

COMMISSION PGA / AU

VOLET : AMENAGEMENT URBAIN

Rapport de la commission PGA/AU du 12 mars 2018 sur les propositions d'aménagement urbain

RAPPORT

PREAMBULE

1. REUNION DE LA COMMISSION

Notre commission s'est réunie le 26 septembre 2017 en vue de discuter des propositions formulées par la municipalité.

Étaient présents à cette séance Pierre Margot Cattin, présidence, Denis Dumaz, vice-présidence, Alexandre Baran, Pierrick Ansermet, Joël Ansermet, Marianne Chesaux. Christophe Echenard était excusé.

2. RAPPEL DES PRINCIPES GENERAUX

L'ensemble de la commission souscrit pleinement aux principes généraux qui guident les réflexions en matière d'aménagement urbain, à savoir :

- assurer la sécurité de tous les usagers,
- améliorer la qualité et l'attractivité des espaces publics,
- mettre en valeur le patrimoine naturel, historique et architectural existant,
- garantir la fluidité du trafic piétonnier et automobile,
- veiller à la bonne accessibilité des différentes parties de la commune et des infrastructures,
- améliorer le stationnement des véhicules sur tout le territoire,
- promouvoir et renforcer les activités touristiques.

Les éléments à même de renforcer et de soutenir la qualité de vie des habitants de la commune et d'assurer leur sécurité en tant qu'usager des infrastructures sont soulignés comme prioritaires.

3. POSITIONNEMENT GENERAL DE LA COMMISSION

Au titre de préambule, les membres de la commission soulignent la qualité des réflexions menées et des propositions formulées par la municipalité.

Les remarques et propositions de la commission doivent être comprises comme des suggestions dans un processus constructif de développement urbain harmonieux de notre commune. La commission relève, et souligne une fois encore, sa volonté d'intervenir de façon constructive. Elle est le relais des préoccupations des habitants de la commune et de ses représentants.

Les membres de la commission regrettent également de ne pas avoir pu rendre ce rapport plus rapidement. La commission s'engage à prendre des mesures pour pouvoir accélérer son fonctionnement.

RAPPORT

ZONE LAVEY-VILLAGE

1. Route Neuve

Les membres de la commission se rallient à la proposition de la municipalité en vue de maintenir la zone à 50 km/h.

Cet élément a fait l'objet de grandes discussions afin de savoir s'il était nécessaire d'envisager de faire passer la zone de la Route Neuve en zone à 30 km/h. Le concept d'aménagement proposé, la présence de ralentisseurs ainsi que la création d'un trottoir ont finalement convaincus les membres de la commission du fait qu'il n'est pas nécessaire de ralentir plus la vitesse du trafic dans cet axe principal d'accès au centre du village.

La commission a également réfléchi et évoqué la possibilité d'imaginer la création d'un sens unique dans la Route Neuve (en montée) avec la descente du village obligatoire par la Route de l'Arsenal. La zone d'habitation traversée par la Route Neuve revêt, en effet, un caractère hautement résidentiel. Toutefois, la nécessité de préserver un axe principal reliant directement les accès routiers d'importance et Saint-Maurice, de même que le souhait de maintenir des conditions d'exploitation d'une ligne de bus public les plus favorables possible, ont convaincu les membres de la commission de ne pas retenir cette variante.

S'agissant de l'aménagement de détails, la commission retient les propositions faites tout en soulignant :

- la nécessité de modifier la longueur du 2^e ralentisseur afin d'englober les 2 sorties de chemins latéraux,
- la nécessité d'assurer une largeur constante du trottoir à minimum 1,40 m, en tenant compte de l'empiètement pris par les haies des propriétés. Ce trottoir doit absolument être conçu avec un rebord biseauté permettant un accès facile aux personnes à mobilité réduite.



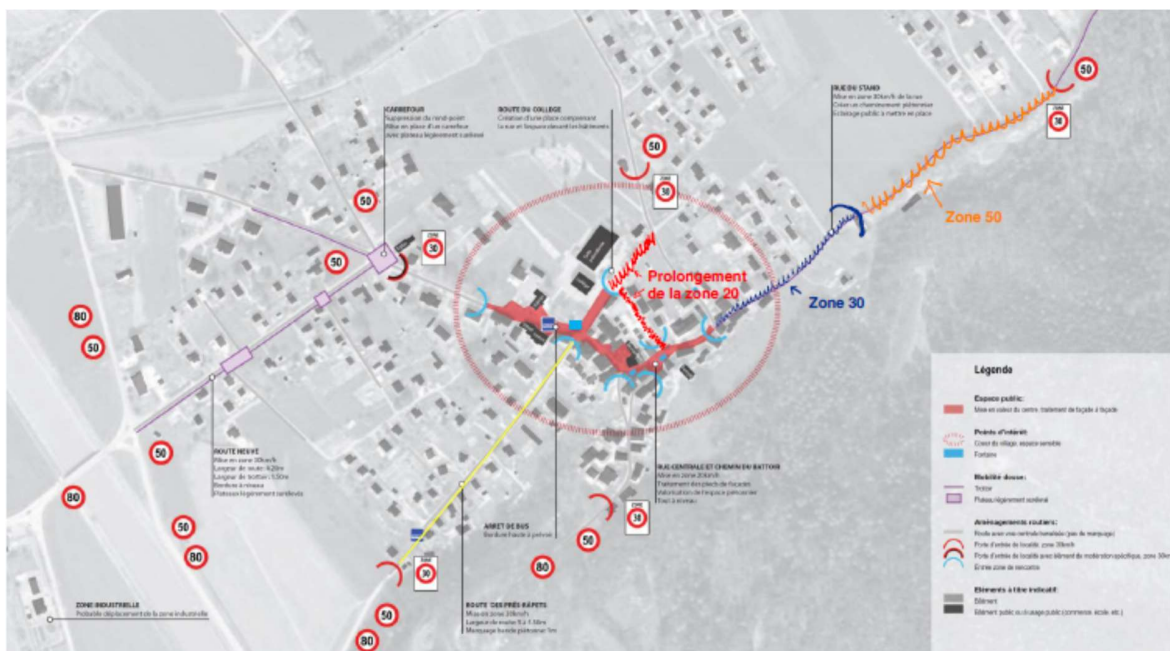
RAPPORT

2. Pré-Râpets

La commission est d'accord et se rallie à la proposition de zone à 30 km/h. S'agissant de l'aménagement, il est souligné que la bande piétonne ne devrait pas être inférieure à 1 m de large. Une largeur de 1,20 m serait préférée.

3. Route du Stand

La commission se rallie à la zone 30 km/h proposée, mais demande expressément qu'elle soit prolongée jusqu'au croisement du stand. L'espace intermédiaire entre ce croisement et l'entrée du hameau de Plambuit resterait à 50 km/h la circulation dans le hameau étant réduite à 30 km/h.

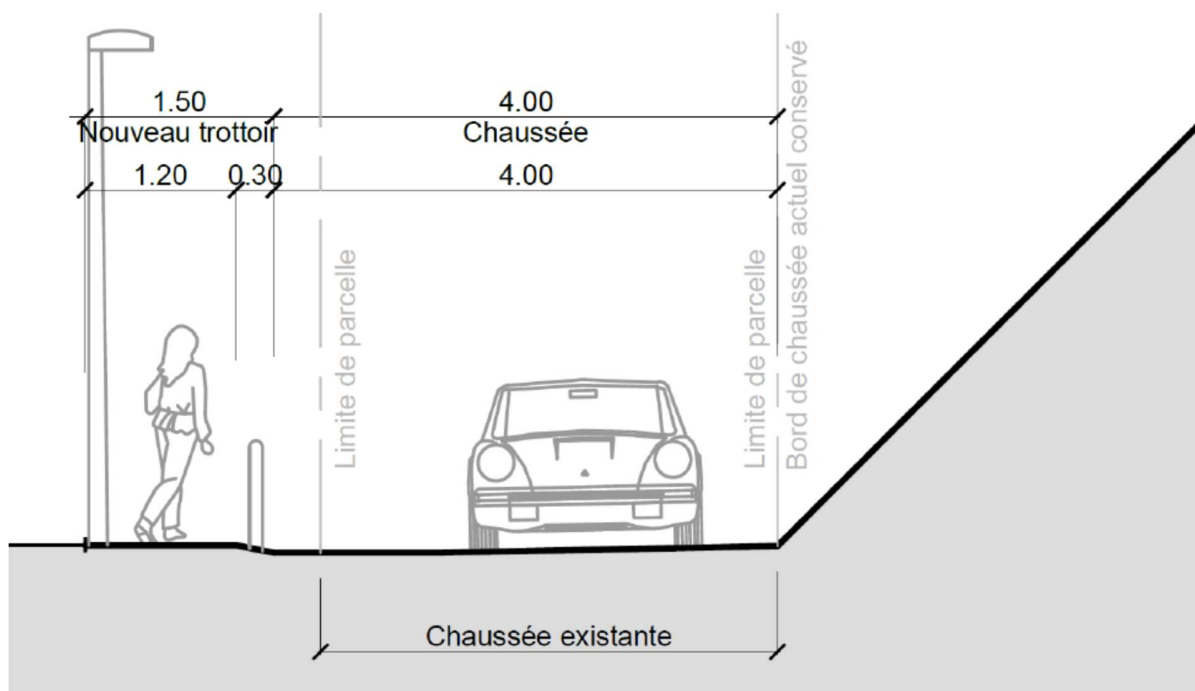


Le concept général correspond au schéma présenté.



RAPPORT

L'urgence d'aménager un trottoir à gauche est bien réelle. Il est primordial que les travaux soient entrepris le plus rapidement possible pour assurer la sécurisation des piétons le long de cet axe principal de circulation reliant le hameau au village (notamment les enfants qui sortent sur le chemin de l'école). Le concept de trottoir prévu correspond aux attentes et souhaits de la commission.



En plus de cet aménagement urgent du trottoir, la commission insiste toutefois sur l'importance de créer très rapidement une nouvelle liaison verticale entre la Route Neuve, Montaney et Plambuit. Cette nouvelle liaison apparaît comme indispensable afin d'assurer la cohérence de l'ensemble du projet d'aménagement du centre du village, notamment la création d'une zone de rencontre à 20 km/h. Il est en effet nécessaire de dévier une partie du trafic reliant le village au hameau afin de détourner le flux de véhicules du centre du village. La création de cette nouvelle liaison doit comprendre une dimension de mobilité douce et inclure des mesures de sécurisation des flux piétonniers entre Plambuit et le village, notamment le flux des enfants se rendant à l'école. Cet axe permet également d'envisager la desserte des éventuelles futures

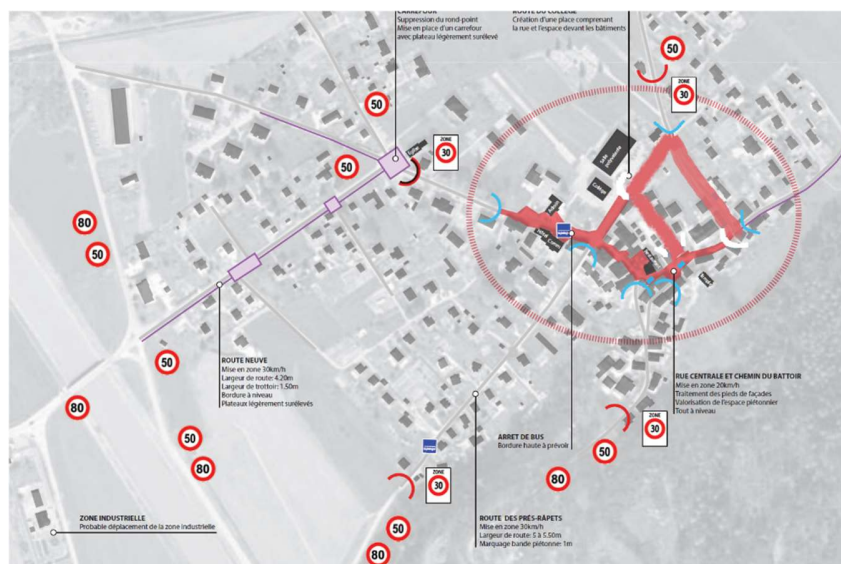
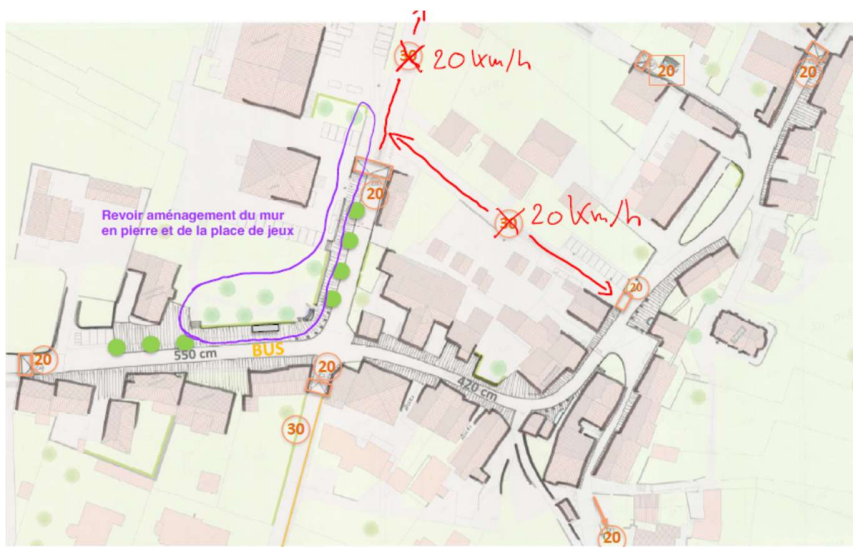


RAPPORT

extensions de zones à bâtir (voir rapport spécifique sur le plan général d'affectation).

4. Zone village

La commission souscrit à l'idée d'une zone limitée à 20 km/h pour l'ensemble du centre du village. Cette zone doit toutefois être étendue et inclure le chemin du Battoir. Il apparaît en effet fondamental pour la commission d'inclure dans cette zone l'accès à la salle communale ainsi que la rue transversale.



RAPPORT

La commission retient la variante numéro 5 telle que présentée. Nous tenons toutefois à souligner l'importance de créer une zone « centre de village » devant l'école. Nous proposons de réfléchir à la création d'un espace « agora » par une découpe du jardin public devant l'école et la création d'un escalier estrade arrondi permettant la délimitation d'une véritable place centrale. Architecturalement, cet espace pourrait être agrémenté d'une rampe incluse dans la rampe d'escalier afin d'assurer un accès à la place de jeu. Des escaliers du type estrade pourraient également être créés dans le talus en-dessus de l'école, permettant ainsi aux parents de s'asseoir tout en ayant une vue sur les enfants. Le maintien du mur en pierre qui longe la route et monte jusqu'à la salle communale doit également faire partie de la réflexion.

L'aménagement de cette place / mur pourrait faire l'objet d'un « concours d'architecture » sous la forme d'un mandat d'étude parallèle, sur invitation.

Il s'agit ici d'une réflexion sur le cœur même du village de Lavey et cette réflexion doit donc faire l'objet d'une attention toute particulière.



Il est également souligné la nécessité d'assurer une différenciation visuelle et tactile entre zone de circulation et zones réservées aux piétons. Cette différenciation ne doit toutefois pas se faire à travers une différence de niveau. Il est clairement souhaité que l'ensemble de l'espace soit sur un niveau unique. C'est donc le contraste des matériaux et des couleurs, mais également le contraste des structures de matériaux qui permettra la différenciation. Attention, la commission ne souhaite pas de pavés, compte tenu de la difficulté d'entretien, de roulement que ceux-ci engendrent pour les personnes à mobilité réduite et des nuisances sonores, comme souligné par le bureau mandaté..

Exemples d'escaliers avec rampe intégrée



Vancouver, Canada



Rabat, Maroc

5. Secteur Plambuit

La commission relève que, pour le hameau de Plambuit, il n'est pas nécessaire de créer une zone de rencontre particulière. Un centre naturel s'est créé autour de la fontaine. C'est cet élément qui doit être mis en valeur, la vitesse de circulation étant par ailleurs limitée à 30 km/h.

C'est donc la variante 1 qui est retenue par la commission, notamment en raison du risque de nuisances sonores que pourrait entraîner la variante 2, avec un revêtement de sol différencié.

6. Secteur Lavey-les-Bains

La commission est unanime pour considérer que la zone de Lavey-les-Bains nécessite une réflexion poussée et une refonte totale de ces différents accès, zone de parking et zone de mobilité douce. La situation actuelle est peu agréable, peu accueillante et comporte un certain nombre de dangers, notamment pour la circulation piétonnière entre les zones de parking et les bains.

Un effort doit être fourni pour améliorer l'accueil et la fonctionnalité des infrastructures. La commission relève notamment un grand déficit en matière de signalisation et signalétique.

Il est toutefois difficile et peu raisonnable d'imaginer un projet sans une concertation de détails avec l'exploitant des bains. Il est notamment nécessaire de prendre en compte, dans notre réflexion, les projets d'extensions futures en matière d'infrastructures. Il apparaît prématuré pour la commission de statuer sur une variante ou un projet sans avoir la garantie que celui-ci est compatible avec les intentions futures de développement de l'exploitant. La commission rappelle que les bains sont l'un des atouts touristiques majeurs de la commune. En ce sens il est primordial de tout mettre en œuvre pour préserver cet atout et envisager un futur basé sur le développement des infrastructures en vue d'assurer leur attrait et leur compétitivité.

Ainsi, la commission demande à la municipalité de mener rapidement une discussion approfondie avec la direction des bains afin de déterminer les projets futurs d'extension et de planifier les travaux d'infrastructures routières et de signalisation en tenant compte de ces projets.

7. Secteur Morcles

Un changement majeur est intervenu à la fin de 2017. L'armée a définitivement quitté le Fort de Dailly, ceci après une présence plus que centenaire sur ce site. Durant toute cette période, la vie du hameau a été fortement influencée par une présence quotidienne et massive de la troupe dans et aux alentours de Morcles. L'avenir de cet ancien territoire militaire devient ainsi une interrogation importante pour notre commune.

Les membres de la commission sont conscients et soulignent l'intérêt de préserver le caractère intime, voire intimiste du hameau de Morcles. Ils soulignent toutefois l'intérêt de développer des infrastructures accueillantes et permettant la mise en lumière des attraits touristiques de cette zone.

Dans l'immédiat, les efforts doivent se concentrer sur l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité des piétons (habitants du lieu et visiteurs) par rapport à la circulation automobile qui traverse le hameau, tout en préservant son cachet et sa tranquillité. Transformer la route traversante en une « zone de rencontre », c'est-à-dire en une zone où la circulation automobile serait limitée à 20 km/h, semblerait être la seule bonne solution.

RAPPORT

D'autre part, le développement et l'entretien soutenu des sentiers autour du hameau de Morcles seraient un facteur de développement du tourisme pédestre et des randonnées en toutes saisons, traditionnels de très longue date déjà pour cette région.

Les zones de parking doivent également être améliorées, que ce soit au centre du hameau, proche de l'auberge ou encore en transformant l'ancien parking militaire avec un nombre important de places de parc, en un parking pour les randonneurs et visiteurs. Il est en revanche, au sens de la commission, pas nécessaire d'envisager la création d'une passerelle piétonne en dessus de l'auberge. Cette passerelle aurait eu du sens, tant et aussi longtemps que la circulation des zones militaires perdurait. Avec la disparition de cette circulation importante, le risque piétonnier à cet endroit est fortement réduit.

Il serait important que la commune se détermine clairement et, si possible, rapidement sur l'avenir de l'ancienne baraque militaire située à Praz-Riond, devenue depuis un certain temps déjà propriété de la commune. Cette bâtisse est en mauvais état – cependant située remarquablement pour des randonneurs et à proximité des recherches sur le biotope alpin de cette région, recherches conduites par l'Université de Lausanne.

Enfin, la question d'accès à cette zone par d'autres moyens que par la route, par exemple par l'extension du funiculaire militaire existant entre Savatan et Dailly, doit se poser. En effet, tout en tenant compte de la topographie spécifique de cette région, la réflexion à mener sur le transport vers / et de Morcles devrait être mise en commun avec les projets de revivification de l'ancien Fort de Dailly. Pourquoi ne pas s'interroger sur la mise en place d'une zone de tourisme « doux et familial », cohabitant avec un musée militaire, et aussi avec un lieu de sports de randonnée - avec les pistes cyclables en été et des départs de ski de randonnée en hiver?

Il est primordial pour la commission d'être tenu au courant de toutes les informations et réflexions relatives à la possible affectation future de la région autour du hameau de Morcles et, surtout, du devenir du désormais « ancien » Fort de Dailly.

8. Liaison mobilité douce avec Saint-Maurice

Les membres de la commission sont unanimes à souligner le caractère dangereux de la liaison mobilité douce (piétonnier et vélo) entre la commune de Lavey et la commune voisine de Saint-Maurice. Le franchissement du canal du Rhône est considéré, au vu des infrastructures actuelles, comme inacceptable et fortement accidentogène.

Les membres de la commission font part de leur surprise de constater que le pont du canal du Rhône ne semble pas correspondre aux normes de sécurité. Il est notamment impossible de franchir le canal en toute sécurité lorsque l'on est en fauteuil roulant ou piéton avec une poussette. De plus,



Canal de Garonne à Sérignac
(Lot et Garonne)

RAPPORT

cet axe piétonnier est fortement sollicité par les enfants du village qui doivent emprunter cette infrastructure plusieurs fois par jour sur le chemin de l'école.

Aussi, la commission estime primordial et prioritaire d'envisager une solution sécurisée et sécuritaire pour le franchissement du canal du Rhône. Le développement d'une passerelle combinant une bande piétonnière et une piste cyclable revêt un caractère d'urgence. En ce sens, la commission demande à la municipalité d'entreprendre immédiatement des démarches en vue de la création d'un projet pouvant être soumis au conseil dans de brefs délais.

CONCLUSION

Tous les membres de la commission sont conscients du caractère ambitieux des propositions formulées ou soutenues. La réalisation de ces développements d'infrastructures se fera, certes, progressivement et de concert avec la nécessité d'accepter des investissements importants dans ce domaine.

La commission souligne toutefois l'importance et le caractère primordial pour la qualité de vie des habitants du développement d'une zone de rencontre harmonieuse au centre du village, ainsi dans les deux hameaux, du développement d'axes routiers et axes de mobilité douce sécuritaires et respectueux des environnements des habitations.

D'autre part, les aménagements envisagés sont compatibles avec un développement futur des potentiels touristiques et économiques de notre commune. Il apparaît, aux membres de la commission, nécessaire de ne pas hésiter à se donner les moyens pour réaliser, rapidement, ce programme ambitieux.

La commission demande à la municipalité de lui fournir le plus rapidement possible une planification des travaux à venir et un échéancier précis des attentes envers la commission permettant d'organiser au mieux ses futures séances.

La commission demande également à la municipalité d'entreprendre toute démarche utile afin de soumettre au Conseil, à bref délai, les préavis nécessaires pour la mise en chantier rapide des différentes mesures proposées.