournit par ce type de transport mais peut-être aussi à cause de la faiblesse de l'offre de prestations des transports publics. Cette dernière n'est pas satisfaisante au niveau du confort (les bus sont souvent surchargés aux heures de pointe) mais aussi en raison de leur faible fréquence. Pour la ville de Sierre, trois bus seulement desservent l'ensemble du territoire. De plus, ils circulent jusqu'à 19h20 au plus tard³¹. Si cet horaire satisfait les besoins en mobilité des pendulaires se rendant au travail ou aux études, il est insuffisant pour combler les déplacements voués aux loisirs ayant lieu principalement en soirée. Ce constat est le même pour toute la région car l'ensemble des bus cesse leur activité entre 18h40 et 21h. Les communes jouxtant celle de Sierre (Veyras, Venthône et Chalais) sont plus fréquemment desservies que celles plus lointaines : pour Icoigne, les bus terminent leur parcours à 18h40. La différence absolue d'utilisateurs des transports publics pour la région entre 1990 et 2000 est nulle. Mais compte tenu de l'augmentation générale de la mobilité, la différence relative est négative à hauteur de 4.1 %. Hormis Veyras, toutes les communes ont subi une diminution. Si les communes du Val d'Anniviers sont les plus touchées, Sierre et les communes périurbaines ont également subies une décroissance supérieure à la moyenne régionale. Les communes du Haut-Plateau sont, par contre, moins touchées par la diminution peut-être en raison de la gratuité des bus circulant au sein de la station de Crans-Montana.

³⁰ Hormis Mollens qui est plus éloignée des communes-centres.

³¹ Sauf le vendredi jusqu'à 20h30.

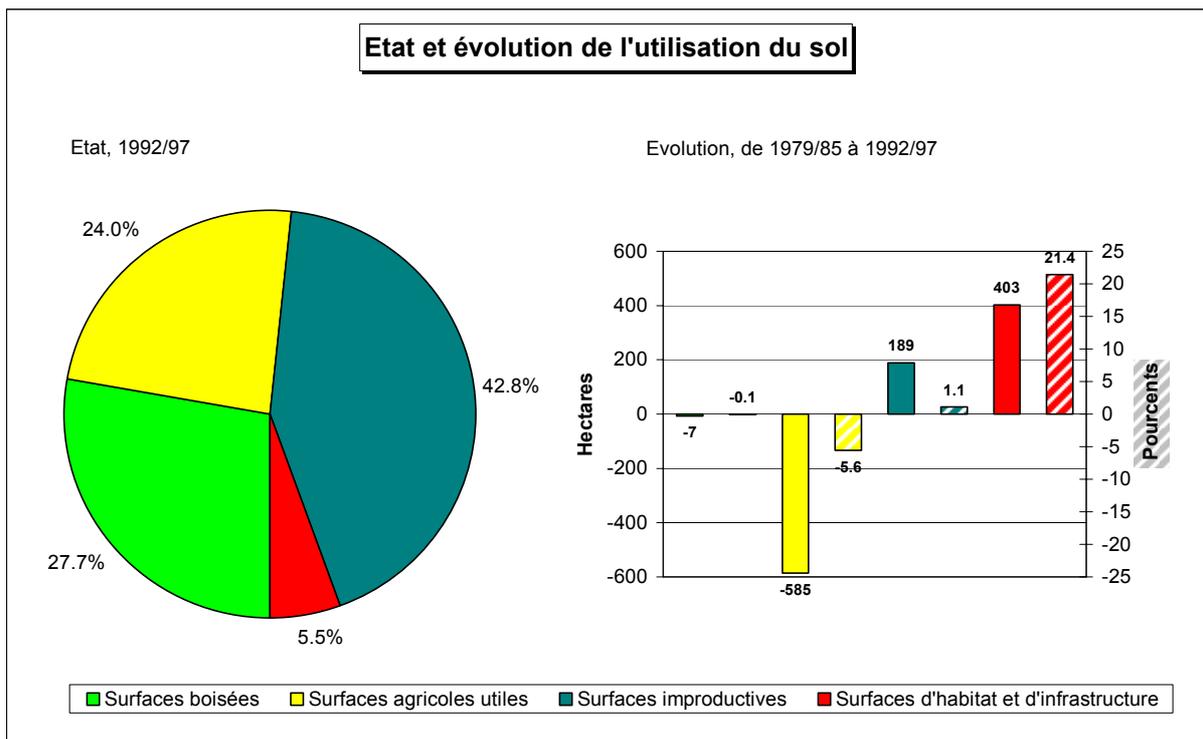
5.3.2 Les ressources naturelles non renouvelables sont préservées au mieux

Le sol est une ressource naturelle non renouvelable qu'il faut utiliser avec précaution, surtout dans un canton comme le Valais, où, en raison des conditions topographiques, le sol utilisable est rare. Pour y parvenir, il faut empêcher la dispersion des constructions afin d'éviter le mitage du territoire et affaiblir la pression qu'exercent les constructions sur les surfaces agricoles utiles. Indirectement, l'aménagement du territoire peut aussi ménager l'utilisation de la ressource énergétique non renouvelable qu'est le pétrole en incitant, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, à l'utilisation des transports écologiques. [ODT 2005 : 30, 65-66 ; OFS, OFEFP, ODT 2003b]

La situation dans la région de Sierre

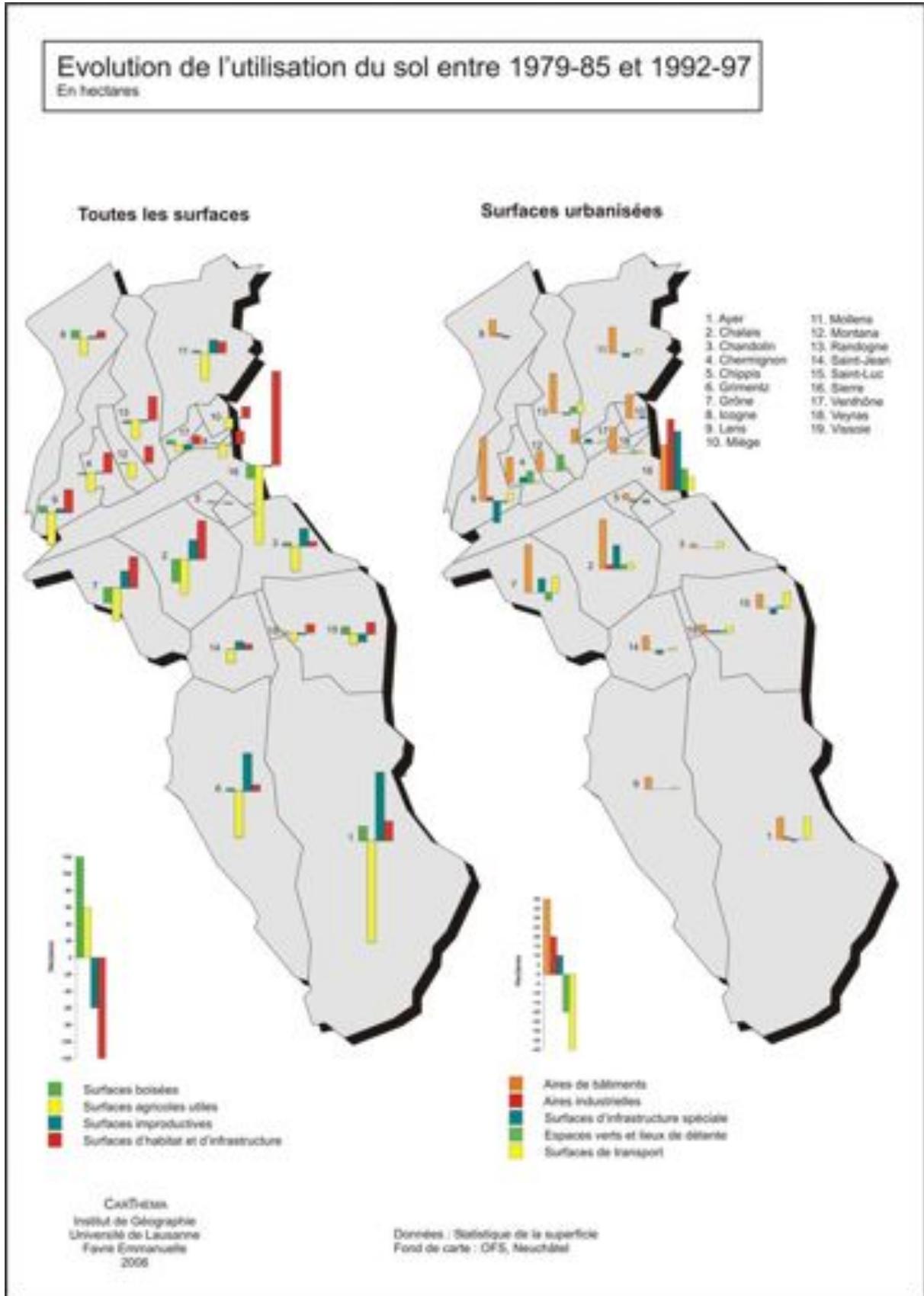
Utilisation du sol

En observant l'utilisation du sol de la région de Sierre en 1992-1997, nous constatons, comme dans toutes les régions alpines, l'importance des surfaces improductives, suivies des surfaces boisées et des surfaces agricoles utiles. Finalement, les surfaces d'habitat et d'infrastructure (surfaces urbanisées) occupent 5.5 % de la surface de la région.



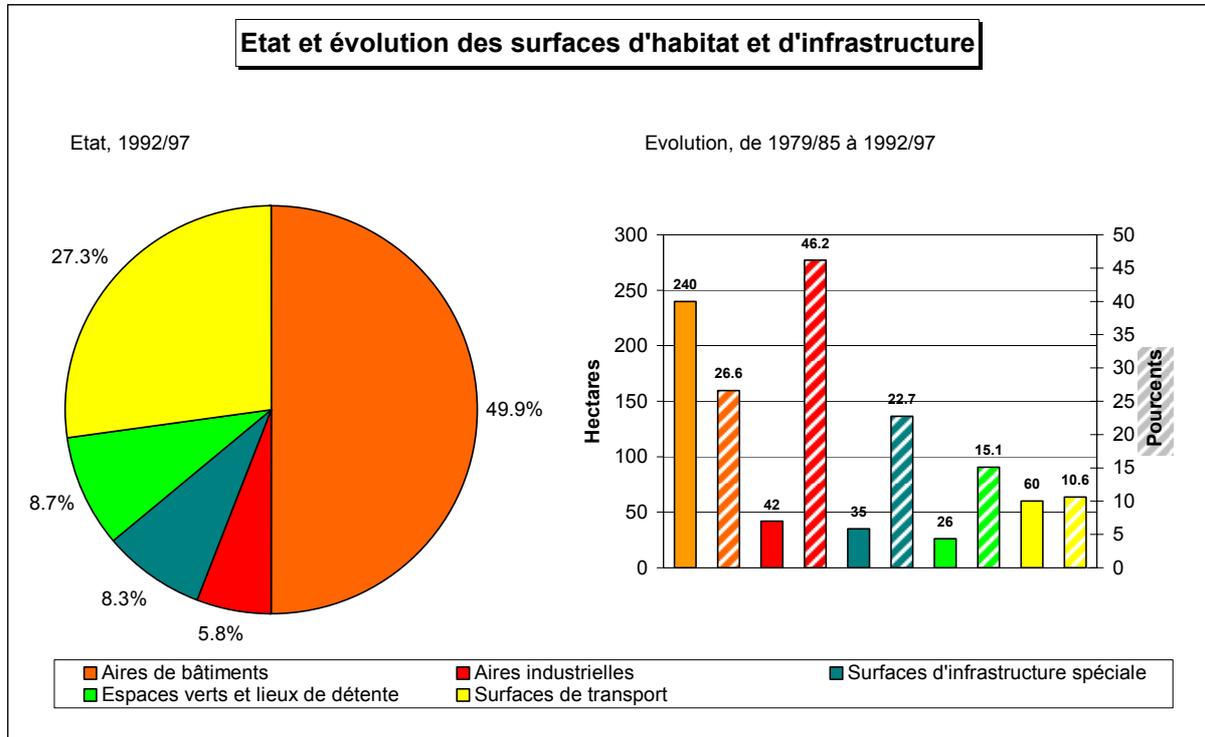
En comparant les données de 1992-1997 avec celles du recensement précédent effectué en 1979-1985, nous constatons d'emblée que l'utilisation du sol dans la région de Sierre n'est pas durable. Les surfaces urbanisées ont en effet augmentées de 21.4 %. Si cette croissance est proche de celle constatée en Valais (22.2 %), elle est bien plus élevée que la moyenne suisse (13.3 %). L'extension des surfaces urbanisées s'est faite principalement au détriment des surfaces agricoles utiles, qui ont régressées de 5.6 % entre les deux recensements. La pression sur les espaces ruraux est de plus en plus forte, surtout depuis que la contraction de l'espace-temps, résultant de l'accroissement des vitesses de déplacement, a permis l'accessibilité des surfaces situées en périphérie des centres urbains. Les surfaces improductives ont quant à elles

connu une légère augmentation alors que les surfaces boisées sont restées stables. L'évolution communale de l'utilisation du sol, nous permet de constater une extension des surfaces urbanisées particulièrement forte dans la commune de Sierre ainsi que dans les communes périurbaines (Chalais et Grône en particulier). Dans le Val d'Anniviers, les surfaces agricoles abandonnées deviennent en grande partie des surfaces improductives.



Surfaces urbanisées

Les surfaces urbanisées occupent donc 5.5 % de la surface de la région, soit 2'286 hectares sur les 41'459. La moitié de ces 2'286 hectares est occupée par des bâtiments (terrains adjacents compris) et plus d'un quart par des infrastructures de transport.



Par rapport à 1979-1985, l'augmentation de l'ensemble des surfaces urbanisées fut de 403 hectares, ce qui correspond au double de la superficie de la commune de Chippis. Nous pouvons observer que ce sont les surfaces industrielles qui ont connu la plus forte croissance en pourcents (46.2 %), surtout dans la commune de Sierre (36 sur 42 hectare)³². Par contre, au niveau des hectares, les aires de bâtiments sont celles qui ont consommé le plus de surfaces. Depuis le dernier recensement, les surfaces allouées aux bâtiments se sont accrues dans toutes les communes de la région de Sierre, ce qui confirme la tendance à l'étalement urbain, déjà abordé au chapitre 3.4.1. Comparativement à leur superficie, ce sont les communes périurbaines qui ont enregistré les plus fortes progressions : les aires de bâtiments de la commune de Miège se sont ainsi accrues de 171 %, celles de Veyras de 100 %.

Le rapport entre la population et la surface bâtie nous indique combien il y a de mètres carrés de surfaces urbanisées par habitant. Le Conseil fédéral, dans sa « Stratégie 2002 pour le développement durable » vise la stabilisation de la surface urbanisée à son niveau actuel de 400 m² par habitant, ce qui correspond à deux courts de tennis. Pour la région de Sierre, ce chiffre s'élève à 569 m² par habitant. La faible densité de la population ainsi que la forte proportion de logements de vacances explique ce résultat qui est toutefois inférieur à la moyenne valaisanne de 618 m². [ODT 2000a : 25]

³² La zone industrielle des Iles Falcon, située à l'est de la ville a été construite en 1985.

Surfaces agricoles utiles

Comme dit plus haut, l'extension des surfaces urbanisées se fait principalement au détriment des surfaces agricoles utiles. En douze ans, la diminution représente 585 hectares, soit un peu plus que la superficie de la commune de Chermignon. L'entretien des terres par les agriculteurs, outre la production de denrées alimentaires, a de nombreuses incidences positives chères au développement durable, tels que le maintien des ressources naturelles et du paysage. [OFS 2001 : 14] Parmi les différents types de surfaces agricoles, ce sont surtout les prés, les terres arables et les pâturages qui ont diminué (16.3 %, soit de 323 hectares). La conservation des surfaces allouées à l'arboriculture fruitière et à la viticulture n'était, jusqu'il y a une dizaine d'années, pas menacée. Actuellement, en raison de la libéralisation des marchés, ce type de culture subit une forte concurrence des produits importés et le rendement économique de ces surfaces a fortement diminué. En fonction de la croissance urbaine, une partie des zones agricoles a pu être reclassée en zone à bâtir.

Surfaces boisées

La forêt possède plusieurs fonctions importantes. Elle sert d'habitat à de nombreuses plantes et animaux, elle protège l'homme des dangers naturels (avalanches, glissements de terrain, chutes de pierres), elle fournit du bois, une matière première renouvelable, et enfin elle stocke provisoirement le CO₂. Il ne faut pas non plus oublier son rôle de lieu de détente et d'élément paysager. Si une diminution des surfaces boisées est évidemment à éviter, un accroissement peut également être néfaste s'il empiète sur des biotopes riches en espèces vivantes et menace ainsi la biodiversité. Une stabilisation de ces surfaces est donc préconisée. [OFS OFEFP ODT 2003b] A l'échelle régionale, cette condition est remplie. Par contre, à l'échelle des communes, nous constatons une diminution en plaine et une augmentation en altitude. Cette dernière est certainement due à la difficulté d'entretien des surfaces agricoles utiles en montagne. Une partie de ces surfaces se transforme de par leur abandon en surfaces boisées.

5.3.3 Le parc immobilier existant est utilisé préalablement à la construction de nouveaux bâtiments

Le parc immobilier existant doit être utilisé préalablement à la construction de nouveaux bâtiments. A l'intérieur des zones à bâtir, canaliser le développement de l'urbanisation en utilisant au mieux les capacités immobilières existantes et en densifiant le milieu bâti permet de faire des économies sur les coûts de l'urbanisation et de ménager les terres agricoles et les paysages. En outre, les zones à bâtir doivent tenir compte des besoins des habitants. Leur surdimensionnement incite l'utilisation immodérée du sol, surtout que 55 % des zones à bâtir non construites sont déjà équipées. [ODT 2005 : 37, 66]

La situation dans la région de Sierre

Utilisation du parc immobilier existant préalablement à la construction de nouveaux bâtiments, en zone à bâtir

Taux de logements non occupés

En 2000, dans la région de Sierre, ce le taux de logements non occupés était de 3.3 %, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne nationale (3.4 %). Faible dans les communes du Haut-Plateau, il est au contraire élevé dans certaines communes du Val d'Anniviers, où pourtant le nombre de logement est en augmentation.

Taux de bâtiments industriels et commerciaux libres et sous-utilisés

Comme nous l'avons déjà évoqué, les bâtiments commerciaux situés au centre-ville de la commune de Sierre peinent à trouver preneurs alors que de nouveaux commerces sont construits à l'extérieur de la ville. Conformément au plan directeur cantonal³³, la volonté de la commune est toutefois d'établir les centres d'achat vendant des biens de consommation journaliers au centre-ville alors que ceux dont les objets sont encombrants peuvent s'installer en périphérie. Malheureusement, le principal centre commercial de Sierre, regroupant un magasin d'alimentation ainsi que des commerces de vêtements et d'électronique, fut implanté à l'ouest de la ville dans les années 1970. Il génère d'importants flux puisqu'il attire non seulement les habitants de la plaine mais aussi ceux du Val d'Anniviers et du Haut-Plateau.

Au niveau des bâtiments industriels, la commune de Sierre est en train de réaliser une nouvelle zone industrielle à Daval. L'ingénieur sierrois Arnaud Zufferey, président de l'association *Cohabiter avec la nature*, estime cependant que la zone industrielle des Iles Falcon, construite en 1985, n'est pas utilisée de manière optimale. La hauteur des bâtiments notamment n'est que de 1.5 étages en moyenne. De plus, de larges espaces sont occupés par des parkings ou des aires de stockage peu denses, voire même par des champs et des friches. Finalement, le fait d'avoir deux zones industrielles distantes l'une de l'autre complique la desserte en transport et accentue la mobilité.

³³ Fiche B. 3/5.

Dimension des zones à bâtir

Les statistiques sur les zones à bâtir n'étant pas disponibles ni pour la région, ni pour les diverses communes, nous utiliserons les chiffres cantonaux. En Valais, ces zones sont surdimensionnées par rapport aux besoins de la population. En moyenne, elles s'élèvent à 770 m² par habitant contre 335 m² en Suisse.

Part des zones à bâtir par rapport à la totalité du territoire habitable Cantons du Valais et des Grisons, ensemble de la Suisse				
	Zones à bâtir en ha	Territoire habitable en ha	Part en pour-cent	Zones à bâtir en m² par habitant
Valais	19 190	48 813	39 %	770
Grisons	8 714	55 773	16 %	500
Suisse	243 876	1 258 269	19 %	355

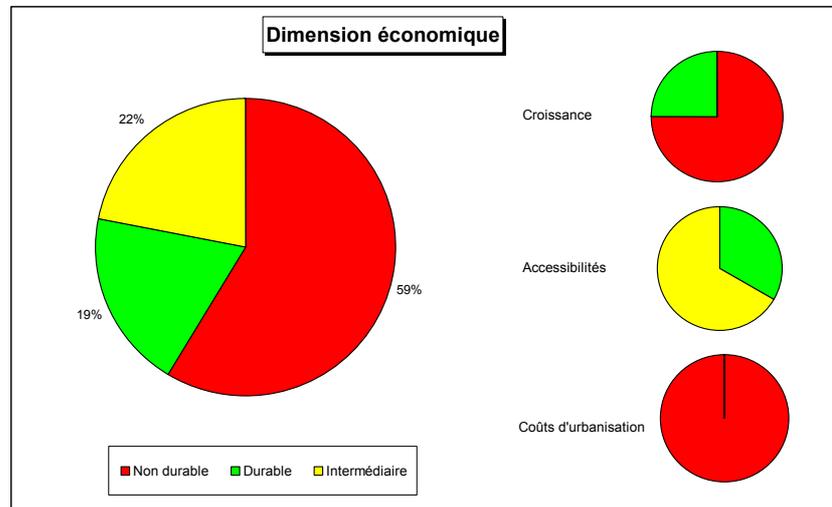
Source: OFAT, 1998a

Les cantons urbains possèdent généralement des taux inférieurs aux cantons ruraux. Toutefois, la comparaison avec les Grisons est intéressante car ce canton est, tout comme celui du Valais, situé au cœur des Alpes et fortement dépendant du tourisme. Or, les zones à bâtir de ce canton sont mieux dimensionnées que celles du Valais.

5.4 Résultat de l'évaluation : un développement non durable

Après avoir disséquer les différents objectifs, il est temps de faire à présent un bilan de la durabilité dans notre région. Ayant dû effectuer des sélections pour établir notre méthode, nous aborderons également quelques pistes qui pourraient compléter notre analyse.

D'un point de vue **économique**, l'accessibilité de la région de Sierre évolue de manière positive. L'ouverture du tunnel du Lötschberg constitue une réelle opportunité dont la région compte bien profiter notamment en établissant des liaisons optimales vers les stations, en adaptant le marketing au marché suisse alémanique et en accentuant le bilinguisme déjà présent dans les écoles.

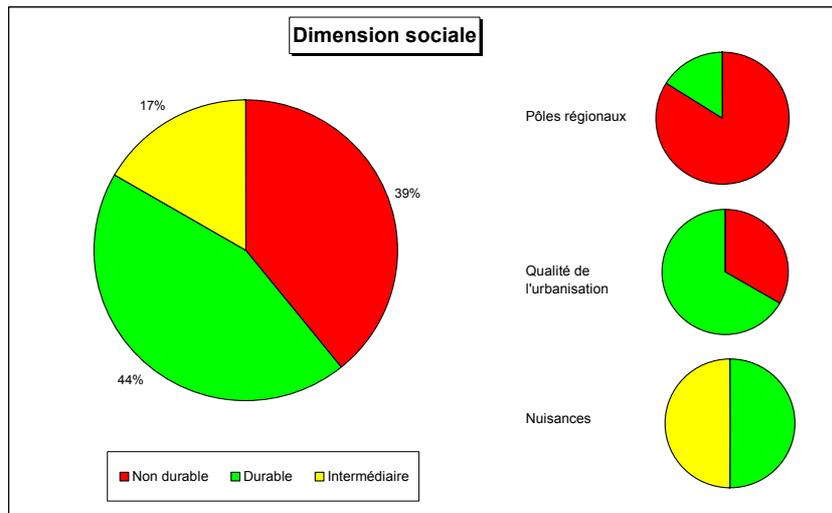


L'accessibilité abordée jusqu'ici est liée à un déplacement physique. Il serait intéressant d'ouvrir le débat sur l'accessibilité liée aux nouvelles technologies telles que les réseaux et les télécommunications, qui sont complémentaires à la desserte en transport et permettent les échanges entre divers acteurs territoriaux. [Cunha, Both, Mager 2002 : 63]

Les deux autres objectifs de la dimension économique sont loin d'être atteints. Les pertes d'emploi des communes de Sierre et de Chippis, ainsi que la diminution des nuitées hôtelières sont inquiétantes. Fortement dépendante d'Alcan³⁴ et du tourisme, la région cherche à diversifier ses activités. Les entreprises de la branche des technologies de l'information et des télécommunications bénéficient de conditions avantageuses pour leur établissement (aides financières et possibilité de s'installer au Techno-Pôle) ainsi que de la proximité de la section informatique de la HEVs, avec qui, plusieurs collaborations peuvent être créées. D'un point de vue touristique, la région mise aussi sur le tourisme doux. Le projet du parc naturel de Finges en est un bon exemple. La commune de Sierre, en collaboration avec celles de Varen, Salquenen et Loèche et avec l'aide financière du canton et de la Confédération, prévoit d'investir dans un « centre nature et paysage », qui rassemblera en son sein des activités liées à la ferme et à l'observation animale. Afin de lutter contre la diminution des nuitées hôtelières, le Val d'Anniviers devrait investir dans la promotion des périodes creuses. Actuellement le marketing vise à hauteur de 90 % les familles et seulement 10 % du montant alloué à la publicité cible les retraités et les célibataires. Ces deux dernières catégories de personnes, pourtant moins dépendantes des vacances scolaires, sont de plus en plus nombreuses et souvent plus dépensières. A l'échelle régionale, nous nous poserons aussi la question, dans le chapitre 6.1.2, de la prolifération des résidences secondaires généralement néfastes au développement harmonieux d'une station touristique (Crans-Montana en est un bon exemple).

³⁴ Non seulement de l'entreprise en elle-même, mais aussi des entreprises privées qui en dépendent (serrurerie et construction mécanique).

Au niveau des coûts d'urbanisation, les maisons individuelles sont en forte augmentation. Afin de promouvoir l'habitat groupé et ainsi contrecarrer la croissance de ce type de bâtiment, le service d'urbanisme de la commune de Sierre met en œuvre des plans d'affectation spéciaux. En effet, quatre plans d'aménagement détaillés ont été établis suite à un concours architectural financé par la commune. Un jury, formé par les propriétaires fonciers, des professionnels de l'architecture ainsi que des conseillers municipaux, a désigné le projet définitif, qui se veut économe en sol et en coûts d'urbanisation. Malgré ces nouveaux plans d'aménagement détaillés, qui permettent aux propriétaires de réduire leurs investissements, les coûts d'équipement des zones bâties sur la commune de Sierre restent principalement supportés par les propriétaires à raison de 70 %. Les 30 % restant sont supportés par les collectivités publiques et, de ce fait, le principe du pollueur-payeur n'est que partiellement appliqué.



La dimension **sociale** fut plus difficile à analyser car ses indicateurs sont plus subjectifs. Par exemple, la mixité fonctionnelle ou la qualité des espaces publics ne sont que difficilement quantifiables. Concernant les points positifs, la ville de Sierre a pris conscience des faiblesses actuelles de son centre-ville. Le projet d'aménagement, dont la gestion du trafic sera l'une des clés de la réussite,

devrait ainsi redynamiser la cité. Les autorités cherchent également à rassembler plusieurs fonctions complémentaires dans le centre en améliorant la capacité de certains îlots d'habitation pour augmenter le nombre de logements et en favorisant l'installation de commerces et de petites entreprises. A l'échelle régionale, une meilleure mixité fonctionnelle semble difficilement atteignable. Comment inverser en effet le caractère résidentiel des communes périurbaines ?

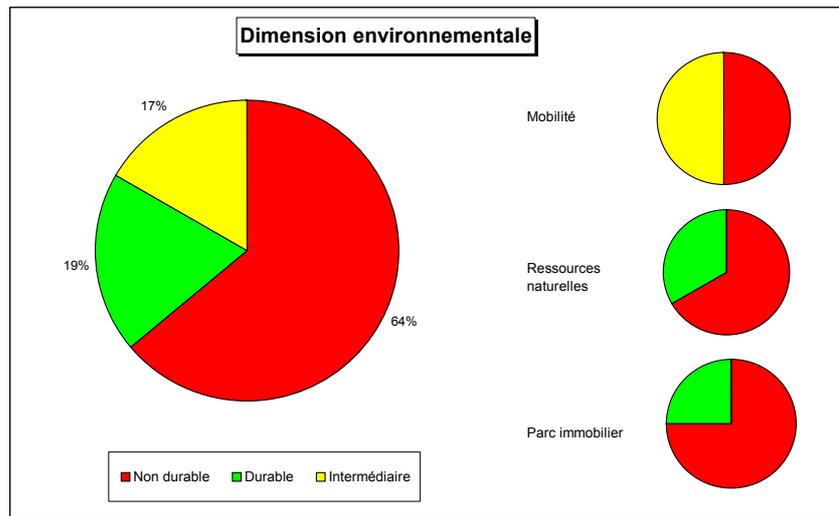
Au niveau des nuisances que sont la pollution et le bruit, les zones les plus touchées sont les centres-villes (Sierre et Crans-Montana). Dans ces zones, le trafic subira ces prochaines années des réformes importantes qui pourront résoudre une partie des problèmes. Construire des ouvrages antibruit à proximité des voies de chemin de fer pourrait également améliorer le confort des riverains.

Le développement des espaces urbains et ruraux ne correspond pas à la décentralisation judicieuse de l'urbanisation prônée par la LAT³⁵, puisque les communes rurales croissent d'un point de vue économique et démographique alors que le centre, Sierre, a tendance à stagner. Toutefois, cette commune fournit des équipements socio-culturels, dont profite l'ensemble des habitants de la région mais qui ne sont financés que par elle. Pour l'instant, aucune péréquation financière n'est prévue. Néanmoins, certaines collaborations voient le jour. Par exemple, en ce qui concerne le projet de la nouvelle crèche, la commune a prévu une capacité supérieure aux

³⁵ Art. 1, al. 2c

besoins de ses habitants afin que d'autres communes de la région puissent également profiter de cette installation. Actuellement, des contacts sont développés afin de cerner les intérêts de chacun. La garantie du service public dans toutes les portions du territoire est également un problème qui se pose de plus en plus en raison de la privatisation de certaines entreprises d'état. La fermeture de plusieurs bureaux de poste a créé des tensions, non seulement dans les communes de Saint-Jean, d'Icogne et de Mollens, où les habitants doivent à présent quitter leur commune pour s'y rendre, mais aussi dans certains quartiers de Sierre, comme à Muraz.

Enfin, la dimension **environnementale** est sujette à d'importants problèmes. En ce qui concerne la mobilité, créatrice de nombreuses nuisances, les migrations pendulaires ont fortement augmenté en dix ans (20 %). Pour ce qui est de la répartition modale, la tendance pour la durabilité voudrait que la part des transports publics et de la locomotion douce s'accen-

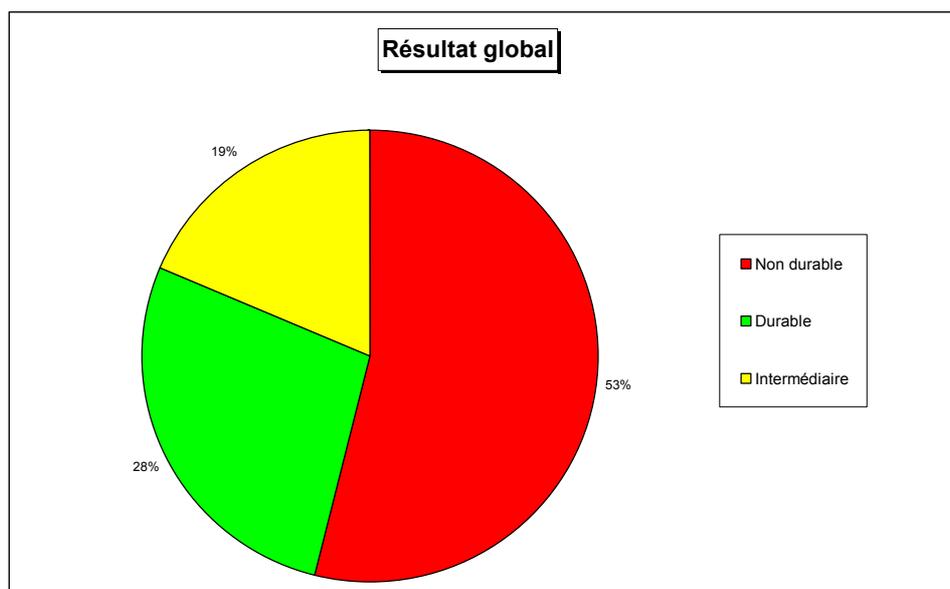


tue. Le résultat pour la région de Sierre est mitigé puisque si la locomotion douce se développe de manière satisfaisante, les transports publics subissent une forte diminution. En comparant les résultats de la répartition modale sierroise avec celle de la Suisse³⁶, nous remarquons que la part des transports individuels motorisés de notre région est nettement supérieure à la moyenne. Tel est le cas dans les cantons alpins, où les habitants doivent parcourir des distances plus importantes pour se rendre à leur travail ou sur leur lieu de formation. Afin de gagner du temps, un grand nombre d'entre eux privilégie ce mode de transport. La dépendance envers l'automobile est particulièrement forte pour les loisirs qui sont, rappelons-le, le premier motif de déplacement. Les transports publics souffrent quant à eux du manque de demande et de la faiblesse de leur couverture horaire. Nous pourrions étendre notre analyse en évoquant le transport de marchandises. Toutefois, il ne faudrait alors pas se limiter à l'échelle régionale mais élargir l'étude à l'ensemble du territoire suisse, voire même international.

Les deux autres objectifs de cette dimension sont loin d'être atteints. En effet, les zones à bâtir surdimensionnées associées à une forte consommation du sol, destinée principalement aux surfaces d'habitat et d'infrastructures, ainsi que la diminution des surfaces agricoles utiles et la sous-utilisation des bâtiments industriels et commerciaux, nous poussent à penser que le développement durable dans ces domaines n'est pas assuré.

³⁶ Report modal pour 2000 : 26 % de LD, 45 % de TIM et 28 % de TP, évolution depuis 1990 : -0.6 % de LD, 3.0 % de TIM et -2.4 % de TP.

L'addition des différents objectifs nous donne le résultat suivant :



Notons que la dimension environnementale est la moins durable, suivie de la dimension économique. La dimension sociale est, quant à elle, majoritairement durable.

Nous avons analysé les divers objectifs concrets du développement territorial durable. Il nous reste à présent à aborder les **processus de décision**. La participation et l'information sont non seulement des principes importants pour le développement durable, mais sont également inscrites dans la LAT :

« Les autorités chargées de l'aménagement du territoire renseignent la population sur les plans dont la présente loi prévoit l'établissement, sur les objectifs qu'ils visent et sur le déroulement de la procédure. Elles veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans » [art. 4, al. 1 et 2]

Concernant la participation, les acteurs d'une région, que ce soit les autorités, les entreprises, les associations ou les individus, doivent être associés aux décisions locales. Suite à l'échec du projet de l'Artère Sud, qui visait à alléger le trafic au centre-ville et qui fut refusé par une votation communale, la commune de Sierre a pris conscience que le succès du nouveau projet du centre-ville dépendait de la prise en compte des aspirations des différents acteurs. Une étude, menée par la HEVs auprès de 2'000 individus, confirme ce propos puisque 90 % des personnes interrogées souhaitent être consultées pour les réalisations importantes du centre-ville. De ce fait, des ateliers de réflexion impliquant les citoyens concernés (bordiers, acteurs économiques, politiques, sociaux, et culturels) vont être organisés. Sur le site internet de la commune, des forums seront ouverts afin de favoriser les débats.

Tous les Agendas 21 se fondent sur une approche participative. Le PAES de Crans-Montana invite ainsi non seulement les habitants de la station mais également les hôtes à s'engager pour la planification et la mise en œuvre de ce projet. A ce jour, 150 bénévoles ont ainsi pris part aux différentes actions sous plusieurs formes (groupes de travail ouverts, rencontres, questionnaire, etc.)

Au niveau de l'information, la ville de Sierre a établi une nouvelle politique en multipliant les actions visant une plus grande transparence des procédures (parution d'un magazine d'information, séances publiques, panneaux explicatifs placés devant les chantiers, expositions des projets et informations sur le site internet de la commune). Les communes du Haut-Plateau, via le PAES, ont lancé une campagne d'information sous les formes suivantes : conférences, vidéos et affichages.

Les nouvelles technologies d'information et de communication (NTIC) constituent également un outil pouvant se révéler fort utile pour le développement régional. Les six communes du Haut-Plateau, les hôteliers et les milieux économiques, regroupés à travers l'association Crans-Montana Tourisme, utilisent les NTIC. Ce partenariat entre des acteurs publics et privés a abouti à l'élaboration d'un site internet regroupant des informations destinés aux hôtes de la station, qu'ils ont associés à un système de réservation hôtelière. Les NTIC peuvent constituer une réelle opportunité pour une région comme celle de Sierre puisque « *Certains (ndrl : les responsables de développement régional) y ont vu la possibilité d'atténuer les désavantages de localisation qui pèsent sur les territoires périphériques, de décentraliser certaines activités, de rapprocher les PME des sources d'informations, voire de substituer des échanges d'informations à des déplacements physiques.* » [Boulianne, Sfar 2003 : 1] Autant d'avantages compatibles avec le développement territorial durable.

6. Perspectives

Après avoir ciblé les faiblesses de la région de Sierre, il faut à présent essayer de trouver des solutions concrètes pour améliorer la situation actuelle et aborder le futur selon les principes du développement territorial durable.

6.1 Freiner l'étalement des constructions

Au travers de notre évaluation, nous avons pu constater que l'étalement urbain est l'un des problèmes majeurs de la région de Sierre. Ce phénomène induit une importante consommation du sol mais aussi d'autres effets indirects, tels que l'augmentation des coûts d'urbanisation et l'accroissement de la mobilité. Pour y remédier, plusieurs principes :

6.1.1 Orienter l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti

Au chapitre 5.1.3, nous avons vu que la densité du milieu bâti influe sur les coûts de réalisation, d'exploitation et d'entretien des infrastructures, mais aussi, comme nous le confirme le tableau suivant, sur la consommation du sol, ainsi que sur le volume et les modes de déplacement.

Indicateurs	Exemple de ville		
	Berne urbanisation compacte densité élevée	Bonn urbanisation aérée densité moyenne	Denver urbanisation dispersée densité faible
Surface requise (ha pour 100'000 habitants)			
Surfaces construites	1'200	1'500	4'500
Surfaces de transports	500	550	3'000
Espaces publics, verdure/sport	200	200	200
Surfaces construites et de transports	1'900	2'250	7'700
Fréquentation des transports publics (trajets par habitant et par année)	450	175	50
Km en auto par habitant et par année	3'000	4'000	12'000

Source: D. Apel et al. (2000)

Tableau 1: Surfaces requises et comportement en matière de transports

Les surfaces urbanisées de Denver, la ville étalée par excellence, sont, pour le même nombre d'habitants, plus de quatre fois supérieures à celles de la ville de Berne, plus compacte. Les espaces denses limitent les distances à parcourir et permettent de ce fait d'encourager la mobilité douce et d'établir un réseau de transports publics efficace, ce qui limite l'usage des transports individuels motorisés. [Schad 2003 : 65] Ce phénomène est vérifiable dans notre région, puisque la commune de Grimentz, possédant un pourcentage de maisons individuelles peu élevé (voir carte page 62), est durable du point de vue de la mobilité. En effet, elle détient le plus faible taux d'utilisation de transports individuels motorisés ainsi que des taux particulièrement élevés pour les deux autres modes de transport (voir carte page 73).

Le tableau ci-dessous résume les avantages et les inconvénients de l'urbanisation vers l'intérieur (ou densification), terme qui signifie que la croissance urbaine doit être maintenue dans les limites actuelles du territoire bâti et donc que les habitations doivent être regroupés autour des infrastructures existantes [Bridel 1999 : 193] :

Dimensions	Avantages	Inconvénients
Economie	<ul style="list-style-type: none"> - Réduit les coûts d'urbanisation - Favorise la vitalité du milieu urbain - Crée des synergies 	<ul style="list-style-type: none"> - Induit un manque de place de parc au centre-ville
Société	<ul style="list-style-type: none"> - Améliore l'ambiance - Crée des lieux de rencontre - Procure des gains de temps 	<ul style="list-style-type: none"> - Evoque une image négative (bétonnage) - Déqualifie le cadre de vie - Remplit les espaces libres
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Réduit la consommation de sol et d'énergie - Réduit les déplacements - Favorise l'utilisation de la locomotion douce et des transports publics - Délimite clairement la ville et la campagne 	<ul style="list-style-type: none"> - Crée une congestion du trafic et donc de la pollution

[Cunha 2005 : 18 ; Böhme, Meyer 2003]

D'un point de vue du développement territorial durable, l'urbanisation vers l'intérieur possède des atouts indéniables au sein des trois dimensions du concept. Ce principe doit toutefois être appliqué, sans pour autant que la qualité de l'espace urbain soit négligée. En effet, nous avons constaté dans notre évaluation que si cet objectif de la dimension social n'était pas atteint, les habitants fuiraient la ville afin de pouvoir jouir d'un cadre plus agréable. [Böhme, Meyer 2003] A noter encore que les inconvénients de l'urbanisation vers l'intérieur lié à la mobilité (trafic, pollution, manque de place de parc) peuvent être atténués grâce à une politique des transports appropriée, qui sera abordée au chapitre 6.2.1.

Si le fait de densifier les espaces urbains est aujourd'hui largement accepté, la manière de réaliser cette densification reste une question en suspens. Si les solutions territoriales visant à contenir l'étalement des constructions ne sont pas toujours les mêmes selon que l'on cherche à modifier des espaces urbains ou des espaces ruraux, certaines d'entre elles peuvent toutefois être appliquées uniformément :

- Rénover les bâtiments anciens et réhabiliter les sites aménagés grâce à des aides financières. [Cunha, Both, Mager 2002 : 57] En 2005, le Conseil Municipal de Sierre a instauré une aide financière pour la rénovation des bâtiments dignes d'intérêt, construits en principe avant 1950 et situés en zone d'ensemble de valeurs (selon le Plan d'affectation des zones en force).
- Redimensionner les zones à bâtir pour éviter la dispersion des constructions. Il faudrait ainsi déclasser les zones à bâtir non construites qui ne seraient pas nécessaires dans les

quinze prochaines années. Si cette mesure paraît difficilement réalisable, une alternative consisterait à taxer les terrains non construits situés en zone à bâtir afin d'éviter que les propriétaires ne les gèlent. [Keiner 2005 : 37]

- Occuper de manière optimale le parc immobilier.

Nous pouvons également nous interroger sur le bien-fondé d'une solution financière. Faut-il faire davantage participer les ménages aux dépenses ? Il est vrai qu'une minorité d'habitant consomme le sol de manière excessive. Les coûts d'urbanisation, supporté en partie par l'ensemble de la collectivité, ne devraient-ils pas incomber entièrement aux occupants des maisons individuelles ? Si ces derniers devaient prendre en charge l'ensemble des coûts d'équipement, les zones d'habitations dispersées perdraient en partie de leur attractivité. Dans le même but, les habitats groupés ou la reconversion de friches pourraient être récompensées. [Keiner 2005 : 38 ; ECOPLAN 2000 : 40]

Pour ne pas apporter de modifications paysagères trop importantes, certaines solutions sont spécifiques aux espaces urbains, tels que la ville de Sierre et la station de Crans-Montana. Cette dernière possède en effet, depuis sa construction, une forme compacte et a toujours été considérée comme une « petite ville à la montagne », composées de bâtiments à plusieurs étages. Ce n'est que récemment qu'est apparu le phénomène des chalets éparpillés. Les solutions urbaines pour remédier à cette situation sont les suivantes :

- Transformer les zones bâties existantes en surélevant les bâtiments, en ajoutant des annexes et en aménageant les combles. [Bridel 1999 : 195]
- Hausser les indices de densités autorisés. [ODT 2005 : 90]
- Comblers les espaces non construits, tels que les friches et les terrains constructibles inexploités, qui sont souvent bien desservis par les transports publics. [Bridel 1999 : 195] Le projet de l'aménagement du centre-ville de Sierre, présenté dans le plan ci-dessous, prévoit une densification immobilière (bâtiments en noir). La zone en bleu pourrait également être densifiée davantage. Occupée par de nombreux entrepôts, elle est pourtant idéalement située (à proximité de la gare, du centre-ville et des écoles).



Projet du centre-ville : en noir, les bâtiments qui vont être construits ou transformés. En bleu (ajouté par moi-même), une zone possédant un potentiel de densification.

Pour les zones industrielles, fréquentes à Sierre et à Chippis, quelques mesures permettraient de gagner de l'espace : construire en hauteur, mettre en commun les zones de stockage et les parkings et utiliser de manière optimale les sous-sols et les toits. [Bridel 1999 : 220] Le plan directeur cantonal valaisan va dans ce sens puisque la fiche A.3/2 sur les zones industrielles et artisanales demande, afin de gagner de l'espace, de prévoir des bâtiments à plusieurs niveaux ainsi que des parkings souterrains.

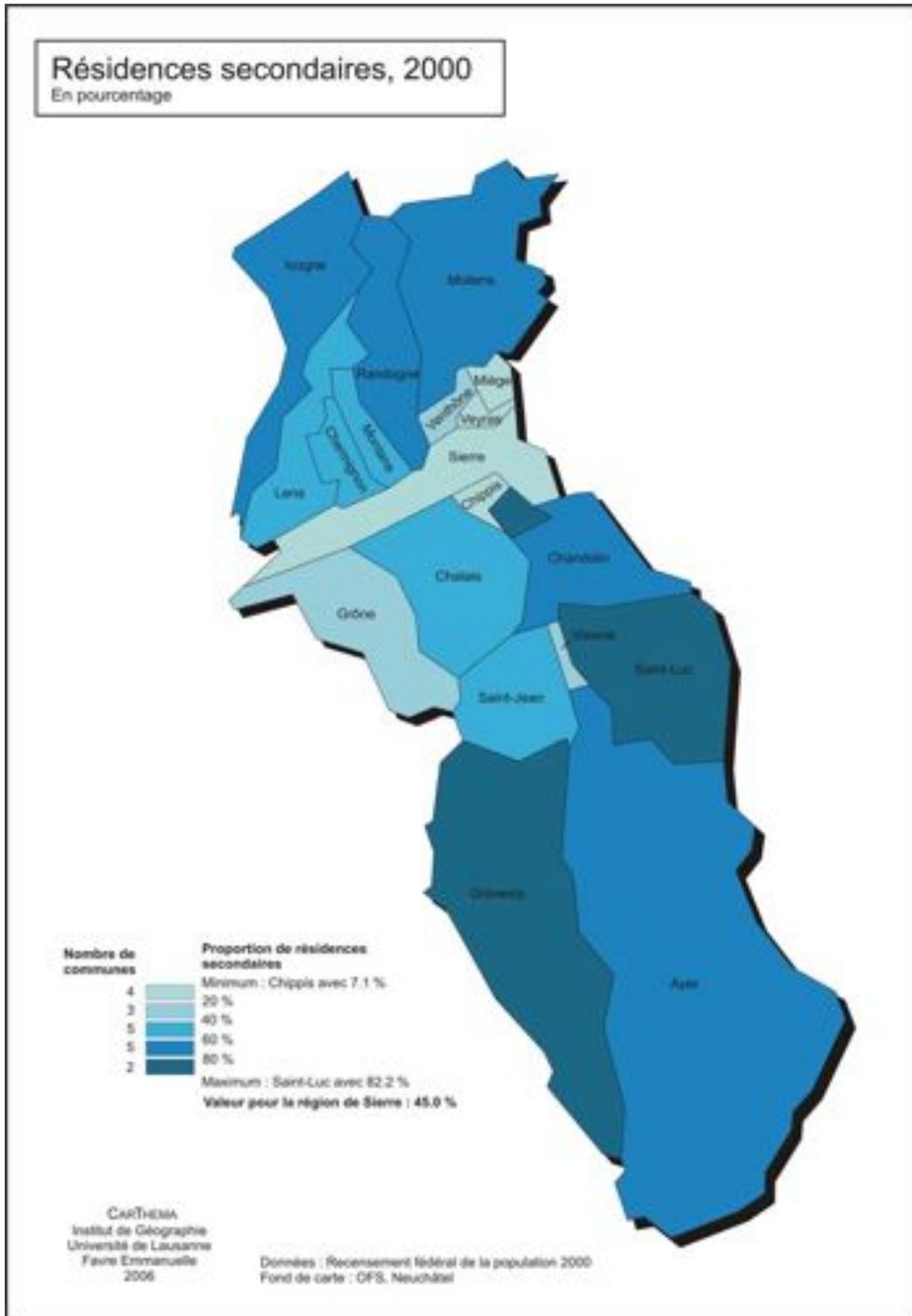
Dans les villages du Val d'Anniviers, ainsi que dans les villages périurbains, le problème est plus complexe. Doit-on privilégier la densité au détriment du paysage ou doit-on privilégier des formes de logement peu dense au détriment de l'utilisation du sol ? La structure originelle du bâti est en effet moins compacte qu'en ville. Pour les villages touristiques, le cachet rural est particulièrement important car les visiteurs ne cherchent pas à retrouver sur leur lieu de vacances les caractéristiques de l'espace urbain qu'ils viennent de quitter. Le noyau ancien du village doit être préservé en priorité, sans toutefois exclure certaines rénovations respectant la structure d'antan. Densifier ces espaces peut suivre les chemins suivants :

- Concentrer les constructions à l'extérieur du village. Ce principe, appelé « décentralisation concentrée », signifie que des centres secondaires de petite dimension soient établis en dehors du village d'origine, qui garderait sa fonction centrale pour les activités touristiques et commerciales. Ces centres secondaires devraient alors être reliés à un réseau de transports publics adéquat afin d'éviter une augmentation du trafic routier. [Aoukich-Sägesser 2004 : 110]
- Interdire les voitures limiterait la dispersion des constructions à des distances pouvant être parcourues à pied et améliorerait la qualité de vie. De plus, les parkings consomment d'importantes surfaces alors qu'ils ne sont utilisés qu'une partie de l'année. L'expérience des stations haut-valaisannes de Zermatt et de Saas Fee montre des résultats très positifs, autant pour l'économie (augmentation des nuitées hôtelières) que pour l'environnement. Pour cela, un réseau de chemin de fer performant semble nécessaire. L'inconvénient d'une telle mesure est que les habitants qui ne travaillent pas dans le tourisme sont plus dépendants de leur voiture et se verraient peut-être dans l'obligation de déménager en plaine. [Bridel 1996 : 231-23]

Pour les communes périurbaines, les habitants ayant choisi de s'y établir recherchent un cadre particulier, qui se distingue de celui de la ville. La population possédant des besoins en matière de logement qui divergent, l'offre doit donc être diversifiée. La popularité des tours, en vogue dans les années 1970, a depuis cette époque considérablement diminué ; c'est pourquoi, l'Observatoire de la ville et du développement durable propose de combiner habitat individuel dense et petits immeubles dans les zones possédant des espaces à bâtir importants. [Cunha 2005 : 23]

6.1.2 Privilégier l'offre hôtelière à la construction de résidences secondaires

Phénomène ancien en Suisse romande, la construction de résidences secondaires a fortement augmenté ces dernières années dans les communes touristiques valaisannes. Au début principalement limité aux habitants du canton, ce sont aujourd'hui des résidents de l'ensemble de la Suisse, voire de l'étranger qui achètent ou font construire un chalet de vacances. Il faut également inclure les personnes originaires du lieu mais travaillant en zones urbaines, qui acquièrent une résidence pour y passer les week-ends. [Aoukich-Sägesser 2004 : 64] Dans la région de Sierre, ce sont les communes touristiques du Val d'Anniviers qui possèdent les taux les plus élevés, voire presque excessifs (plus de 80 % pour Grimentz et Saint-Luc).



Cette forme de tourisme concurrence de plus en plus l'hôtellerie qui pourtant possède, d'un point de vue du développement durable, de nombreux avantages :

Dimensions	Avantages
Economie	<ul style="list-style-type: none"> - Crée des emplois - Profite aux commerces et restaurants locaux (les clients de l'hôtellerie sont plus dépensiers) - N'induit pas une hausse des prix immobiliers
Société	<ul style="list-style-type: none"> - Certains hôtels, ayant plus de 50 ans font partie du patrimoine des stations - Evite le phénomène des volets clos et améliore ainsi l'ambiance
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Réduit la consommation du sol - Réduit les coûts d'urbanisation - Réduit les déplacements - Ne morcelle pas le paysage

[Bridel 1999 : 234 ; Bridel 1996 : 232]

L'unique argument jouant en faveur des résidences secondaires réside dans les bénéfices procurés aux entreprises du secteur de la construction (génie civil, immobilier) et aux communes, à travers les impôts. Hormis cela, elles sont particulièrement consommatrices d'espace, car il s'agit pour la plupart de maisons individuelles. Elles sont, de plus, fréquemment sous-utilisées (10 à 15 % en moyenne de taux d'occupation) et ne sont que rarement louées. Etant le plus souvent situés en dehors du noyau de la station, elles accentuent les besoins en mobilité. [Guérin 2005: 45 ; Bridel 1999 : 234]

Plusieurs solutions, dont la plupart sont financières, pourraient enrayer l'accroissement des résidences secondaires et ainsi éviter la perte d'une image architecturale cohérente et des caractéristiques essentielles du paysage rural :

- Faciliter les démarches de mise en location et établir des taxes de non-séjour pour inciter les propriétaires à louer leurs chalets. Cette mesure permettrait dans le même temps de payer les coûts des infrastructures. [Guérin 2005 : 176 ; Bridel 1996 : 232]
- Orienter le marketing vers le tourisme doux, c'est-à-dire qui respecte l'environnement, les valeurs culturelles, l'architecture et le paysage. [Bridel 1999 : 250-51]
- Elargir les activités économiques afin de diminuer la dépendance envers le tourisme.
- Entretien des hôtels, parfois vétustes. Les établissements de la région appartiennent souvent à des entreprises familiales, qui peinent à investir suffisamment afin d'effectuer des rénovations. Des crédits à taux préférentiels pourraient être établis. [Guérin 2005 : 184 ; Aoukich-Sägesser 2004 : 64]

Dans le même but, les six communes du Haut-Plateau ont, à la fin de l'année 2005, instauré un moratoire sur les résidences secondaires non louées. Jusqu'à la fin 2006, il sera interdit de construire ce type de logement dans le périmètre délimitant la station de Crans-Montana ainsi que sur les hauteurs du village de Lens. Les communes se donnent ainsi une année pour réfléchir au développement de la station et pour établir un règlement d'aménagement du

territoire. Ce dernier instaurera un quota entre les résidences principales et secondaires (60 %-40 % ou 70 %-30 %, le taux n'est pas encore définitivement établi). A noter que les locaux de l'hôtellerie et la parahôtellerie, pour autant que le propriétaire prouve qu'il loue son bien un certain nombre de jour par an, seront considérées comme des résidences principales. D'autres idées pourraient également voir le jour comme une taxe de remplacement pour les communes ayant atteint la limite des quotas. [Savary 2006 ; Fragnière 2005]

Dans les communes touristiques, nous pouvons aussi nous poser la question de la ségrégation entre les habitants permanents et les habitants temporaires. Selon l'étude Valosta, mandatée par l'Office fédéral du logement, ce problème toucherait particulièrement la station de Crans-Montana, ainsi que celles de Verbier et de Champéry. En raison de l'augmentation des prix et du manque de logements disponibles, certains résidents locaux (les familles mais aussi les saisonniers), ne parviennent plus à trouver une habitation. De ce fait, ils s'installent dans les villages à proximité de la station, où les prix sont plus abordables. Ils continuent toutefois de travailler dans la station, ce qui crée de nouveaux flux pendulaires. Pour lutter contre l'inflation des loyers destinés aux résidents permanents, les communes pourraient céder à des conditions favorables des terrains leur appartenant. [Pellegrini 2006]

6.2 Réduire la mobilité

6.2.1 Coordonner transports et aménagement du territoire

Si, comme nous venons de le constater au chapitre 6.1.1, la structure de l'habitat possède une influence sur les transports, l'inverse se révèle également véridique. [Schad 2003 : 65]

Pour une région touristique comme celle de Sierre, il est particulièrement important d'investir dans une politique de transport durable. Tout d'abord, nous avons vu que la qualité de l'air fut par le passé l'une des raisons principales de la venue des touristes. Aujourd'hui encore, les touristes se rendent avant tout dans la région pour profiter de l'air frais des montagnes et pour se détendre. Ils aspirent à un certain calme, qui ne doit pas être troublé par les embouteillages ou le bruit de la circulation routière.

Afin de réduire la mobilité et ses nuisances, certaines mesures peuvent être appliquées à l'ensemble du territoire :

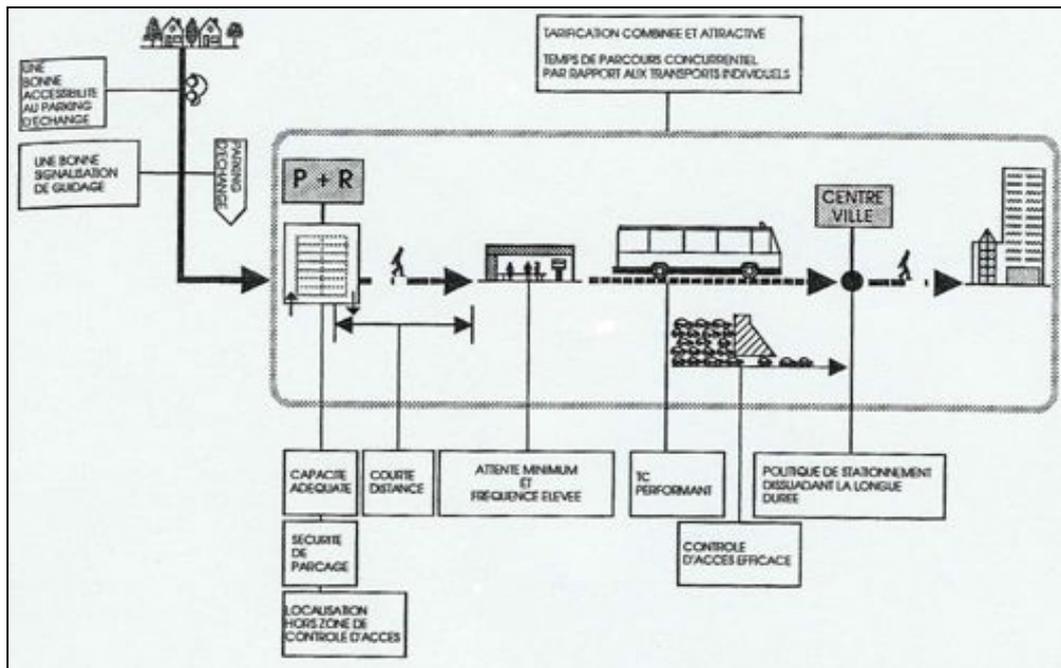
- Situer les emplois, les logements et les équipements publics dans les territoires bien desservis par les transports publics, comme à proximité des gares ou des arrêts de bus. [Cunha, Both, Mager 2002 : 57 ; ODT 2000 : 28] Le concept « Rail City », valorisant l'établissement de commerces dans les gares, correspond à cette mesure.
- Informer les conducteurs en leur présentant les nuisances occasionnées par les transports individuels motorisés et les responsabiliser en leur faisant prendre en charge les coûts sociaux et environnementaux qu'ils entraînent (impôts sur les véhicules à moteur, augmentation le prix des places de parc)³⁷. L'instauration d'une circulation alternée peut également être envisagée durant les pics de pollution. [Bronsard, in Zuideau 2000 : 244-245]
- Investir dans les transports publics et améliorer leur attractivité en rendant l'offre simple et confortable. Diminuer leur coût (ou les supprimer comme à Crans-Montana) mais aussi accentuer leur fréquence et faciliter leur accès et leur harmonisation. [Cunha, Both, Mager 2002 : 52-55 ; WWF 1999 : 62-66]
- Favoriser la locomotion douce par l'aménagement de bandes cyclables ou de zones piétonnes, tout en les séparant les unes des autres afin d'éviter les accidents. Le PAES de Crans-Montana est particulièrement actif dans ce domaine. « Augmenter l'activité physique et les distances parcourues quotidiennement à pied » est le but de plusieurs actions. La commune de Sierre subventionne quant à elle les vélos et les scooters électriques mais devrait, dans un premier temps, développer le réseau de bandes cyclables.

Les enjeux liés à la mobilité n'étant pas les mêmes selon les types d'espaces, certaines mesures s'appliquent à des territoires spécifiques :

Dans les aires touristiques, marquées par une faible densité de la population, le réseau routier constitue l'infrastructure de base. Toutefois, nous avons vu que le fait de privilégier la mobilité douce pouvait avoir une influence positive sur la densification de l'habitat. Les stations touristiques doivent également faire face à une affluence différente selon les périodes de l'année, la haute saison étant marquée par des problèmes de stationnement, d'exiguïté des rues et de maintien des chemins piétons. Le service de transports publics doit en conséquence être accentué en saison touristique. [Bridel 1998 : 169-176] Pour les pendulaires travaillant en

³⁷ Ce principe se nomme l'internalisation des coûts externes.

plaine, un système de covoiturage serait efficace dans le Val d'Anniviers et facilité par la présence d'une route unique. La promotion des systèmes intermodaux qui coordonneraient les différents modes de transports et les rendraient ainsi complémentaires pourrait également être une alternative. La vitesse et la flexibilité des transports individuels motorisés concurrencent les autres transports. Toutefois, créer des parkings d'échange à l'entrée des stations, permettraient de transférer les utilisateurs de ce mode de transports vers d'autres modes plus écologiques. L'avantage de cette mesure réside également dans son coût de réalisation modeste. [Cunha 2005 : 18] Néanmoins, les parkings d'échange devraient être coordonnés avec une politique de stationnement dissuasive au centre (actuellement l'offre est abondante et peu coûteuse) et avec une meilleure fréquence des transports publics.



Conditions nécessaires à l'exploitation d'un parking d'échange.

Les aires urbaines possèdent une population et une densité plus élevées. Elles sont ainsi davantage exposées à la pollution résultant du trafic ou à la congestion. Modérer le trafic dans les centres ou dans les zones résidentielles peut être une solution pour diminuer les désagréments et augmenter la sécurité. Cependant, pour être économiquement et socialement animé, le centre-ville doit maintenir une bonne accessibilité. [Bridel 1998 : 169-192]

La modération du trafic peut donc être une solution tant dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Dans la région de Sierre, des essais concluants ont été effectués à Crans-Montana, dans le cadre du PAES. Le projet du centre-ville de Sierre ainsi qu'un projet dans le Val d'Anniviers prévoient également d'y recourir. Trois formes de modération sont envisageables :

- Les zones piétonnes, uniquement réservées aux piétons.
- Les zones 30, où les véhicules restent prioritaires mais doivent réduire leur vitesse à 30 km/h.
- Les zones de rencontre, nouvellement introduite dans la législation routière fédérale. Dans ce type de zones, les véhicules peuvent circuler à vitesse limitée (20 km/h). Toutefois, ce sont les piétons qui sont prioritaires.

Dans tous les cas, une modération de trafic doit être coordonnée avec la politique de stationnement. Pierre François Schmid, directeur de Transportplan Sion, nous indique que, pour la place du Midi à Sion, le fait de supprimer les places de parc situées directement sur la chaussée avait eu des répercussions positives. De telles places créent, en effet, du trafic supplémentaire car certains automobilistes font des allers-retours jusqu'à ce qu'une place se libère. La tarification et la durée d'autorisation de stationnement ont également de l'importance. Elles doivent, au centre-ville ou au cœur des stations, dissuader les automobilistes de laisser leur véhicule toute la journée mais leur permettre d'y rester pour une courte durée (deux à trois heures au maximum) afin de profiter des commerces et de l'animation. Pour qu'une modération soit efficace, plusieurs mesures d'aménagement doivent être prises. Tout d'abord, la signalisation doit être claire. Ensuite, une chaussée trop large peut inciter les automobilistes à conduire plus vite. De même, lorsque la distinction entre la route et le trottoir n'est pas explicite, comme c'est le cas sur la Place du Midi à Sion, les conducteurs sont plus prudents car conscients du danger. Par contre, lorsque les deux espaces sont clairement définis, par des arbres ou des bacs à fleurs par exemple, les automobilistes perçoivent moins le danger et roulent alors plus rapidement.

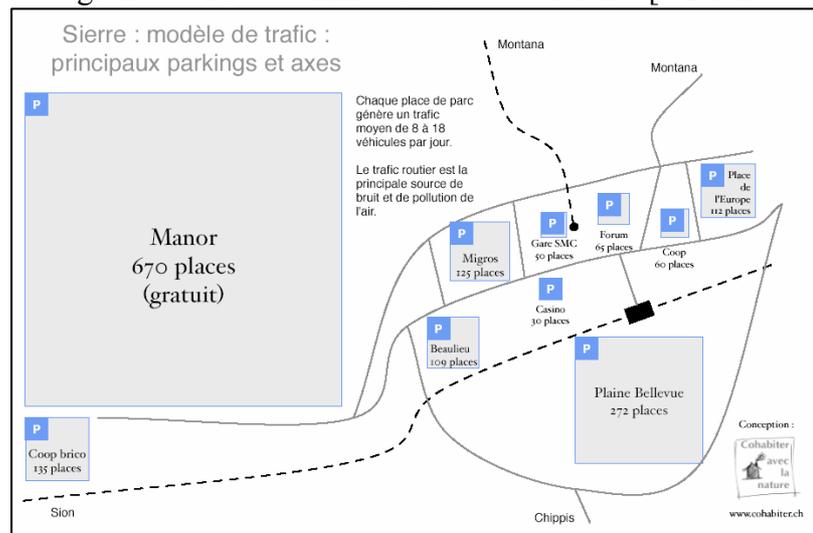
6.2.2 Créer une mixité fonctionnelle

La Charte d'Athènes, édictant les règles de l'urbanisme fonctionnel, a introduit depuis 1933 la séparation systématique des affectations pour des raisons hygiéniques, esthétiques et sociales. Soixante ans plus tard, en 1994, la Charte d'Aalborg, adoptée par une association de villes européennes, remet en cause ce principe rigide en prônant la mixité fonctionnelle. Cette dernière possède l'avantage de raccourcir les distances et donc d'amoindrir la dépendance envers l'automobile. La locomotion douce devient alors plus pratique. Afin d'éviter l'augmentation des nuisances, il est clair que les zones artisanales et industrielles polluantes ou bruyantes doivent demeurer à l'extérieur de la ville. D'un point de vue social, la mixité fonctionnelle anime et développe des réseaux sociaux de proximité. La qualité de l'urbanisation est, encore une fois, l'une des clés de la réussite d'un tel processus. [Cunha 2005 : 17]

Pour parvenir à une mixité fonctionnelle, plusieurs principes doivent être établis :

- Rechercher un équilibre entre l'emploi, le logement, les commerces et les loisirs. L'espace public et les équipements collectifs structurent le tissu urbain. Pour y parvenir, une coopération intercommunale semble être nécessaire. Une structure polycentrique, c'est-à-dire comprenant plusieurs centres secondaires, souvent évoquée dans les débats sur la mixité, ne nous semble pas adaptée à la région de Sierre en raison des dimensions insuffisantes du centre urbain. [Cunha 2005 : 19-21, 25]
- Favoriser non seulement la diversité des affectations mais aussi leur réversibilité pour que le processus soit évolutif et puisse s'adapter. [Cunha, Both, Mager 2002 : 58]
- Réduire les dimensions des centres commerciaux et des installations de loisirs et les situer dans les centres. Une étude³⁸ réalisée en France auprès de 200 ménages a comparé les effets induits par les activités d'un magasin de quartier à ceux d'un hypermarché situé en périphérie. Il en ressort que l'approvisionnement et la fréquentation de ce dernier, demande en moyenne la consommation de 80 fois plus de pétrole et 130 fois plus de surface. De plus, 80 fois plus de CO₂ sont produits et 20 fois plus de bruit sont émis. En Suisse, 10 % des kilomètres parcourus en voiture sont effectués par les clients des grands centres commerciaux ou de loisirs. [ODT 2004 :

73 ; Dron, in Cunha, Ruegg 2003 : 256] La politique de stationnement influence encore une fois les choix des consommateurs. A Sierre par exemple, les parkings gratuits et abondants des centres commerciaux situés en périphérie incitent la fréquentation de ce type de commerces.



³⁸ Dron D., Cohen de Lara M. 1995. *Pour une politique soutenable des transports*. Paris : Rapport au ministre de l'Environnement.

7. Conclusion

« Au pire (...), les grandes vallées alpines seront recouvertes d'un tapis de constructions avec une succession de villages anonymes et sans âme, et des agglomérations étouffées par le trafic. » Lukas Bühlmann, directeur de L'association suisse pour l'aménagement du territoire. [Cattaneo 2004 : 48]

Afin que cette prévision ne devienne jamais une réalité, la région de Sierre doit établir une politique de développement territorial durable. Pour cela, elle doit s'écarter du chemin emprunté ces dernières années. Le projet ambitieux du centre-ville de Sierre et le règlement d'aménagement du territoire des communes du Haut-Plateau, qui fera suite à l'instauration courageuse du moratoire sur les résidences secondaires, parviendront-ils à infléchir l'étalement urbain et régler les problèmes liés à la mobilité ? Dans un pays où les intérêts fonciers l'emportent souvent sur les nécessités d'aménagement, les choix politiques seront-ils suffisamment tranchés pour inverser les tendances territoriales non durables ?

La région de Sierre a tout avantage à miser sur le développement durable si elle veut conserver son patrimoine naturel et culturel qui fait d'elle une destination touristique agréable. A l'heure de la concurrence internationale, lutter contre l'appauvrissement du paysage et conserver un cachet particulier devient une nécessité absolue.

L'échelle régionale³⁹, utilisée dans ce travail, est une échelle pertinente pour résoudre les objectifs du développement territorial durable. La mise en valeur des atouts touristiques, la gestion de la mobilité, la répartition judicieuse des diverses affectations sont des domaines où les communes ne peuvent agir individuellement. Leurs intérêts particuliers nuiraient incontestablement au développement harmonieux de la région. Les rivalités communales visant l'augmentation des recettes fiscales (par exemple l'extension de zones résidentielles de logements individuels) amèneraient forcément des répercussions territoriales négatives. Auparavant principalement limitées aux domaines scolaire et policier, les coopérations intercommunales tendent à se multiplier. En effet, les six entités du Haut-Plateau ont compris les bénéfices qu'elles pouvaient tirer d'une saine collaboration. Les communes du Val d'Anniviers poussent le raisonnement encore plus loin, en envisageant une fusion.

A ce jour, les associations régionales ne possèdent que peu de pouvoir décisionnel. Ce sont pourtant bien ces mêmes associations qui sont le plus à même de cerner et d'intégrer les besoins et défis du développement durable du territoire. Les impliquer dans les processus décisionnels serait un moyen de renforcer la réflexion régionale et de donner un vrai dynamisme et une consistance aux actions concrètes à mettre en œuvre.

Si elle est capable de conserver ses atouts, de remettre en cause certaines options inappropriées et de fixer les bonnes priorités, la région sierroise est certainement en mesure de se diriger vers un vrai développement durable. La motivation de ses citoyens conscients de leur responsabilité envers les générations futures saura, nous l'espérons, influencer les projets et décisions dans ce sens.

³⁹ Au sens de la région MS, qui est délimitée par les bassins d'emplois.

8. Bibliographie

Ouvrages

Dictionnaires

Brodhag Ch. *et al.* 2004. *Dictionnaire du développement durable*. Paris : Afnor.

Merlin P., Choay F. 1996. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris : Presses Universitaires de France.

Ouvrages généraux

Aoukich-Sägesser C. 2004. *Urbanisation de la montagne et développement durable : Le cas de Château-d'Oex*. Mémoire de licence. Lausanne : Institut de géographie.

Benhayoun G., Gaussier N., Planque B. (eds). 1999. *L'ancrage territorial du développement durable : de nouvelles perspectives*. Paris : l'Harmattan.

Boulianne L.-M., Sfar D. 2003. *Nouvelles technologies d'information et de communication (NTIC) et développement régional*. Lausanne : CEAT.

Bridel L. 2002. *Manuel d'aménagement du territoire en Suisse romande*. Volume 3. Genève : Georg.

Bridel L. 1999. *Manuel d'aménagement du territoire en Suisse romande*. Volume 2. Genève : Georg.

Bridel L. 1996. *Manuel d'aménagement du territoire en Suisse romande*. Volume 1. Genève : Georg.

CEMAT. 2005. *13^e Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire (CEMAT), Ljubljana (Slovénie), 16-17 septembre 2003 – Documents de la conférence*. Strasbourg : Editions du Conseil de l'Europe.

Cercl'Air. 1996. *La protection de l'air en Suisse. Report : Canton du Valais*. Zollikerberg : Druckerei Feldegg.

Conseil fédéral suisse. 2002. *Stratégie 2002 pour le développement durable, rapport du 27 mars 2002*. Berne : CF.

Cunha A. 2005. *Développement urbain durable, écourbanisme et projet urbain*. Lausanne : IGUL.

Cunha A., Both J.-F., Mager C., en collaboration avec ECOSCAN SA. 2002. *Evaluation du territoire, développement durable et prospective – Les lignes directrices du canton de Vaud*. Travaux de recherche n.23. Lausanne : Institut de géographie.

Cunha A., Knoepfel P., Leresche J.-P., Nahrath S. 2005. *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*. Lausanne : PPUR.

Cunha A., Ruegg J. (eds). 2003. *Aménagement du territoire et développement durable*. Lausanne : PPUR.

DFJP/OFAT. 1981. *Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire*. Berne : OFAT.

Decoutère S., Ruegg J., Joye D. 1996. *Le management territorial. Pour une prise en compte des territoires dans la nouvelle gestion publique*. Lausanne : PPUR

FST, OFS. 2005. *Le tourisme suisse en chiffre*. Berne : FST.

Guérin J. 2005. *Tourisme et utilisation du sol dans le canton du Valais. Diagnostic de l'hébergement touristique et étude prospective des mesures cantonales d'aménagement du territoire*. Mémoire de licence. Lausanne : Institut de géographie.

INFRAS, ORL, C.E.A.T. 2001. *Planification directrice cantonale et développement durable. Un outil de travail*. Berne : ODT.

ODT. 2006. *Rapport sur l'aménagement du territoire 2005 : Résultats de la consultation*. Berne : ODT.

ODT. 2005. *Rapport 2005 sur le développement territorial*. Berne : ODT.

ODT, OFS. 2005. *Bâtiments, logements et population hors zones à bâtir*. Neuchâtel : OFS.

OFAT. 1996. *Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse*. Berne : OFAT.

OFS, OFEFP, ODT (éd.). 2003a. *Monitoring du développement durable (MONET). Rapport final – Méthodes et résultats*. Neuchâtel : OFS.

OFS, OFEFP, ODT (éd.). 2003b. *Le développement durable en Suisse. Indicateurs et commentaires*. Neuchâtel : OFS.

OFS. 2005. *Recensement fédéral de la population 2000. Vie active, pendularité et formation*. Neuchâtel : OFS.

OFS. 2003. *Recensement fédéral de la population 2000. Structure de la population, langue principale et religion*. Neuchâtel : OFS.

OFS. 2002. *Recensement fédéral de la population 2000. Evolution de la population des communes 1850-2000*. Neuchâtel : OFS.

OFS. 2001. *Utilisation du sol : hier et aujourd'hui. Statistique suisse de la superficie*. Neuchâtel : OFS.

Pro Natura. 2005. *Point de vue : milieu bâti et paysage*. Bâle : Pro Natura.

Rochat J.-N. 2003. *Développement durable et ville compacte : portées et limites d'un concept (perspective vaudoises)*. Mémoire de licence. Lausanne : Institut de géographie.

Schuler M., Dessemontet P., Joye D. 2005. *Les niveaux géographiques de la Suisse*. Neuchâtel : OFS.

Sedjari A. *Aménagement du territoire et développement durable ; quelles intermédiations*. Paris : l'Harmattan.

Zuindeau B. (éd) 2000. *Développement durable et territoire*. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion.

Ouvrages spécifiques sur le Valais et la région de Sierre

Conne O. 1991. *La contrée de Sierre, 1302-1914*. Sierre : Imprimerie Centrale.

Cosinschi M. 1994. *Le Valais. Cartoscopie d'un espace régional*. Lausanne : Payot.

Crettaz B. 1979. *Nomades et sédentaires dans le Val d'Anniviers*. Genève : Grounauer.

Curdy Ph. et al. 2002. *Histoire du Valais. Annales valaisannes 2000-2001*. Sion : Société d'histoire du Valais romand.

Département fédéral de l'intérieur. 2004. *Inventaire des sites construits à protéger en Suisse. Sites construits d'importance nationale : Canton du Valais*. Berne : Département fédéral de l'intérieur.

Doriot Galofaro S. 2005. *Un siècle de tourisme à Crans-Montana. Lectures du territoire*. Ayer : Editions Porte-Plumes.

Epiney L. 2003. *Développement durable. Val d'Anniviers*. Lausanne : EPFL.

Favre E. 2003. *Les conséquences de l'implantation d'une usine d'aluminium sur la commune de Chippis*. Travail de demi-licence. Lausanne : Institut de géographie.

Furrer N. 2001. *Mise en valeur du patrimoine et développement durable. Exemple du chemin du Pain de Saint-Luc (Valais)*. Mémoire de licence. Neuchâtel : Institut de géographie.

Maître H. 1996. *Sierre, temps et moments*. Sierre : Monographic SA.

Monod J. 2004. *Sierre et le Val d'Anniviers*. Sierre : Editions à la Carte.

SEREC (Association Suisse pour le Service aux Régions et aux Communes). 2001. *Evolution socio-économique de la population du Val d'Anniviers, 1970-2000*. Vissoie : SEREC.

Schuler M. et al. 1997. *Atlas structurel de la Suisse*. Zürich : Verlag Neue Zürcher Zeitung.

Thurre P. 1992. *Crans-Montana, un autre regard*. Sion : Gessler SA.

WWF. 1999. *L'avenir du Valais : le développement durable. Une contribution du WWF au débat*. Sion : WWF Valais.

ZUFFEREY M.-A. 1982. *Chippis de la communauté paysanne au bourg industriel*. Sierre : Editions monographic SA.

Zwissig E., Mathier A. 1978. *Sierre « l'Agréable ». Le vieux Bourg et ses quartiers*. Sierre : W. Schoechli.

Articles

Böhme Ch. Meyer U. 2003. Plaidoyer pour la densification des villes. *La Revue Durable* 2/03.

Bosshart F. 2005. L'énergie, clé d'un avenir durable. *Forum du développement territorial* 1/2005 : pp. 45-57.

Cattaneo P. 2004. De quoi sera fait notre avenir ? *Forum du développement territorial* 3/2004 : pp. 45-57.

DuPasquier A. 2004. Guide des outils d'évaluation de projets selon le développement durable. *Die Stadt – les villes* 5/04 : pp.19-20.

ECOPLAN. 2000. Siedlungsentwicklung und Infrastrukturkosten. *Aménagement du territoire. Bulletin d'information* 4/2000 : pp. 35-40.

Fauchère P. 2006. Conte de ville. *Le journal de Sierre*, 28 avril.

Fragnière V. 2006. « Sierre va bouger ». *Le Nouvelliste*, 4 juillet.

Fragnière V. 2005. Ne plus être ce qu'elle a été. *Le Nouvelliste*, 17 décembre.

Geiger R. 2005. Instruments économiques dans l'aménagement du territoire : continger le sol pour en limiter la thésaurisation. *Forum du développement territorial* 3/2005 : pp. 57-59.

Keiner M. 2005. Nouveaux instruments d'accompagnement pour assurer la durabilité du développement territorial. *Forum du développement territorial* 3/2005 : pp. 36-38.

Hildebrand T. 2005. Mythos Öffentlicher Raum. *Collage* 3/05 : pp 12-13.

November A. 1998. Aménagement du territoire et esquisse d'indicateurs du développement durable. *Collage* 4/98 : pp 30-31.

ODT. 2000a. Données sur l'évolution de l'utilisation du sol. *Aménagement du territoire. Bulletin d'information* 4/2000 : pp. 24-28.

ODT. 2004. Le développement durable : les réseaux de partenariat. *Forum du développement territorial* 2/2004. Berne : ODT.

Pellegrini V. 2006. Dur, de loger à la montagne... *Le Nouvelliste*, 1 juin.

Savary L. 2006. Les premières ébauches du futur règlement. *Le Nouvelliste*, 29 juin.

Schad H. 2003. Interactions entre développement territorial et transports. *Forum du développement territorial* 2/2003 : pp. 64-65.

Ainsi que divers articles tirés du bulletin d'information de la Ville de Sierre, n. 1 et 2.

Notes et documents de cours

Cunha A. 2004/5. *Développement urbain durable et politique territoriale*. Cours de 2^e cycle à l'institut de géographie de l'Université de Lausanne.

Ruegg J. 2005/6. *Politiques territoriales I et II*. Cours de 2^e cycle à l'institut de politiques territoriales et d'environnement humain de l'Université de Lausanne.

Textes de lois et règlements

Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) RS 700, du 22 juin 1979. (Etat le 13 mai 2003).

Plans

Service de l'aménagement du territoire. 2000. *Plan directeur cantonal. Canton du Valais*. Sierre : Service de l'aménagement du territoire.

Ville de Sierre. 2005. *Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville*. Sierre.

Sites Internet

http://www.are.admin.ch/are/fr	Office du développement territorial
http://www.aspan.ch/fr	Association suisse pour l'aménagement national
http://www.f-s-u.ch/fr	Fédération suisse des urbanistes
http://www.monet.admin.ch	Système d'indicateurs du développement durable (MONET)
http://www.sierre.ch	Ville de Sierre
http://www.sierre-region.ch	Sierre Région
http://www.vs.ch	Etat du Valais

Cartes

Office fédéral de la topographie. 1992. Carte Nationale, Col du Pillon, au 1 : 100'000.

Office fédéral de la topographie. 1977. Carte Nationale, Val de Bagnes, au 1 : 100'000.

9. Annexes

- Annexe 1 : Les postulats du développement durable
OFS. OFEFP. ARE 2003 : 18-20
- Annexe 2 : Les niveaux géographiques du district de Sierre
Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 225
- Annexe 3 : Carte topographique de la région de Sierre
Office fédéral de la topographie
- Annexe 4 : La typologie communale
Schuler, Dessemontet, Joye 2005 : 117-118
- Annexe 5 : Les pyramides des âges
Favre Emmanuelle (recensement de la population, OFS 2000)
- Annexe 6 : Méthode d'évaluation
Favre Emmanuelle
- Annexe 7 : Tableaux des données utilisées pour l'évaluation
Favre Emmanuelle
- Annexe 8 : Articles sur les projets de la ville de Sierre
Le journal de Sierre, le Nouvelliste
- Annexe 9 : Carte de l'évolution du report modal entre 1990 et 2000
Favre Emmanuelle (recensement de la population, OFS 2000)

Annexe 1 : les postulats du développement durable

Postulats pour l'efficacité économique

Principe général	8	Ordre économique au service du bien commun	Le système économique doit satisfaire véritablement et efficacement les besoins de l'individu et de la société. L'ordre économique doit être aménagé de manière à encourager l'initiative individuelle, mais aussi à mettre l'intérêt personnel au service du bien commun, de telle sorte que le bien-être des générations présentes et futures soit assuré.
Système économique	9a	Economie de marché	Les échanges de biens et de services sont régis par les principes de l'économie de marché. Des interventions se justifient lorsque le marché ne remplit plus son rôle ou qu'on a affaire à des biens présentant un intérêt public prépondérant (biens méritoires).
	9b	Vérité des coûts et principe du pollueur-payeur	Les prix doivent refléter la disponibilité des ressources naturelles, des facteurs de production, des marchandises, des services et des coûts externes. Le principe du pollueur-payeur doit être appliqué de manière systématique, sauf pour les biens présentant un intérêt public prépondérant.
	9c	Interventions conformes au système	Pour toute intervention sur le marché, il faut recourir aux instruments de l'économie de marché.
Efficacité et compétitivité	10a	Promotion de l'efficacité économique	L'efficacité économique d'une société et son capital productif, social et humain doivent être à tout le moins préservés au fil du temps. Ce capital ne devrait pas seulement croître quantitativement, sa qualité devrait aussi constamment être améliorée.
	10b	Ordre économique favorable à l'innovation et à la concurrence	Les conditions de l'économie de marché devraient être aménagées de telle manière que les innovations soient encouragées et qu'on puisse maintenir les marchés en état de fonctionner, voire améliorer constamment leur fonctionnement. La compétitivité et la qualité de la place économique doivent être maintenues et améliorées.
	10c	Encouragement de la recherche	La recherche et le développement allant dans le sens du développement durable doivent être encouragés.
	10d	Limitation de l'endettement public	L'endettement des ménages publics ne doit être possible que dans la mesure où il ne met pas en péril la possibilité, pour les générations futures, de couvrir les besoins des individus et de la société.
Flexibilité et stabilité	11a	Prévisibilité des changements du système	Les conditions de l'économie doivent être aménagées de manière à favoriser la prise en compte du long terme et de manière à faciliter l'évolution sociale nécessaire pour faire face aux défis à venir. Les nouvelles mesures doivent être prévisibles.
	11b	Rapidité des changements ne mettant pas en péril la paix sociale	Ni la rapidité ni la lenteur des changements économiques ne doivent mettre en péril la paix sociale.
Production et consommation de biens et de services	12a	Production compatible avec l'environnement	Les charges et risques environnementaux des entreprises doivent être minimisés, leurs flux de matière et d'énergie doivent être optimisés.
	12b	Consommation sociale et compatible avec l'environnement	La consommation de biens et de services doit répondre à des critères d'équité et de respect de l'environnement.
	12c	Information transparente des entreprises et des consommateurs	Au sein et en dehors des entreprises, il convient de mettre en place des systèmes d'information (ou de management environnemental) permettant d'assurer autant que possible une production et une consommation durables.
Emploi	13	Emploi valorisant et permettant de gagner sa vie	Le système économique doit permettre aux personnes qui souhaitent exercer une activité professionnelle de trouver un travail valorisant qui leur permette de subvenir à leurs besoins.
Commerce international	14a	Commerce mondial compatible avec les besoins sociaux et l'environnement	Le commerce multilatéral doit favoriser une utilisation parcimonieuse des ressources naturelles, l'encouragement de technologies permettant une exploitation plus rationnelle des ressources écologiques ainsi que la justice sociale.
	14b	Commerce multilatéral utile à tous	Le système commercial multilatéral doit favoriser la couverture des besoins individuels et sociaux d'une nation sans que celle d'autres nations s'en trouve affectée.

Postulats pour la solidarité sociale

Principe général	1a	Garantie des droits de la personne humaine	Chaque individu a le droit de vivre dans la dignité et le droit à l'épanouissement de sa personnalité. La démocratie, le droit et la diversité culturelle sont garantis.
	1b	Limites de la liberté individuelle	L'épanouissement de la personnalité ne doit pas se faire aux dépens de la dignité d'autres personnes appartenant aux générations présentes et à venir.
Conditions de vie objectives	2a	Satisfaction des besoins	La satisfaction des besoins existentiels de la population doit être assurée à long terme. La population doit disposer d'une certaine marge de manœuvre pour assurer la couverture des besoins matériels et immatériels qui vont au-delà des besoins existentiels.
	2b	Promotion de la santé	La santé de l'être humain doit être préservée et favorisée.
	2c	Lutte contre la pauvreté	Une vie dans la dignité exclut tout état de pauvreté. Chaque individu vivant dans l'indigence bénéficiera de prestations de solidarité adaptées.
Conditions de vie subjectives	3a	Satisfaction et bonheur	Les possibilités pour les générations présentes et à venir de mener une existence satisfaisante et de trouver le bonheur doivent être préservées et favorisées.
	3b	Développement compatible avec le bien-être	L'évolution socio-économique et les modifications de l'environnement ne doivent pas se faire aux dépens du bien-être physique et psychique de l'individu.
Répartition équitable, égalité des chances	4a	Interdiction de toute discrimination	Personne ne doit être victime de discrimination en raison de ses qualités visibles ou invisibles.
	4b	Egalité des chances et répartition équitable	Chaque individu doit avoir les mêmes droits et les mêmes chances. Il s'agit de viser une répartition plus équitable des ressources conduisant au bien-être.
	4c	Intégration des défavorisés	L'intégration de groupes de population ou de régions défavorisés dans la vie économique, sociale, culturelle et politique doit être encouragée.
Renforcement de la cohésion sociale	5a	Compréhension entre les personnes et les cultures	Compte tenu du fait que le fonctionnement et la survie de la société dépendent essentiellement de la solidarité existant entre ses membres, il faut encourager les échanges et la compréhension entre les individus et les groupes.
	5b	Participation sociale et politique	La participation sociale et politique doit être encouragée.
Solidarité internationale	6a	Coopération au développement	Dans les pays en développement et en transition, la promotion du développement durable passe par la lutte contre la pauvreté. Le soutien apporté doit prioritairement bénéficier aux pays en développement, régions et groupes de population les plus pauvres.
	6b	Promotion de la paix et de la démocratie	La coexistence pacifique des peuples et des nations, le respect des droits humains et des structures démocratiques doivent être encouragés.
Développement et préservation du capital humain	7a	Développement du capital humain	Le savoir collectif et l'héritage socio-culturel doivent être encouragés et enrichis durablement
	7b	Liberté d'opinion et liberté de l'information	La libre circulation de l'information, la liberté d'opinion et d'expression sont garanties.
	7c	Encouragement de la capacité d'apprendre	La capacité à communiquer et à traiter des informations doit être encouragée.
	7d	Environnement favorable aux enfants	Les enfants et les jeunes notamment doivent pouvoir vivre dans un environnement ouvert, motivant, qui leur offre des perspectives d'avenir.

Postulats pour la responsabilité écologique

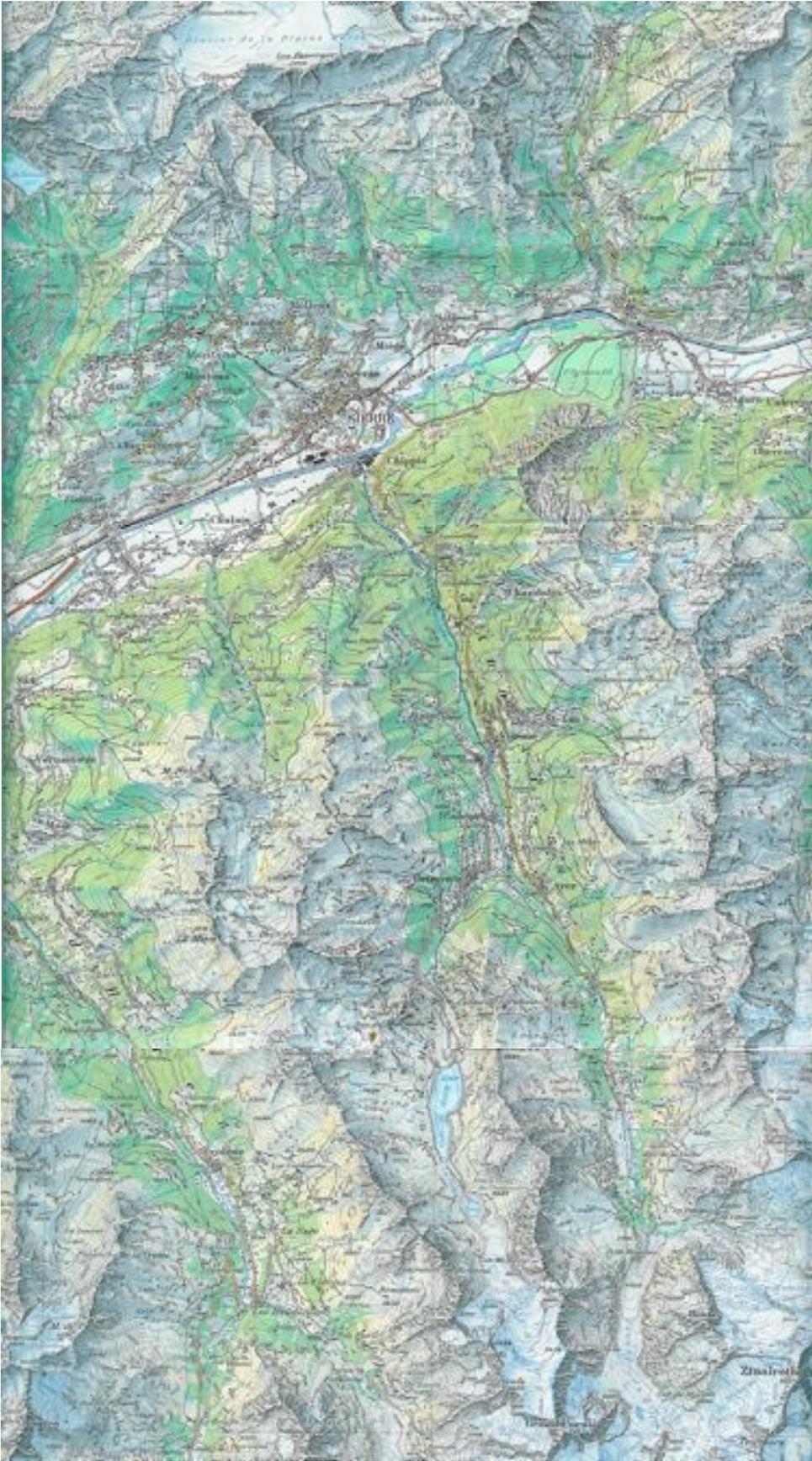
Principe général	15	Sauvegarde des ressources naturelles Sauvegarde de la biodiversité	Les ressources naturelles doivent être sauvegardées durablement et les dommages existants réparés La nature doit être sauvegardée dans sa diversité dynamique.
Utilisation des ressources	16a	Limitation de l'utilisation des ressources renouvelables	Les ressources renouvelables doivent être utilisées en deçà de leur niveau de régénération.
	16b	Limitation de l'utilisation des ressources non renouvelables	L'utilisation des ressources non renouvelables doit être maintenue à un niveau ne dépassant pas celui du potentiel de développement des ressources renouvelables
Déchets et substances	17a	Limitation des déchets biodégradables et des polluants	La charge environnementale occasionnée par les déchets et polluants dégradables doit être minimisée. La pollution ne doit en aucun cas dépasser le seuil d'absorption des écosystèmes.
	17b	Arrêt des émissions de polluants non biodégradables	Les émissions de polluants non dégradables doivent être évitées dans la mesure du possible.
Risques	18a	Compensation écologique	Chaque atteinte à la nature doit être compensée par des mesures préservant la diversité biologique ainsi que la qualité des biotopes et les liaisons entre eux.
	18b	Minimisation des risques écologiques	Il ne faut tolérer les risques d'accidents ayant des répercussions à grande échelle sur l'être humain et la biosphère que dans la mesure où ils n'entraînent pas de dégâts persistant plus d'une génération, et ce même en cas de sinistre total.
	18c	Précaution en cas d'incertitude	Quand il y a risque de perturbations graves ou irréversibles, il importe de prendre des mesures de précaution, même en l'absence de certitude scientifique absolue à propos de ce risque.
Rapidité des changements	19	Respect de la durée des processus naturels	Les atteintes anthropogènes sur la nature doivent laisser assez de temps à l'environnement pour y réagir par des processus naturels.
Paysages naturels et cultivés	20	Paysages naturels et cultivés convenables	L'aménagement du cadre de vie naturel de l'être humain doit s'inspirer des droits humains. L'être humain doit pouvoir vivre dans des paysages naturels et cultivés convenables

Annexe 2 : les niveaux géographiques du district de Sierre

Communes		Les niveaux géographiques																
		Les collectivités territoriales institutionnelles				Les espaces de la politique territoriale				Les régions d'analyse				Les typologies territoriales				
Population résidante en P 2000	Numéro de la commune Nom de la commune	Cantons	Districts	Régions d'aménagement du territoire	Régions LM	Régions de montagne	ZIR 2001	Grandes régions	Régions linguistiques 2000	Aires confessionnelles	Régions MS	Basstas d'entida	Agglomérations 2000	Aires métropolitaines	Types de communes (Z2)	Types de communes (S)	Groupes de communes	Typologie de régions MS
40018	District de Sierre																	
570	6231 Ayer	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03				06	5	6231	10
2657	6232 Chalais	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	14	4	6232	10	
95	6233 Chandolin	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03				07	5	6231	10
2711	6234 Chermignon	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	07	5	6234	10	
1491	6235 Chippis	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	12	2	6235	10	
404	6237 Grimetz	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03				07	5	6251	10
1866	6238 Grône	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	14	4	6238	10	
404	6239 Icogne	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03				17	6	6240	10
3357	6240 Lens	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03				07	5	6240	10
913	6241 Miège	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	14	4	6241	10	
770	6242 Molérens (VS)	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	14	4	6249	10	
2305	6243 Montana	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	06	5	6243	10	
2063	6244 Riedegne	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	06	5	6244	10	
196	6245 Saint-Jean	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03				17	6	6251	10
1872	6246 Saint-Léonard	23	2311	2306 236	4	1	1	2	1	099	03	6266	9	14	4	6246	08	
319	6247 Saint-Luc	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03				07	5	6231	10
14317	6248 Sierre	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	03	1	6248	10	
935	6249 Venthône	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	14	4	6249	10	
1422	6250 Veyras	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03	6248	9	14	4	6250	10	
451	6251 Vissoie	23	2311	2305 235	4	1	1	2	1	098	03				17	6	6251	10

La commune de Saint-Léonard n'est pas prise en compte dans mon étude car, bien que faisant partie du district de Sierre, elle est rattachée à la région de Sion.

Annexe 3 : Carte topographique de la région de Sierre



Annexe 4 : la typologie communale

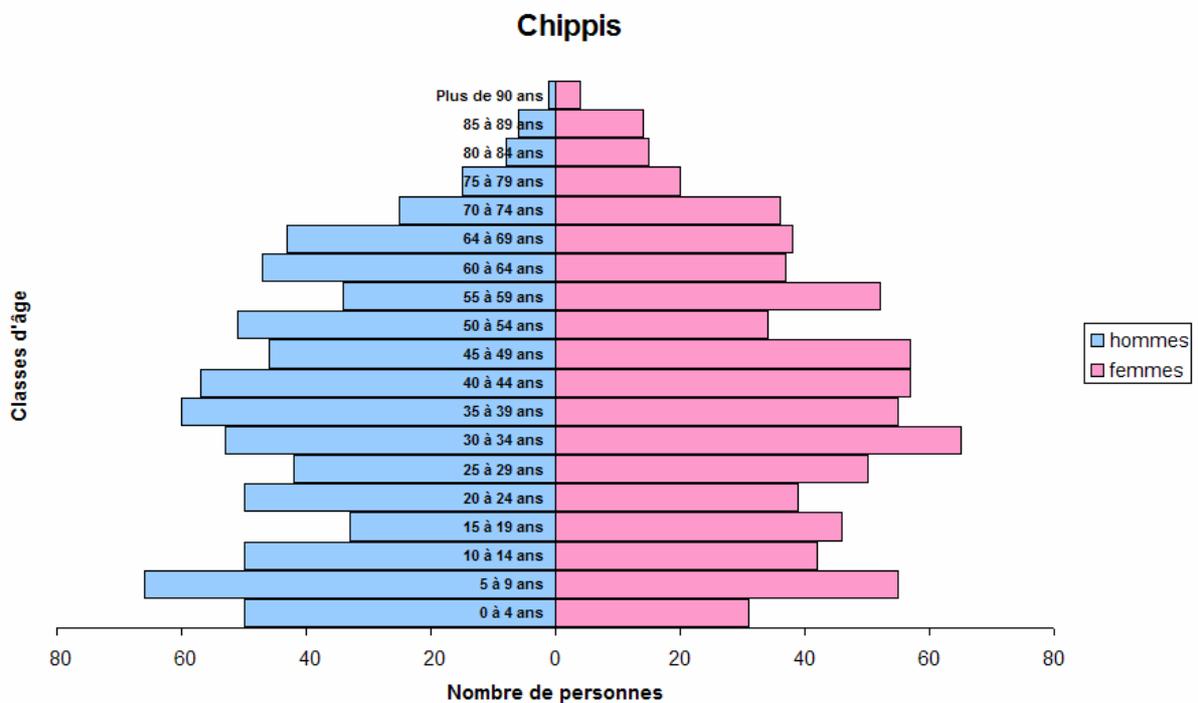
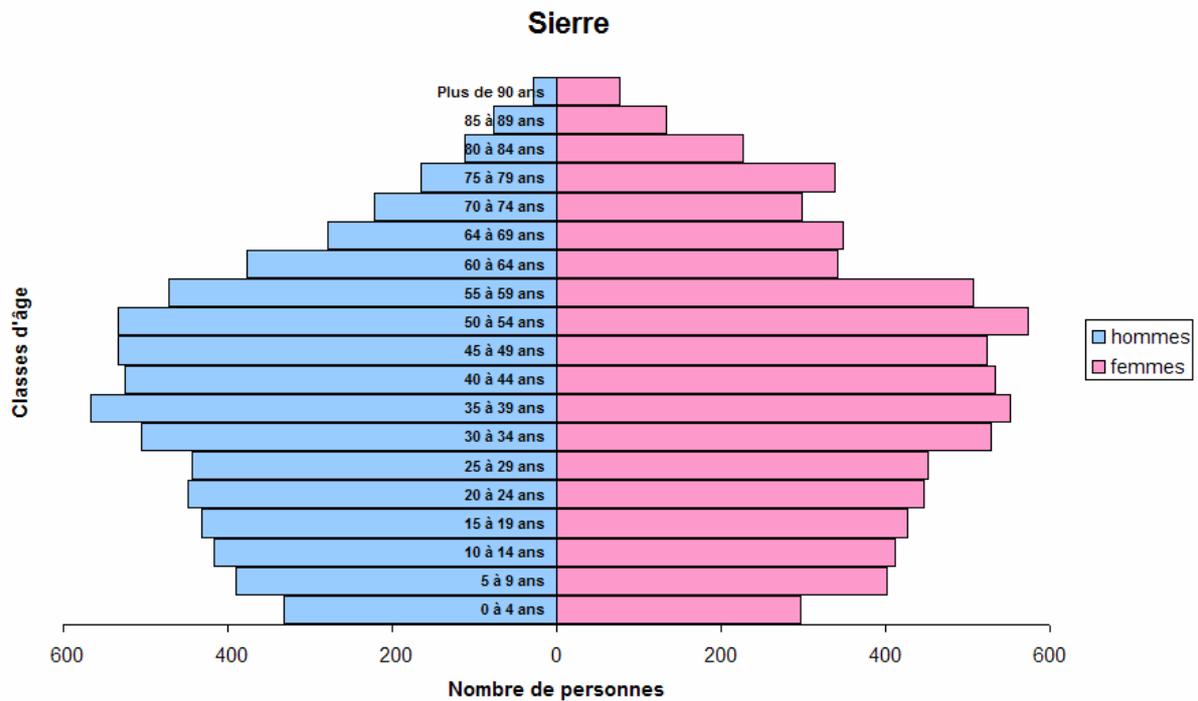
Les 22 types de communes

N°	Types de communes
1	Grands centres
2	Centres moyens
3	Petits centres
4	Centres de régions périphériques
5	Communes à revenu élevé
6	Communes touristiques
7	Communes semi-touristiques
8	Communes avec institutions collectives
9	Communes d'emploi de régions métropolitaines
10	Communes suburbaines de régions métropolitaines
11	Communes périurbaines de régions métropolitaines
12	Communes d'emploi de régions non métropolitaines
13	Communes suburbaines de régions non métropolitaines
14	Communes périurbaines de régions non métropolitaines
15	Communes pendulaires d'allochtones
16	Communes pendulaires d'autochtones
17	Communes industrielles et tertiaires
18	Communes industrielles
19	Communes agro-industrielles
20	Communes agro-tertiaires
21	Communes agricoles
22	Communes en forte régression démographique

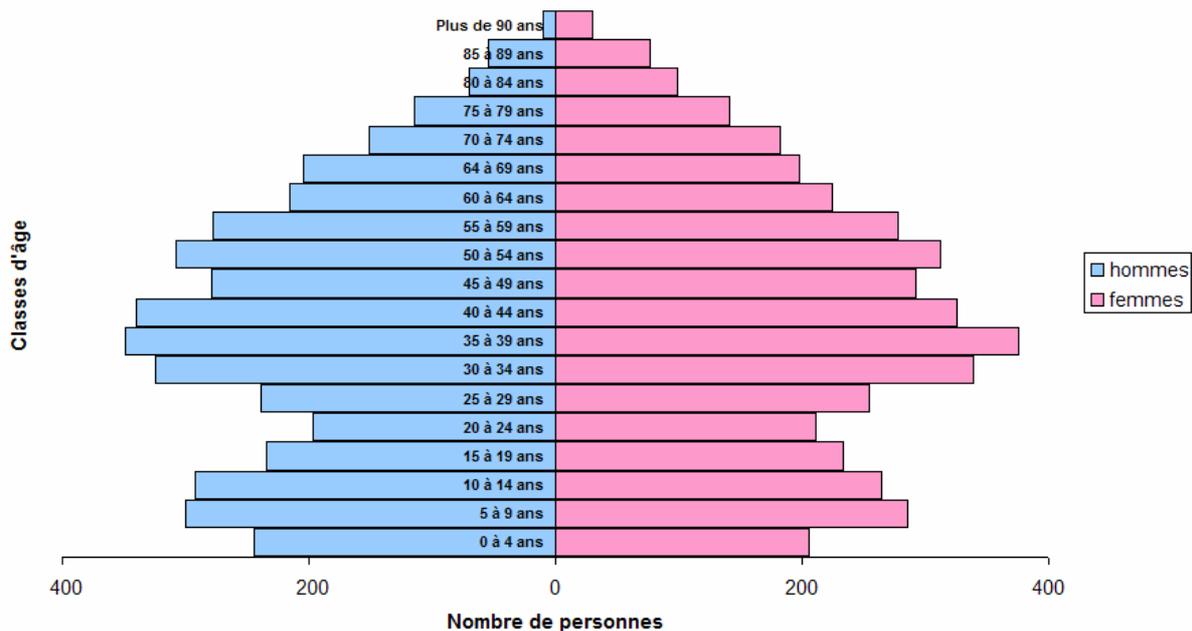
Les 22 types de communes ont été regroupés en 9 unités principales

N°	Types de communes
1	Centres (1,2,3)
2	Communes suburbaines (9,10,12,13)
3	Communes à revenu élevé (5)
4	Communes périurbaines (11+14)
5	Communes touristiques (6+7)
6	Communes industrielles et tertiaires (4,8,17,18)
7	Communes pendulaires rurales (15+16)
8	Communes agraires-mixtes (19+20)
9	Communes agricoles (21+22)

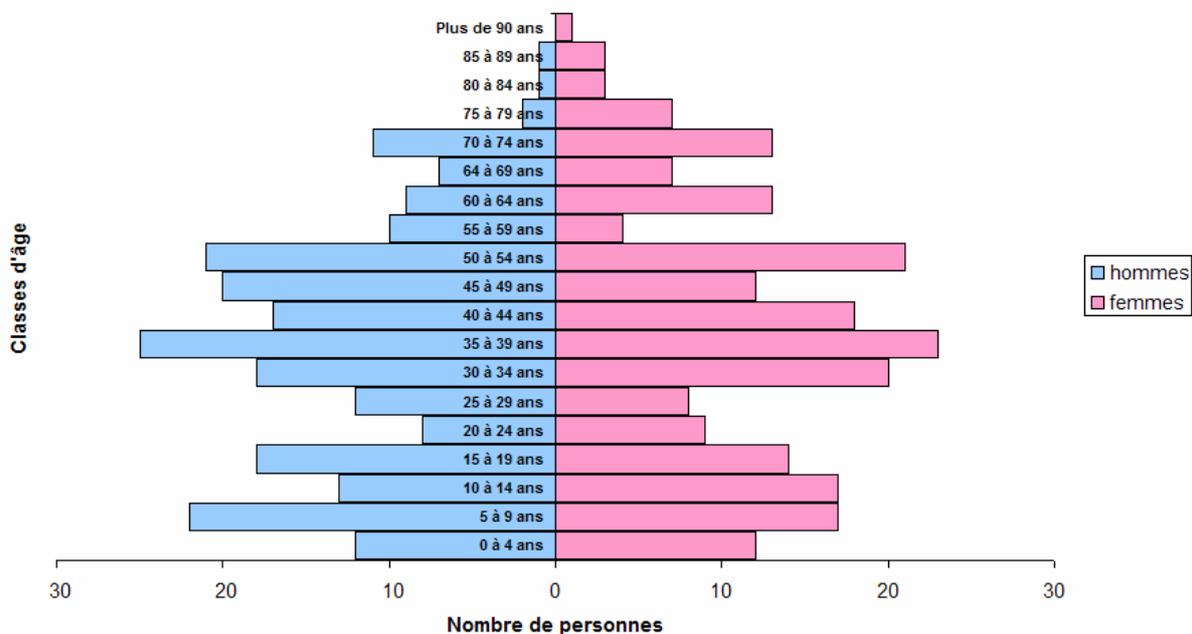
Annexe 5 : les pyramides des âges



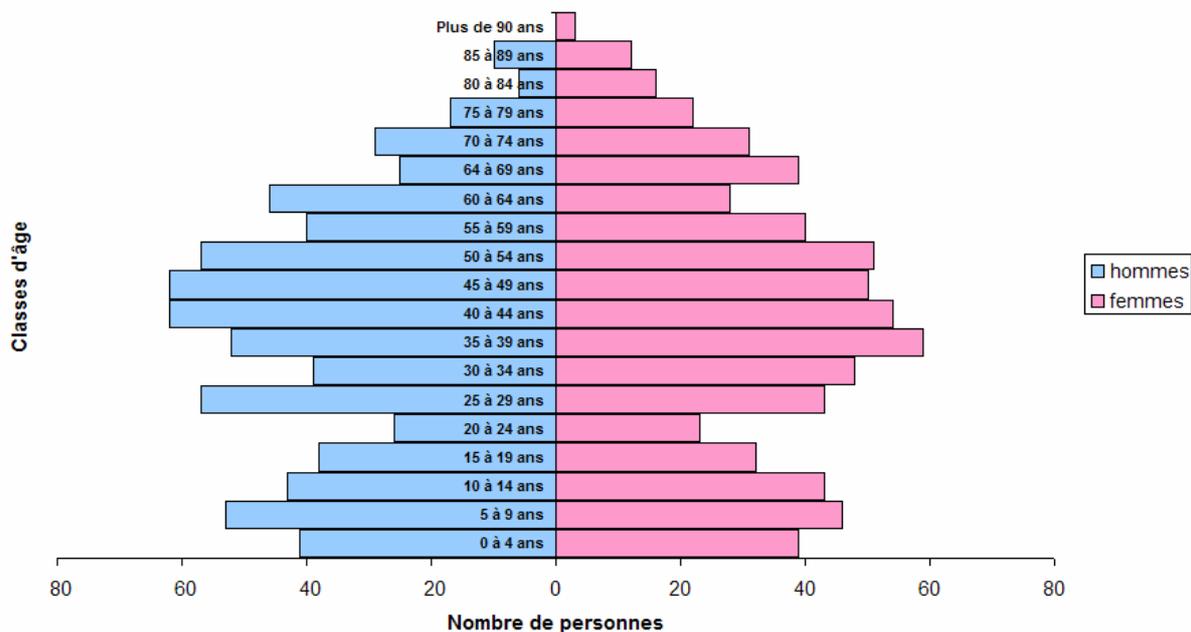
Communes périurbaines



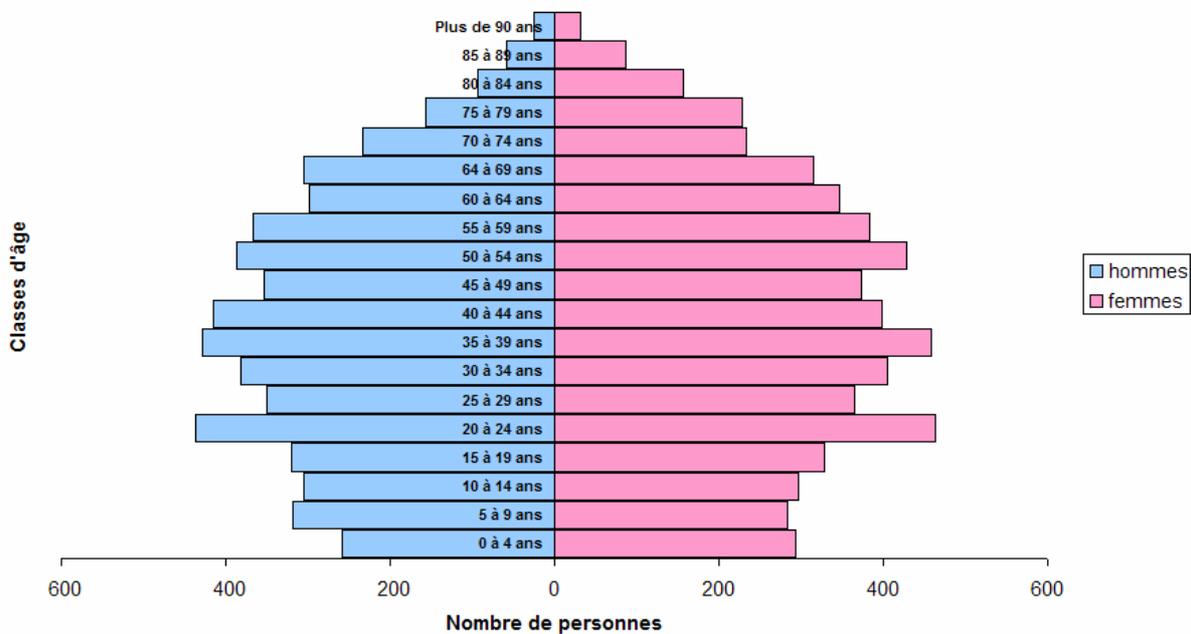
Communes industrielles et tertiaires



Communes touristique du Val d'Anniviers



Communes touristiques du Haut Plateau



Annexe 6 : Méthode d'évaluation

Objectifs	Critères	Indicateurs	Tendance pour la durabilité	Etat	Etat de comparaison	Résultat	Sources de l'indicateur	Sources des données
Dimension économique								
La croissance économique est favorisée	Développement de l'agglomération de Sierre-Montana	Evolution de la population par rapport à la moyenne nationale	Egale ou supérieure	Variation annuelle 1990/2000 = 0.5	Variation annuelle 1990/2000 = 0.6	ODT	ODT	OFS, Recensement de la population
		Evolution des emplois par rapport à la moyenne nationale	Egale ou supérieure	1990/2000 = - 4.6% (13'716-14'373 = - 657 emplois)	1990/2000 = + 5.8% (37'819-35'754 = + 2'064 emplois)			
	Compétitivité des stations touristiques principales	Evolution du nombre des nuitées hôtelières par rapport aux stations concurrentes	Conforme à la tendance cantonale	CM : forte diminution Annivièrs : diminution	Satisfaisant	Zermatt : forte hausse Val d'Hérens : légère baisse	ODT	OFS, Statistique du tourisme
Degré de satisfaction des hôtes			Satisfaisant	Satisfaisant		ODT	Office du tourisme de Sierre-Annivièrs	
Les accessibilités sont optimalisées	Accessibilité de l'agglomération et des stations touristiques principales	Temps de parcours jusqu'à la métropole la plus proche	Maintien ou diminution	Diminution		ODT	CFF	
		Temps de parcours jusqu'à la métropole la plus proche	Maintien ou diminution	Diminution		ODT	SMC, CarPostal	
	Accessibilité du reste du territoire	Temps de parcours jusqu'à la ville la plus proche	Maintien	Maintien		ODT	SMC, CarPostal	
Les coûts de l'urbanisation restent supportables	Coûts environnementaux liés aux accessibilités	Coûts environnementaux	Pris en compte	Projet de «autoroute verte» en attente		ODT et MONET	Sierre Région	
		Type de bâtiments	Diminution des bâtiments induisant des coûts d'urbanisation élevés (maisons individuelles)	Maisons individuelles 1990/2000 : + 20.9 %		ECOPLAN	OFS, Recensement de la population	

Objectifs	Critères	Indicateurs	Tendance pour la durabilité	Etat	Etat comparaison	Résultat	Sources de l'indicateur	Sources des données
Dimension sociale								
Le développement des régions rurales et périphériques s'oriente vers des pôles régionaux	Développement du centre	Evolution de la population par rapport à la moyenne nationale	Egale ou supérieure	1990/2000 = 0.1	1990/2000 = 0.6	ODT	ODT	OFS, Recensement de la population
		Evolution des emplois par rapport à la moyenne nationale	Egale ou supérieure	1990/2000 = - 5.7% (7643-8104= - 461 emplois)	1990/2000 = + 5.5% (3781948-3575544= + 206404 emplois)	ODT et MONET	ODT et MONET	OFS, Recensement de la population
		Evolution des équipements socio-culturels	Maintien ou augmentation	Augmentation		ODT	ODT	Projets
Le développement des communes rurales	Développement des communes rurales	Evolution de la population par rapport à la moyenne nationale	Egale ou inférieure (selon les lieux)	1990/2000 = 1.2	1990/2000 = 0.6	ODT	ODT	OFS, Recensement de la population
		Evolution des emplois par rapport à la moyenne nationale	Egale ou inférieure (selon les lieux)	1990/2000 = + 14.9% (1784-1553 = + 231 emplois)	1990/2000 = + 5.5% (3781948-3575544= + 206404 emplois)	ODT et MONET	ODT et MONET	OFS, Recensement de la population
		Qualité des espaces publics	Amélioration	Amélioration		ODT	ODT	
La qualité de vie est améliorée dans le sens notamment de la qualité urbanistique des quartiers	Qualité de l'urbanisation	Espaces verts et lieux de détente	Augmentation	Augmentation de 15.1%		ODT	ODT	OFS, Statistique de la superficie
		Mixité fonctionnelle	Augmentation	Diminution		ODT et MONET	ODT et MONET	OFS, Recensement de la population
		Pollution atmosphérique liée à l'industrie	Diminution	Diminution		MONET	MONET	
La population est protégée contre les nuisances	Protection contre la pollution atmosphérique	Pollution atmosphérique liée aux transports	Diminution	En attente de la réalisation des projets		MONET	MONET	
		Bruit lié à l'industrie	Diminution	Diminution		MONET	MONET	
		Bruit lié aux transports	Diminution	En attente de la réalisation des projets		MONET	MONET	

Objectifs	Critères	Indicateurs	Tendance pour la durabilité	Etat	Etat comparaison	Résultat	Sources de l'indicateur	Sources des données	
<u>Dimension environnementale</u>									
L'utilisation des moyens de transport les plus écologiques est favorisée, tout en réduisant la mobilité forcée, pour toutes les catégories de la population	Dimension des bassins d'emploi	Pendulaires	Stabilisation	Augmentation de 20%			MONET	OFS, Recensement de la population	
		Répartition modale	Augmentation de la part des transports publics et de l'écomobilité	LC = + 2,7% en 10 ans TP = - 4,1% en 10 ans			ODT, MONET et INFRAS, ORL, C.E.A.T	OFS, Microrecensement sur les habitudes de transport	
	Utilisation des modes de transport les plus écologiques	Surfaces urbanisées (d'habitat et d'infrastructure)	Diminution	Surfaces urbanisées: + 403 hectares (= 21,4%)				ODT, MONET et INFRAS, ORL, C.E.A.T	OFS, Statistique de la superficie
		Utilisation du sol	Surfaces agricoles utiles	Stabilisation	Surfaces agricoles utiles : - 585 hectares (= - 5,6%)			MONET	OFS, Statistique de la superficie
	Les ressources naturelles non renouvelables sont préservées au mieux	Utilisation du parc immobilier existant préalablement à la construction de nouveaux bâtiments, en zone à bâtir	Surfaces boisées	Stabilisation	Surfaces boisées : - 7 hectares (= -0,1%)			MONET	OFS, Statistique de la superficie
Taux de logements non occupés			Conforme à la moyenne nationale	Logements non occupés 2000 = 3,3 % 2000 = 3,4 %			ODT	OFS, Recensement de la population	
Taux de bâtiments industriels et commerciaux libres et sous-utilisés			Faible				ODT		
Le parc immobilier existant est utilisé préalablement à la construction de nouveaux bâtiments	Dimension des zones à bâtir	Surfaces de zone à bâtir par habitant	Conforme à la moyenne nationale	770 m2	355 m2		INFRAS, ORL, OFAT C.E.A.T		

Annexe 7 : Tableaux des données utilisées pour l'évaluation

	Population		Emplois		M. indiv.		Esp. verts		Emigrants		Immigrants		Pendul.		LD		TIM		TP		S. urbani.		S. agric.		S. boisées		Log. n.occ.	
	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000	1990-2000
Ayer	1.8	38	23.5	5.3	88	48	55.6	9.0	7.7	-16.7	20.2	-5.5	1.0	6.5														
Chalais	1.9	39	8.5	3.7	775	205	47.4	4.5	1.7	-6.3	29.9	-8.1	-1.5	5.3														
Chandolin	2.5	13	43.6	0.0	16	11	50.0	27.2	7.0	-34.2	13.2	-9.8	0.4	13.0														
Chermignon	0.6	86	23.9	15.0	654	550	22.5	5.2	-4.6	-0.6	20.9	-8.5	-1.2	2.5														
Chippis	-0.9	-621	20.8	10.0	448	784	0.5	6.4	0.2	-6.6	0.0	0.0	0.9	3.5														
Grimontz	0.9	75	32.2	1.5	28	43	100.7	10.6	0.2	-10.9	11.9	-3.0	0.7	3.1														
Grône	1.3	-13	12.9	1.3	638	156	30.9	4.8	3.0	-7.8	28.7	-8.9	-1.2	5.0														
Icogne	0.8	26	8.2	0.0	126	10	20.9	2.1	0.7	-2.9	17.4	-4.8	1.3	3.0														
Lens	0.9	21	17.6	18.8	812	349	23.4	2.7	-0.3	-2.4	12.2	-6.1	1.4	2.5														
Miège	1	-20	26.6	12.2	284	29	21.1	7.5	-6.2	-1.2	46.4	-9.3	0.0	3.1														
Mollens	3.6	38	15.4	1.1	264	43	49.8	3.4	-1.0	-2.3	16.3	-3.3	0.3	4.3														
Montana	0.5	235	21.7	15.8	456	1080	18.8	3.9	-1.1	-2.8	18.8	-11.3	-0.5	1.7														
Randogne	0.4	11	13.2	4.8	678	404	28.2	-2.6	2.8	-0.2	17.0	-4.3	-0.8	1.6														
St-Jean	0.7	8		0.0	63	10	34.1	2.2	4.5	-6.7	28.6	-3.7	0.0	12.7														
St-Luc	2.7	37	21.7	1.5	68	34	100.0	8.8	-4.4	-4.4	24.1	-1.2	0.9	1.2														
Sierre	0.1	-461	25.6	12.1	2154	3757	9.6	1.6	3.8	-5.4	23.5	-10.9	-3.4	3.0														
Venthône	1.3	17	37.3	6.5	283	24	21.3	2.5	3.0	-5.5	19.2	-6.5	9.4	4.9														
Veyras	0.5	32	29.7	2.6	513	70	15.0	3.7	-5.4	1.7	62.5	-13.8	10.0	2.5														
Vissoie	2	13	19.4	12.5	82	93	110.9	9.1	-4.1	-5.0	71.4	-47.4	1.0	7.5														
Région de Sierre	0.6	-426	20.9	8.7	8430	7700	20.2	2.7	1.4	-4.1	21.4	-5.6	-0.1	3.3														

Population : variation annuelle de la population, en pourcentage

Emplois : évolution du nombre d'emplois

M. indiv. : évolution du nombre de maisons individuelles, en pourcentage

Esp. verts : évolution des espaces verts et des lieux de détente, de 1979/1985 à 1992-1997, en pourcentage

Emigrants : personnes actives occupées travaillant dans une autre commune

Immigrants : personnes actives occupées habitant dans une autre commune

Pendul. : évolution du nombre de pendulaires, en pourcentage

LD : évolution de la part d'utilisateurs de locomotion douce, en pourcentage

TIM : évolution de la part d'utilisateurs de transports individuels motorisés, en pourcentage

TP : évolution de la part d'utilisateurs de transports publics, en pourcentage

S. urbani. : évolution des surfaces d'habitat et d'infrastructure, de 1979/1985 à 1992-1997, en pourcentage

S. agric. : évolution des surfaces agricoles, de 1979/1985 à 1992-1997, en pourcentage

S. boisées : évolution des surfaces boisées, de 1979/1985 à 1992-1997, en pourcentage

Log. n.occ. : logements non-occupés, en pourcentage

Nuitées touristiques		
	Crans-Montana	Val d'Anniviers
1980	601060	206223
1981	619904	204163
1982	588883	205592
1983	579281	191406
1984	587217	206949
1985	577646	182712
1986	580349	190539
1987	577544	198856
1988	561165	181291
1989	559281	180573
1990	589912	178258
1991	562355	168164
1992	566346	170398
1993	473167	155324
1994	466415	166491
1995	403364	178918
1996	377001	146513
1997	379360	127386
1998	400824	97047
1999	376069	100250
2000	416946	97094
2001	403483	92584
2002	374549	164937
2003	357952	168194

Satisfaction des hôtes de Sierre-Anniviers		
Notes	Nombre de réponses	Pourcentage
1	1	0.4
2	0	0.0
3	2	0.7
4	1	0.4
5	3	1.1
6	6	2.1
7	43	15.1
8	98	34.5
9	61	21.5
10	69	24.3
Total	284	100

Conte de ville

SIERRE | La Municipalité présente des comptes 2005 extraordinaires, pointe de l'iceberg d'une fortune communale prévue pour les grands travaux d'urbanisme. Coup d'envoi aujourd'hui.

PASCAL FAUCHÈRE

La Commune de Sierre pète la santé. A l'image de ses compte 2005, extraordinaires, c'est-à-dire à la fois singuliers et époustouflants. Un chiffre et un fait pour le démontrer. Le chiffre, c'est 15.5 millions de francs. La somme représente l'augmentation des recettes fiscales nettes par rapport aux prévisions budgétaires, autrement dit de la marge d'auto-financement qui se monte en 2005 à 22 millions de francs.

Le fait, preuve de la baraka de la Ville, est celui qui consiste à empocher 6 millions de francs grâce au fameux gain de loterie de 99 millions de francs.

Et un contexte très favorable sous-tend cette situation extraordinaire. Depuis le remboursement du solde de ses emprunts en 2002, la Commune n'est débitrice que de crédits LIM. La conséquence? Sierre finance par le biais de ses fonds propres les 100% de son patrimoine administratif et les 64% de son patrimoine financier. Pour démontrer, s'il était encore besoin, l'état de grâce du ménage communal, ce chiffre: 106 millions de francs,

qui représentent la fortune de la Ville à fin 2005. Sur l'année, Sierre avait promis d'investir près de 13 millions de francs. Parole tenue à 88%. A relever.

Ces comptes seront, en principe, avalisés en juin par le Conseil général qui se prononcera également sur le crédit d'engagement de la crèche (8.6 mios), du parking de l'Europe (7.9 mios) et de Daval (7.3 mios). Rappelons que le Législatif sierrois a récemment donné un feu vert unanime au plan d'aménagement du centre-ville. Dans son message, la Ville relève que ces résultats très favorables interviennent au moment d'engager un cycle de grands travaux d'urbanisme. Le plan décennal d'investissement porte sur un montant qui excède les 166 millions de francs. Et les grandes manœuvres ont débuté. La Municipalité met aujourd'hui à l'enquête publique la construction du parking souterrain et de la crèche de la place de l'Europe. La décision définitive sera du ressort du Conseil général. Tout comme l'opportunité d'abaisser encore les impôts dans le budget 2007. Affaires à suivre...

«Sierre va bouger»

SIERRE ► Manfred Stucky revient sur les dossiers acceptés récemment par le Conseil général et évoque ceux de la patinoire et du centre-ville.

Propos recueillis par

VINCENT FRAGNIÈRE

Deux conseils généraux en une semaine, deux crédits d'engagement largement acceptés – crèche, parking et Daval, un changement de zone lié au golf 18 trous. Le législatif sierrois vient de donner, en très peu de temps, son aval à des projets avoisinant au total les 21 millions de francs. Le chef de l'exécutif, Manfred Stucky, revient sur ces deux dossiers et évoque déjà les suivants: le zone de rencontre et la patinoire.

Manfred Stucky, en investissant 7 millions de francs pour une nouvelle zone industrielle à Daval, vous anticipez l'ouverture du tunnel du Lötschberg en 2007?

Je ne suis pas certain que le Lötschberg va avoir une influence directe sur le développement industriel de Sierre. A mes yeux, Technopôle va beaucoup plus profiter de ce rapprochement vers la Suisse alémanique qu'une zone industrielle comme Daval.

«L'emplacement de la nouvelle crèche permet de créer un vrai pôle éducatif dans le quartier de Borzuat.»

MANFRED STUCKY

PRÉSIDENT DE SIERRE

Avant le Conseil général, l'ingénieur sierrois Arnaud Zufferey a estimé que les Iles Falcon n'étaient pas encore complètes. Etes-vous certain que Daval correspond à un véritable besoin?

Oui. D'ailleurs, depuis la décision du Conseil général, nous avons reçu deux demandes d'entreprises pour déjà réserver une place à Daval. Cette offre ne s'adresse peut-être pas aux entreprises suisses alémaniques, mais va dépasser le cadre local. A l'époque, les Iles Falcon avaient été construites pour offrir plus de place aux entreprises sierroises qui avaient déménagé sur le site. Daval veut dépasser le cadre strictement local. La zone sera prête à l'emploi dans trois ans.

La question peut être la même pour le golf. A-t-on encore besoin d'un dix-huit trous dans la région du

Valais central?

La réponse du Conseil général a été claire à ce sujet. Après un véritable débat lors de la séance plénière...

Quant à la crèche, pourquoi l'avoir construite sans la garantie de participation des communes voisines comme Veyras, Miège ou Venthône?

Parce que, dans tous les cas de figure, la crèche actuelle à Beaulieu ne correspond plus aux besoins en la matière. Le déplacement de la crèche sur le place de l'Europe permet de l'intégrer au cœur de la future zone de rencontre sierroise.

De plus, cela va développer un véritable pôle éducatif du côté de Borzuat avec la bibliothèque, la ludothèque, les écoles primaires germanophones et francophones et la crèche qui accueillera également la cantine scolaire. Idéalement, elle doit

être prête pour la rentrée scolaire 2008-2009.

Certains conseillers généraux ont soulevé le problème de la future place de l'Europe comme lieu de fête...

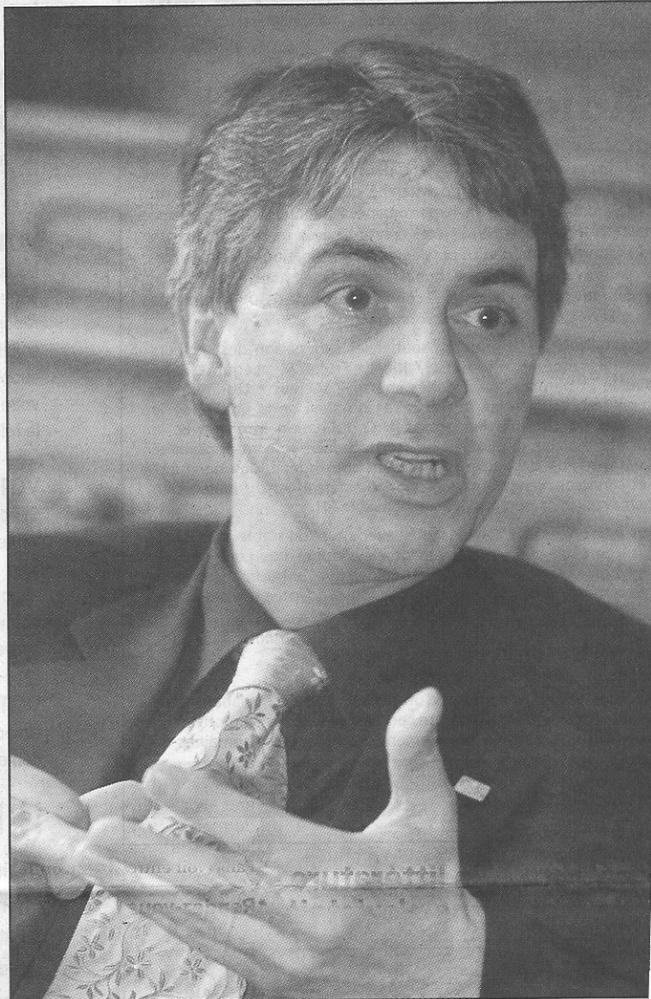
Il n'y a déjà plus beaucoup de fêtes sur la place de l'Europe. Dès cet automne, la braderie de la Sainte-Catherine aura sa grande tente du côté de la HEVs.

Vous parlez d'une première zone de rencontre à Sierre comme celle de la place du Midi...

Oui, mais elle sera plus petite et se situera autour de l'Hôtel de Ville avec une affectation nouvelle de la rue du Bourg.

Le projet devrait passer devant le Conseil général en 2007.

Après l'échec en votation du «projet global artère sud», Sierre va



Manfred Stucky: «Technopôle profitera plus de l'ouverture du Lötschberg que la future zone industrielle de Daval.» BITTEL

donc reconstruire son centre-ville par étapes?

Oui. A l'époque, le Conseil général a exigé de la Municipalité de présenter un projet global d'urbanisme.

Aujourd'hui, nous préférons avancer par étapes et surtout les réaliser. Cette zone de rencontre sera la première.

Tous les Sierrois évoquent le dossier de la patinoire. Allez-vous la refaire ou en construire une nouvelle?

Une récente étude de la HEVs a démontré que Sierre a besoin de deux halles de glace fermées. Si la principale reste Graben, il faudra la rénover et en construire une plus petite. On peut aussi imaginer que Graben devienne la halle secondaire. Il faudrait alors investir entre 20 et 25 millions de francs pour une nouvelle grande halle. Nous avons prévu, au budget 2007, un montant pour financer les études qui répondront à cette question qui influence tout le reste du processus.

Annexe 9 : Carte de l'évolution du report modal entre 1990 et 2000

