

Recommandé

Conseil municipal

«Observations Curala»

Commune Val de Bagnes

Route de Clouchèvre 44

CP 1

1934 Le Châble

Sion, le samedi 19 novembre 2022

Observations

Secteur Curala – Avant-projet de révision partielle du PAZ-RCCZ et nouveau plan de quartier

Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux,

Patrimoine Valais romand, section de Patrimoine suisse, ainsi que Patrimoine suisse ont l'honneur de vous présenter, ci-joint, leurs observations quant au projet cité en marge.

Tout premièrement, nous ne pouvons que saluer la volonté de revitaliser et d'aménager le secteur Curala au Châble, au vu du potentiel de développement des espaces qui s'y trouvent et de leur emplacement stratégique au sein de la vallée.

Néanmoins, nous regrettons certains choix qui ont été effectués au sein du projet présenté, respectivement souhaitons attirer votre attention sur des éléments qui nous semble d'importance, sans néanmoins aspirer ici présent à une exhaustivité des arguments qui pourraient être soulevés dans le cadre d'une éventuelle future procédure d'opposition.

1. Taille des bâtiments projetés



PATRIMOINE VALAIS ROMAND
SECTION DE PATRIMOINE SUISSE

Route de Chippis 14
1950 Sion

www.patrimoinesuisse.ch/valais
valais@patrimoinesuisse.ch

Valais-romand Vaud Genève
Gruyère-Vevveyse Fribourg
Jura Neuchâtel



www.leclourouge.ch
valais@leclourouge.ch

Le projet prévoit des constructions de 18 m. et de 15 m. de haut dans le lot 2, et de 15 m. de haut dans le lot 1, alors que la hauteur du futur hôtel du lot 3 demeure inconnue. De plus, leur emprise sur le sol variera, tant pour la largeur que pour la hauteur, entre 22 et 24 mètres (cf. p. 24 sv. du Dossier d'information à la population). Or, le secteur Curala est, actuellement, entouré au Sud de la Dranse d'une zone « village » et « extension village » (située à l'Ouest de l'actuelle gare téléphérique du Châble), et au Nord, d'une longue zone « résidentielle de moyenne densité ». Dans les zones villages et extension village, la hauteur maximale des bâtiments est de 11 m., alors qu'elle n'est que de 12 m dans la zone résidentielle de moyenne densité (cf. art. 97 RCCZ). Par conséquent, les nouveaux bâtiments, pouvant atteindre jusqu'à 7 m. de haut de plus par rapport aux habitations environnantes, apparaissent surdimensionnés et surélevés par rapport aux gabarits des constructions actuelles situées autour du projet. Cela nous semble ainsi contrevenir à l'art. 25 LC qui exige au contraire le respect et l'intégration dans l'environnement bâti et construit existant.

2. Protection contre le bruit

L'idée d'une centralisation de l'arrivée et du départ des différents transports publics et des téléphériques est excellente. Néanmoins, une attention particulière devra être apportée au bruit induit par la concentration de ces différentes infrastructures, ainsi que, de manière générale, au bruit induit par l'augmentation du trafic induit par le projet (cf. art. 9 OPB et p. 33 sv. du Dossier d'information à la population).

En effet, il est nécessaire que le futur projet puisse respecter les normes de l'OPB quant aux futures résidences, et notamment quant à celles prévues dans les lots 1 et 2 qui seront collés au nouvel hub de transports (cf. p. 22 sv. du Dossier d'information à la population ; la gare routière, spécifiquement, s'arrête au pied d'un bâtiment du lot 2, cf. p. 35 *ibid.*). Rappelons que les zones extension village et résidentielle moyenne densité situées autour du secteur ne sont dotées que d'un degré de sensibilité au bruit DS de niveau II (cf. art. 97 RCCZ). Il paraît dès lors probable – et nécessaire pour le bien-être des futurs habitants – que les nouvelles constructions seront également dotées d'un degré DS II. Or, le projet prévoyant la création de zones résidentielles et de logements touristiques (zone mixte avec habitat et zone touristique remplaçant l'ancienne zone de constructions et d'installations publiques, cf. p. 14 du Dossier d'information à la population), il établit ainsi de nouvelles zones à bâtir destinées à des bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit. Par conséquent, les valeurs de planification devront, à notre sens, y être respectées (art. 29 OPB).

3. Protection des cours d'eau

Le réaménagement des berges de la Dranse, dans le cadre du projet de revitalisation de cette rivière porté par le Service cantonal des forêts, des cours d'eau et du paysage ne peut qu'être

salué. Néanmoins, dans l'espace réservé aux eaux [ERE] de la Dranse – de 15 mètres de part et d'autre de la rivière – et afin de permettre à cette dernière de « remplir ses fonctions biologiques et naturelles » (cf. p. 15 du Dossier d'information à la population) « aucun aménagement fixe ni revêtement imperméable n'est toléré » (cf. p. 12 du Dossier d'information à la population). En d'autres termes, « aucun aménagement n'est admis, à l'exception de cheminements piétonniers, de moindre largeur et présentant un revêtement naturel », ce qui justifie la création d'une zone des eaux et des rives (cf. p. 15 du Dossier d'information à la population). L'on voit dès lors mal comment l'aménagement d'un nouveau pont destiné aux véhicules (cf. p. 16 du Dossier d'information à la population) pourrait respecter ces exigences. Notons que ce pont n'est pas destiné aux véhicules d'urgence (cf. p. 20 du du Dossier d'information à la population).

4. Ponts dans le secteur St-Marc et circulation

Deux nouveaux ponts sont prévus dans le secteur St-Marc, un pour une mobilité « mixte » (cf. p. 37 du Dossier d'information à la population) et celui routier susmentionné. Or, un pont (apparemment routier et piéton) existe déjà devant le futur parking de St-Marc. Il apparaîtrait nécessaire d'examiner si ce pont existant peut être réaménagé comme pont routier et de mobilité douce (vélos et piétons) pour les besoins du nouveau quartier, quitte à scinder le futur parking St-Marc en deux, plutôt que d'en recréer deux nouveaux en empiétant sur l'ERE de la Dranse.

Déjà, les prévisions de trafic semblent erronées. Si elles prévoient (cf. p. 34 du Dossier d'information à la population), une augmentation du trafic de 2'000 trajets journaliers sur le futur pont routier, ce trafic semble disparaître de l'autre côté de la Dranse, vu que seule une augmentation de 500 est prévue sur la partie Est de la Rte de Mauvoisin, alors qu'une disparition de 500 véhicules (et non de 1'500, les chiffres passant de 4'000 à 3'500 dans les schémas) semble se dessiner sur la partie Ouest de cette dernière. Les calculs doivent dès lors être vérifiés.

En tout état de cause, les 2'000 mouvements de trafic sur le futur pont routier estimés nous apparaissent exagérés. Certes, les nouveaux habitants du secteur auront intérêt, s'ils travaillent plus haut dans la vallée (par exemple à Versegères), à rejoindre l'axe cantonal de la Rte de Mauvoisin en traversant la Dranse. Néanmoins, pour les voyageurs venant d'en dehors du quartier, l'accès principal à la Rte de Mauvoisin demeurera probablement le pont situé en avant du rond-point à l'entrée du Châble (en venant de la plaine ; Rte de Clouchèvre). En effet, cela apparaît comme la seule option disponible pour éviter les embouteillages qui seront créés sur la Rte de Curala par les skieurs et pendulaires voulant utiliser le hub de transport ou profiter des infrastructures du projet et qui se dirigeront donc au parking souterrain (cf. p. 33 du Dossier d'information à la population). De surcroît, une importante partie des habitants du futur quartier travailleront également en plaine ou à Verbier, et n'auront dès lors aucun intérêt à traverser la Dranse pour rejoindre la Rte de Mauvoisin. L'usage de cet hypothétique futur pont routier apparaît donc comme maigre. Il s'avère ainsi qu'un nouveau pont routier ne semble pas

nécessaire, respectivement, si un accès routier doit tout de même être aménagé de Curala à la Rte de Mauvoisin, le réaménagement du pont déjà existant devant le parking St-Marc sera amplement suffisant.

5. Utilité publique

Nous déplorons que le projet soit principalement axé sur le tourisme (les lots 2 et 3 sont uniquement à destination touristique) alors qu'il paraîtrait, d'après nos informations, que le Conseil général se soit engagé le 23 novembre 2016 à un développement centré sur l'intérêt public. Il nous semble qu'il serait plus judicieux, plutôt que de s'adapter aux besoins d'éventuels touristes, d'améliorer la qualité de vie des habitants actuels du Châble et des villages autour. Ce d'autant plus si l'on veut une vallée attractive pour l'habitation à l'année, plutôt qu'un simple dortoir qui se remplirait les week-ends et les semaines de vacances par des skieurs.

Par exemple, l'on pourrait penser à des constructions dédiées aux activités culturelles et sportives. Diminuer les capacités touristiques prévues (de pas loin de 700 lits ! cf. p. 23 du Dossier d'information à la population) ainsi que, par exemple, abandonner le parking St-Marc au bénéfice du développement d'infrastructures publiques paraîtrait bien plus judicieux.

Rappelons que le Conseil général du 23 novembre 2016 souhaitait concentrer les activités sportives et de détente sur la rive gauche. Or, l'abandon du parking St-Marc aboutirait à un total d'environ 800 places de parc (cf p. 32 du Dossier d'information à la population), ce qui semble largement suffisant pour desservir 65 logements (cf. p. 23 du Dossier d'information à la population) ainsi que pour prévoir un P+R pour le hub de transport. N'oublions en effet pas que le but de ce centre de transports est bel et bien de diminuer le besoin de voitures, et non pas de l'augmenter, ce qui semble en totale contradiction avec la création de pas moins de 1'200 places de parc ! Si le projet souhaite véritablement mettre en valeur les transports publics et les téléphériques, alors les personnes externes au Châble pourront utiliser ces derniers et l'offre en trains et bus pour se rendre à Curala, que ce soit pour les surfaces commerciales – qui devraient principalement servir les besoins de la population locale – ou pour l'accès aux stations.

6. Marchés publics

Au vu de l'ampleur du projet, si la valeur du marché public ici concerné comprend les coûts de construction des bâtiments prévus, il est évident que la valeur-seuil de 8'700'000 de l'AIMP (cf. annexe 1 AIMP) est dépassée ; il faut donc s'assurer qu'un appel d'offres public ait bel et bien été effectué (cf. art. 12bis al. 1 *cum* 12 al. 1 lit. a et b AIMP) conformément aux dispositions en vigueur.

A défaut, et même si la valeur du marché public ici concerné ne comprend que celle du crédit d'étude, soit une valeur de 3'000'000 fr., (cf. p. 7 du pdf la Réunion d'information publique), le seuil de la procédure ouverte/sélective est clairement atteinte (cf. annexe 2 AIMP, ainsi que art. 12bis al. 2 AIMP), qui doit ainsi avoir été respectée.

7. Conclusions

Si nous encourageons vivement les efforts entrepris pour aménager et revaloriser le secteur de Curala, nous ne pouvons qu'appeler à prioriser les besoins de la population locale afin de créer un quartier à taille humaine largement arborisé et par conséquent bien plus agréable à vivre plutôt qu'une zone commerciale d'envergure dédiée au tourisme et aux enseignes professionnelles sans fin. Le Châble, centre stratégique de la Vallée de Bagnes, pourrait ainsi devenir un endroit d'exception pour les générations futures, qui permettrait une modernisation de la vallée respectueuse du caractère de village de montagne, et encouragerait son habitat à l'année.

En espérant que nos observations gagneront votre considération, et en demeurant à votre disposition, nous vous prions de bien vouloir agréer, Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux, l'expression de nos meilleures salutations.

Magali Anne Bonard

Présidente de Patrimoine Valais romand