

Commune d'Orsières / Station de Champex

Mandat d'études parallèles [MEP] avec poursuite d'un mandat pour l'aménagement urbain de Champex, intégrant la reconstruction des routes cantonales 97 et 98 et de leurs abords immédiats

Rapport final du collège d'experts

Sommaire

1.	Éléments programmatiques	p.06
2.	Clauses de la procédure	p.12
3.	Cahier des charges	p.20
4.	Approbation du règlement et du programme	p.26
5.	Questions des groupements	p.27
6.	Examen préalable du 5 mars 2019	p.31
7.	Critique des projets	p.32
8.	Conclusions	p.56
9.	Recommandations du Collège d'experts	p.57
10.	Vernissage et exposition	p.60

Message du Canton

La procédure pour la requalification de la route cantonale traversant Champex-Lac s'intègre dans le concept cantonal de mobilité 2040. Cette démarche fait partie des instruments déployés pour penser le territoire de manière à casser les silos métiers et à dépasser les barrières entre les couches institutionnelles.

La question posée aux équipes candidates portait sur la création d'espaces publics de qualité où les usagers cohabitent, partant de la situation actuelle où les fonctions étaient abordées pour elles-mêmes. Il s'agit ici de coordonner et de complémentariser plutôt que d'opposer. La démarche développée permet de dépasser les réflexions en silo par la collaboration entre les métiers et les sensibilités, mais aussi d'aligner les couches institutionnelles que sont la commune et le canton. Nous allons donc nous projeter ensemble, dans ce cadre exceptionnel qu'est le site naturel du lac de Champex, dans son écrin alpin majestueux. L'ancienne route cantonale devient un élément structurant et liant pour créer le futur «vivre ensemble» adapté aux ambitions de cette destination, se positionnant pour un tourisme quatre saisons, orienté vers une clientèle premium que sont les éco-boomer et les autochtones. Le projet recommandé par le collège d'experts, de par sa retenue, sa faisabilité, son économicité et la part belle laissée au site a convaincu de la justesse de ses propositions. Nous ont persuadés de sa qualité en particulier la faisabilité technique et administrative du «bouclage» du cheminement autour du lac et les interventions ponctuelles sur les places.

Vincent Pellissier
Chef du Service de la mobilité



Message de la Commune

Dans le programme de législature 2017-2020 adopté par le Conseil municipal en mars 2017, figurait en bonne place la volonté de poursuivre le développement de nos deux stations touristiques de Champex-Lac et de La Fouly. Encore fallait-il définir le meilleur moyen d'y arriver.

Le 10 octobre 2017, lors d'une séance de planification entre le Canton et la Commune, nous convenions avec Vincent Pellissier, Chef du SDM, qui s'appelait encore SRTCE, de lancer un concours d'idées sur la traversée de Champex-Lac car, je cite le procès-verbal de la séance : « C'est un site exceptionnel, un joyau qui mérite une mise en valeur. »

La voie était trouvée.

Du projet de concours, nous sommes passés à un mandat d'études parallèles (MEP), procédure utilisée pour la première fois sur le territoire communal d'Orsières et officiellement lancée en automne 2018 auprès de six groupements invités.

Tous ont saisi la particularité du site : sa grande valeur paysagère. Inutile de prévoir des aménagements monumentaux tant la beauté du lac en toutes saisons est saisissante et se suffit presque à elle-même. Mais il convient aussi de prendre en compte la différenciation des publics estivaux et hivernaux, les pics de fréquentation ainsi que l'épineuse question du déneigement pour ne citer que ces trois contraintes.

Au terme de la procédure, le Conseil municipal tient à remercier le SDM par son chef Vincent Pellissier pour son appui ainsi que les autres membres du Jury qui ont chacune et chacun apporté un éclairage précieux à nos délibérations. Nos félicitations vont aux six groupements pour le sérieux de leurs réflexions et la qualité des projets soumis.

Le projet retenu, dénommé « MEP Champex » établi par le groupement « atLB Sàrl (pilote) - accompagné de MIDarchitecture Sàrl – architecte paysager / Christe et Gygax Ingénieurs Conseils SA – ingénieur en mobilité / Alpatec SA – ingénieur civil » a particulièrement su composer avec les qualités des lieux, en y apportant des plus-values indéniables, telles la création d'une place au cœur de la station la possibilité de réduire l'impact de la voiture en période de forte affluence ou l'amélioration de l'accès au lac. Et le tout en proposant un projet réaliste et réalisable par étapes.

Nous sommes néanmoins conscients que le chemin avant la concrétisation des travaux est encore long et nécessitera des discussions détaillées avec les privés touchés, les habitants, commerçants et propriétaires de la station avant d'aboutir à un dossier de mise à l'enquête. Mais nous sommes convaincus que ce projet permettra à notre station de Champex-Lac de renforcer son attractivité, elle qui est déjà un joyau apprécié par de plus en plus de monde et ce, avantage indéniable pour notre région en comparaison avec le reste du Canton, quelle que soit la saison.

Joachim Rausis
Président de la Commune d'Orsières

1. Éléments programmatiques

1.1. Organismes

Il s'agit d'un mandat d'études parallèles (MEP), organisé conjointement par le Canton du Valais, Service de la Mobilité (SDM), et la Commune d'Orsières qui en sont les Maîtres de l'Ouvrage et mandants associés.

Un Bureau d'Assistance aux Maîtres de l'Ouvrage (BAMO), INGES Conseil Sàrl, à Praz-de-Fort, par Luc Darbellay, ingénieur civil EPFL/SIA. L'ingénieur civil EPFL/SIA représente les Maîtres de l'Ouvrage, les assiste et assure le secrétariat de la procédure.

1.2. Procédure

Genre de concours et procédure

Il s'agit d'un marché de service au sens de l'art. 8 (alinéa 4) de la «Loi concernant l'adhésion du Canton du Valais à l'accord inter-cantonal sur les marchés publics» du 08 mai 2003 lancé sous la forme d'un mandat d'études parallèles avec poursuite d'un mandat (1ère phase: jusqu'à sa mise à l'enquête publique; 2ème phase: réalisation) confié à plusieurs mandataires au sens du Règlement SIA 143 (édition 2009): «Règlement des mandats d'étude parallèles d'architecture et d'ingénierie». Cette norme fait foi pour tous les points non explicitement réglés par le présent règlement-programme.

Prescriptions officielles

Le mandat d'études parallèles est régi par les prescriptions officielles suivantes:

- Accord sur les marchés publics (AMP) de l'organisation mondiale du commerce (OMC / WTO) du 15 avril

1994 et annexes concernant la Suisse.

- Accord intercantonal du 25 novembre 1994 / 15 mars 2001 sur les marchés publics (AIMP).
- Loi du 8 mai 2003 concernant l'adhésion du Canton du Valais à l'accord intercantonal sur les marchés publics.
- Ordonnance du 11 juin 2003 sur les marchés publics.

Conditions du concours / Reconnaissance
Pour les Maîtres de l'Ouvrage, le Collège d'experts et les concurrents invités, la participation au présent concours implique l'acceptation des clauses spécifiques du présent document ainsi que celles régies par le Règlement SIA 143 (édition 2009).

Candidats invités / Constitution de groupements

Les bureaux d'architectes invités en tant que pilotes s'associeront à d'autres bureaux spécialisés pour former des groupements de leur choix devant réunir, outre les compétences d'architecte urbaniste, celles d'architecte paysagiste, d'ingénieur en mobilité et d'ingénieur civil dans le but de constituer des équipes pluridisciplinaires. Les bureaux d'architectes sont les pilotes de chaque groupement. Seuls les bureaux d'ingénieurs en mobilité peuvent s'associer à plusieurs équipes.

Liste des bureaux pilotes invités :

- Game-vs Sàrl, à Martigny
- Mijong Sàrl, à Sion
- atLB Sàrl, à Martigny
- PLP Rhône Sàrl, à Sion
- Atelier iT Sàrl, à Martigny
- dvarchitectes & associés SA, à Sion

Les bureaux pilotes invités ont dû confirmer leur participation (avec mention des membres du groupe constitué) et l'acceptation des conditions du présent règlement par écrit ou par courriel au BAMO jusqu'au vendredi 9 novembre 2018.

Collège d'experts / Composition

Le collège d'experts était constitué comme suit :

Président

M. Joachim Rausis / Président Commune Orsières

Membres non professionnels

M. Didier Jacquemettaz / Conseiller communal en charge du tourisme

M. Patrick Wilson / Président de l'Amicale des commerçants et habitants de Champex-Lac

M. Jean-François Lattion / Président de TMR SA et des Remontées mécaniques de TéléLaFouly-ChampexLac SA

Membres professionnels

M. Vincent Pellissier / Ingénieur cantonal

M. Eric Duc / Ingénieur du SDM – Section Infrastructures routières et Trafic

Mme Nathalie Luyet / Architecte - Urbaniste

Mme Sandra Priod / Architecte – Urbaniste

M. Lucien Combaz / Spécialiste en mobilité

Suppléants

Suppléant non professionnel: M. François Voutaz /
Chef technique communal

Suppléant professionnel: M. Frédéric Chambovey /
Ingénieur du SDM (Arr. 3 / Bas-VS)

Suppléants: voix consultative sauf lorsqu'ils remplacent un membre excusé ou indisponible.

Au besoin, le Collège d'experts (CE) se réservait le droit de faire appel à d'autres spécialistes ou conseillers, ces derniers n'ayant qu'une voix purement consultative. Dans ce cadre, des spécialistes du Service des forêts, des cours d'eau et du paysage, du Service du développement territorial et du service de l'environnement du Canton du Valais ont été consultés. Le Collège d'experts, le secrétaire de la procédure et les spécialistes éventuellement consultés sont tenus à la confidentialité.

Calendrier

Envoi de la documentation générale aux participants au MEP: mardi 30 octobre 2018

Confirmation écrite de participation des groupements: vendredi 9 novembre 2018 (dernier délai)

Envoi de l'ensemble de la documentation aux groupements ayant confirmé par écrit leur participation: mardi 13 novembre 2018

Dépôt des questions: mercredi 28 novembre 2018 (dernier délai)

Réponse aux questions: mercredi 12 décembre 2018

Rendu des projets: vendredi 1er mars 2019 (dernier délai)

Présentation des projets devant le Collège d'experts: mars 2019 (la date et les horaires seront communiqués en temps opportun).

Jugement des projets par le Collège d'experts / Décision : fin avril 2019 (avancée à fin mars 2019)

Vernissage et exposition publique des projets : courant mai 2019 (avancés à la 2ème quinzaine d'avril 2019)

Visites du site

Le site est libre d'accès et aucune «visite guidée» n'a été organisée.

Questions et réponses

Les éventuelles questions au Collège d'experts devaient être transmises par courrier ou de préférence par courriel adressé au BAMO dans le strict respect du délai prescrit. Les questions ont été listées et numérotées et leurs réponses adressées à tous les concurrents dans le délai prescrit ci-dessus. Aucune question ne pouvait être traitée par téléphone.

Rendu des projets

Les projets devaient être insérées dans un cartable avec la mention «MEP – Traversé de Champex» à faire figurer sur l'emballage puis envoyés par poste (sous pli recommandé) à l'adresse mentionnée aux participants.

Les projets devaient parvenir à la Commune au plus tard le 1er mars 2019 à 16h00.

Les concurrents étaient responsables de l'acheminement de leurs documents.

La remise directe des documents à l'adresse des organisateurs (SDM ou Commune) n'était pas admise. Les organisateurs du MEP et notamment le SDM déclinant toute responsabilité au cas où un (ou des) dossier n'aurait pas été reçu à la date et à l'heure

fixées pour des raisons qui ne leur sont pas imputables.

Fiche d'identification / Devise

Tous les dossiers rendus devaient comporter une devise ainsi qu'une fiche d'identification du groupement concerné avec mention détaillée de sa composition et des coordonnées du bureau pilote.

2. Clauses de la procédure

2.1. Critères d'appréciation

Les projets ont été examinés et appréciés par le Collège d'experts en fonction de leurs qualités respectives, sur la base des critères suivants (non énoncés ci-après selon leur ordre d'importance) :

- Traitement et pertinence du concept de circulation et de mobilité en général, intégrant tous les modes de déplacement (véhicules à moteur, piétons, cyclistes), ainsi que la problématique du stationnement.
- Qualité des solutions proposées pour la gestion des interactions entre l'axe principal cantonal, les dessertes communales et les accès privés, ainsi que pour assurer la sécurité de tous les usagers des voies et espaces publics.
- Qualité spatiale et cohérence des aménagements proposés.
- Traitement des relations entre l'espace public et les espaces privés (bâtiments - parkings) riverains.
- Faisabilité technique du projet.
- Economie générale du projet.

2.2. Indemnités

Un montant de CHF 15'000.- TTC est dû à chaque groupement ayant déposé, dans le délai imparti, un projet répondant aux exigences du présent règlement.

Il ne sera pas distribué de prix particulier.

2.3. Attribution du mandat / Déclaration d'intention des Maîtres de l'Ouvrage

En application de l'OMP (article 29), les Maîtres de l'Ouvrage s'engagent à suivre les recommandations du Collège d'experts en vue de la poursuite du développement du projet lauréat, dans une première phase jusqu'à sa mise à l'enquête publique puis dans une deuxième phase en vue de sa réalisation. Les décisions de réalisation ainsi que l'acceptation par les MO et les organes compétents des crédits d'études et de construction afférents demeurent réservées.

Les mandats d'autres ingénieurs et professionnels spécialisés seront adjugés ultérieurement par les MO dans le respect des procédures des marchés publics et avec la collaboration du groupement lauréat.

2.4. Propriété des projets

Les droits d'auteurs sur les projets restent propriété des participants. Tous les projets admis et soumis au jugement du Collège d'experts deviennent propriétés de l'organisateur.

2.5. Exposition des projets – Rapport du Collège d'experts

Tous les projets admis au jugement ont été exposés au public pendant dix jours avec indication du nom de l'auteur. Le rapport du Collège d'experts sera envoyé à chaque concurrent.

Le vernissage de l'exposition a eu lieu le 18 avril 2019, à Champex.

2.6. Publication

Les résultats du MEP ont été publiés sur les sites internet de la Commune d'Orsières et du SDM.

2.7. Litiges

Les décisions relevant de l'appréciation du Collège d'experts sont sans appel. Seule la décision ultérieure d'attribution du mandat peut ouvrir des voies de recours.

2.8. Documents remis aux concurrents

Les concurrents ayant confirmé par écrit leur participation ont reçu par courriel les documents 3.8.1, 3.8.2, 3.8.8 et 3.8.9 (délai selon calendrier défini). Les autres documents (3.8.3 à 3.8.7) préparés et fournis par le géomètre officiel (GeoDranse SA) ont pu être récupérés sur une plateforme de téléchargement dont le lien a été fourni par le BAMO.

Liste des documents remis pour lesquels un accusé

de bonne réception sera demandé par le BAMO

- Doc. 3.8.1 : le règlement/programme au format pdf.
- Doc. 3.8.2 : le rapport 'Analyse préliminaire et schéma directeur des mobilités' élaboré par le bureau BTEE - Version du 16 juillet 2018 au format pdf.
- Doc. 3.8.3 : un plan général de situation (éch. 1 :2500 / formats dwg, pdf) couvrant toute la station (1x avec base cadastrale / 1x avec orthophoto) et comprenant le périmètre global de l'intervention entre ses 2 extrémités ainsi que le périmètre du concept global des mobilités.
- Doc. 3.8.4 : 1 plan de situation détaillé (1 planche / éch. 1 :500 / formats dwg, pdf) couvrant l'axe principal des RC entre les 2 extrémités de l'intervention avec mention de son périmètre, du parcellaire, du bâti au sol et du type de propriété, à savoir : canton, commune et autres (privés).
- Pour cette planche (1x avec base cadastrale / 1x avec orthophoto), le type de propriété n'est reporté en couleur que sur une des couches de la base cadastrale.
- Doc. 3.8.5 : modèle numérique (uniquement pour les plans détaillés au 1 :500) le long de l'axe principal des RC avec mention des courbes de niveau (dérivation d'après MNT – MO / précision +/- 50 cm).
- Doc. 3.8.6 : modèle numérique (uniquement pour la planche centrale au 1:500) établi à partir d'un vol de drone avec matérialisation détaillée et précise des éléments utiles à l'intérieur du périmètre.
- Doc 3.8.7: relevés complémentaires détaillés (situation et niveaux) des éléments routiers (bordures, trottoirs, pentes ainsi que regards, escaliers, terrasses, sauts-de-loup, etc).
- Doc. 3.8.8 : «Aménagement de trottoirs – Base d'aménagement», rapport SRTCE du 16.02.2013.

-
- Bordure type DMTE 208S 8 (selon plan fourni).
 - Doc. 3.8.9: Prescriptions ERE (Espace Réserve aux Eaux) avec plan correspondant (projet mis à l'enquête publique - BO N° 40 du 5 octobre 2018).
 - Le règlement communal des constructions et des zones pouvait être consulté sur le site internet de la Commune d'Orsières. Adresse: www.orsieres.ch. Le site contient également une rubrique SIT avec mention du parcellaire (avec données correspondantes: propriétaires, surfaces, etc) et des principaux réseaux souterrains.

2.9. Documents à remettre par les concurrents

Les documents à remettre par les concurrents sont listés ci-après:

Plans

- Plan général de situation / 1 planche - Echelle 1:2500
- Un plan général de situation au 1:2500 établi sur la base du plan remis en conservant le même format (84 cm x 59.4 cm / orientation paysage) et comprenant selon l'espace à disposition et le niveau de détails adapté à son échelle:
 - le tracé des voies de circulation,
 - les bandes et/ou pistes cyclables ainsi que les parcours piétonniers,
 - les places de stationnement et autres places (détente - jeux),
 - les aménagements paysagers et urbains avec leur mobilier (existant ou nouveau).

Devaient figurer, dans la mesure du possible, également sur ce plan les cotes altimétriques principales des terrains naturels et aménagés aux endroits si-

gnificatifs du projet. La configuration du plan remis permettait d'y insérer, de manière déportée, tout ce qui peut permettre de bien appréhender la conception du projet et les concepts de mobilité, ce qui peut se faire à l'aide de schémas (y compris de circulation), de textes, d'images, de photomontages ou de toutes autres représentations jugées utiles à la compréhension.

- Plan de situation détaillé / 1 planche - Echelle 1:500, établi sur la base du plan remis en conservant, pour des raisons d'uniformité des présentations, le même et unique format (294 cm x 89.1 cm / orientation paysage / nombre de formats A4 : 3 en hauteur et 14 en largeur). Ce plan couvre, dans une direction NO-SE, l'ensemble du périmètre des RC 97 et 98 concerné. Il devait comprendre les mêmes éléments que le plan général cité plus haut mais avec un niveau de détails plus poussé. Les coupes, élévations et autres détails des aménagements nécessaires à la compréhension du projet devaient y figurer de manière déportée et à des échelles proportionnées, avec l'indication du terrain naturel et des cotes d'altitude du projet.

Note: la répartition entre le plan général au 1:2500 et le plan détaillé au 1:500 de tout ce qui peut être utilement représenté était laissée au libre choix des concurrents.

Chemise transparente non fermée / Contenu

Les documents suivants ont été demandé, remis dans une chemise transparente

- Devise et fiche d'identification dûment remplie, datée et signée, avec mention obligatoire des noms des auteurs du projet et des éventuels collaborateurs qui y ont participé.

-
- Ensemble des plans réduits au format A3 (pdf - résolution 300 DPI) à « enregistrer » sur une clé USB.

2.10. Présentation des documents

Les présentations suivantes étaient attendues des participants :

- 2 planches aux échelles et formats prédéfinis des plans remis aux concurrents (voir plus haut), à savoir : 1 planche au 1:2500 (84 cm x 59.4 cm) / 1 planche au 1:500 (294 cm x 89.1 cm).
- Coupes et élévations nécessaires à dessiner horizontalement directement sur les planches.
- Plans à présenter sur tirage papier en orientation paysage. Rendu en couleur autorisé.

Pour la présentation des projets au Collège d'experts, les groupements ne pouvaient s'appuyer que sur les 2 planches déposées.



3. Cahier des charges

3.1. Préambule

Le Conseil communal d'Orsières, en collaboration avec le service de la mobilité, a entrepris une réflexion sur les possibilités d'améliorer globalement la gestion de la mobilité dans la station de Champex, traversée longitudinalement par les routes cantonales (RC 97/98) venant des Valettes et de Somlaproz autour desquelles s'articulent les dessertes communales dédiées aux véhicules, aux cyclistes et aux piétons le plus souvent conjointement.

À vocation essentiellement touristique, la station connaît des pointes de fréquentation et de trafic (tous modes confondus) durant la saison d'été rendant compliquée la gestion de la circulation et du stationnement ainsi que la mise sur pied de manifestations (marché estival) avec fermeture totale de l'axe principal rendu temporairement aux piétons. De même, durant les fêtes de fin d'année et les week-ends chargés de la saison d'hiver (ski alpin - remontées mécaniques, ski de fond et de randonnée et sports de glace sur le lac), les mêmes problèmes se posent, accentués par les travaux de déblaiement et d'évacuation de la neige.

Ces réflexions ont abouti à la décision de rechercher et de trouver des solutions optimales en étroite collaboration avec le Canton, propriétaire de l'axe routier principal. Cela a débouché sur le lancement du présent mandat d'études parallèles après avoir confié au bureau BTEE la mission de procéder à une analyse préliminaire essentiellement axée sur l'établissement du plan directeur des mobilités.

3.2. Contexte urbanistique

La traversée de Champex est actuellement essentiellement dévolue à la circulation des véhicules avec les problèmes de sécurité et de stationnement qui en découlent et dans laquelle doivent s'insérer tant bien que mal aux jours et heures de pointe tous les autres modes de déplacement. Souvent en contact avec le trafic, les piétons se rabattent lorsqu'ils le peuvent sur les espaces qui leur sont déjà dévolus (trottoirs ou promenade du lac) sur certains secteurs, notamment dans la zone sud-est de la station (arrivée RC 98 de Somlaproz). Au cœur de la station, le problème est plus aigu et la cohabitation plus compliquée lorsqu'il faut longer les commerces et traverser la chaussée.

3.3. Aspects significatifs liés à la mobilité

En ce qui concerne la mobilité, l'ensemble des aspects significatifs sont intégrés dans le document «Analyse préliminaire et schéma directeur des mobilités» établi par le bureau d'études BTEE à Sembrancher. Ce document constitue la base pour des réflexions à mener et pour des propositions à soumettre par les groupements en matière de mobilité. Pour ce qui concerne la mobilité sur l'axe routier principal (RC 97/98), il est demandé aux participants de respecter les principes généraux et les exigences énoncés ci-après.

- Respect de la hiérarchisation du réseau routier: l'axe principal cantonal (RC 97/98) doit conserver la priorité sur toutes les routes secondaires latérales.
- Trafic bidirectionnel avec un minimum d'une voie

par direction.

- La vitesse légale maximale est de 50 km/h. Ponctuellement, des incitations à des diminutions des vitesses effectives sont admises. L'aménagement de zones de rencontre (20 km/h) est exclu.
- Le passage de transports exceptionnels (type II B: largeur de la charge min. 5.00 m / hauteur libre min. 4.80 m) doit pouvoir être garanti.
- Les aspects de sécurité et de distances de visibilité ainsi que les gabarits routiers doivent être respectés, conformément aux dispositions des normes et recommandations en vigueur ainsi qu'aux exigences du SDM. La largeur minimale de la chaussée en alignement sera de 6.10 m. Il ne sera pas admis de décrochement vertical sur la chaussée.
- Sur les routes cantonales, il sera prévu la pose d'un enrobé standard AC 11S. Les colorisations sont autorisées en conformité avec la norme SN 640 214.
- Les limites entre espace routier et espaces latéraux sont à formaliser dans le cadre de l'étude. Les empiètements des véhicules sur les zones piétonnes (trottoirs, places, etc) ne sont pas autorisés. En principe, le dénivelé entre la chaussée et les trottoirs est le suivant: bordures non franchissables, décrochements de 12 cm respectivement de 3 cm aux endroits des passages piétons (cf. rapport du SDM «Aménagement des trottoirs – Bases d'aménagement» et Norme VSS SN 640.075). Aux endroits des accès latéraux, le type de bordure DMTE 208S est imposé.
- Les passages piétons respecteront les normes et recommandations en vigueur. Un îlot central est dans tous les cas nécessaire si la largeur de la chaussée est égale ou supérieure à 8.50 m.
- Les arrêts de transports publics seront étudiés

conformément aux exigences des normes et recommandations en la matière.

- La mobilité douce doit être prise en compte et traitée sur l'ensemble du périmètre d'étude. Il est attendu des concurrents que leur proposition soit explicitement illustrée.

3.4. Lois / Normes / Autres règlements et prescriptions

Les lois et règlements suivants sont à appliquer :

- Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), ordonnance sur la signalisation routière (OSR) ainsi que normes et recommandations de l'Association suisse des professionnels de la route (VSS).
- Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand), loi cantonale sur l'intégration des personnes handicapées ainsi que la norme SN 64075 et son annexe (personnes à mobilité réduite).
- Loi cantonale sur les routes.
- Le règlement communal des constructions.
- Le règlement pour la protection et la sauvegarde du patrimoine bâti.
- Directives afférentes du BPA.

3.5. Programme / Objectifs

Il s'agit de porter une réflexion de mobilité et une réflexion urbanistique globale intégrant tous les modes de déplacement et l'ensemble des paramètres mis en évidence dans l'analyse préliminaire du bureau BTEE avec l'objectif de requalifier l'espace public en tenant compte des problématiques évoquées.

Dans ce sens, il est attendu que les solutions appor-

tées répondent notamment aux aspects suivants (liste non exhaustive):

Qualité spatiale et gestion des espaces

- Délimitation des espaces et rapports aux façades des bâtiments riverains.
- Intégration paysagère.
- Modénature et qualité des revêtements de sol (note : altitude de Champex = 1500 m).
- Eclairage public, signalisation et mobilier urbain : cohérence et qualité.

Circulation

- Hiérarchisation et organisation des circulations afin d'améliorer la fluidité et la convivialité, en tenant compte notamment des aspects saisonniers et des manifestations principales.
- Interfaces, croisements et conflits d'usage.
- Stationnements.



4. Approbation du règlement et du programme

Le règlement et programme du mandat d'études parallèles lancé par le SDM et la Commune d'Orsières ont été adoptés par le Collège d'experts le 29 octobre 2018.

5. Questions des groupements

Les questions adressées par les participants ainsi que les réponses des Maîtres d'Ouvrage sont présentées ci-après.

1. Avez-vous des données sur le trafic en hiver [TJM, horaires, par tronçon,etc] ?

Pas de données de ce type à disposition.

Remarque: le TJM est faible mais des pointes non chiffrées, liées à l'activité des remontées mécaniques, aux autres pratiques sportives régulières et aux événements particuliers hivernaux et estivaux, sont à prendre en compte.

2. Quelle est la hiérarchisation du réseau routier actuel - non précisé sur plan 1 ?

Traversée de la station - RC 97 et 98 (de même niveau hiérarchique).

Routes communales.

Routes et accès privés.

3. Tableau du paragraphe 5.1.1 - où sont positionnés les emplacements mentionnés ? - non précisé sur plan 5

Voir plan et tableau du bureau BTEE (annexe 1).

4. Peut-on éventuellement réduire le nombre de places de stationnement privés ?

Une réduction du nombre de places sur parcelles privées n'est pas possible mais une réflexion peut être menée pour les places sises sur des parcelles publiques et actuellement utilisées par des privés.

5. Quelle est la marge de manœuvre des candidats en matière de nombre et de localisation des arrêts TP ?

Il existe actuellement 4 arrêts sur le périmètre élargi (près de la piscine / près du lac à l'entrée sud-est de la station / au cœur de la station / au droit du parking du télésiège de la Brea). Ces 4 arrêts doivent être maintenus à leurs emplacements actuels dont les aménagements peuvent être revus.

Un arrêt supplémentaire sera étudié et fera l'objet d'un détail (en variante).

Emplacement : « Route du Lac 118 ».

Voir annexe 2.

6. En matière de stationnement, le programme reste vague et indique uniquement que des « solutions doivent être apportées ». L'étude préliminaire de mobilité indique quant à elle que le projet de requalification doit « maintenir une capacité d'accueil suffisante sous l'angle du stationnement ». Faut-il comprendre que le nombre de places actuel doit-être maintenu ? Est-il attendu des équipes une proposition sur l'évolution du nombre de places ?

La capacité actuelle doit au minimum être conservée. Elle peut être augmentée pour répondre aux pointes de fréquentation (voir chap. 5.1.1 du rapport BTEE).

Il doit être également tenu compte des objectifs généraux de l'ensemble du chapitre 6 du rapport BTEE.

7. L'étude préliminaire de mobilité indique que les espaces de stationnement privés doivent être intégrés dans le projet de requalification. Comment comprendre cette indication ? Faut-il maintenir le nombre de places existants ? Est-il attendu un concept de stationnement global proposant une relocalisation des places situées sur les parcelles privées, notamment avec la venue potentielle d'un hôtel associé à un parking public ?

Espaces de stationnement privés : maintien du nombre existant de places, comme indiqué dans les objectifs. Voir à ce sujet les réponses aux questions 4 et 6.

Comme préconisé dans les objectifs définis au chapitre 5 du rapport BTEE, des propositions concernant un concept global de stationnement sont attendues. En ce qui concerne le projet d'hôtel, ce dernier n'est pas encore abouti. Son parking souterrain comportera des places privées. L'option de places publiques reste à ce stade hypothétique. L'accès direct sur la RC 97 doit être pris en considération.

8. Quelle est la marge de manœuvre en matière d'évolution foncière dans le secteur du parking du Télé ? Est-il envisageable de formuler des propositions s'affranchissant des limites foncières actuelles ?

Il est envisageable de formuler des propositions d'évolution (augmentation de la capacité) dans le secteur du parking de la Brea. A cette fin, il est possible de s'affranchir des limites foncières actuelles mais en limitant les éventuels débordements sur le domaine privé. Les places du parking de la Brea (propriété des remontées mécaniques – domaine parapublic) doivent être considérées comme « publiques ».

9. Quelles sont les contraintes routières à prendre en compte pour l'entretien hivernal, sur le réseau cantonal respectivement communal ?

Pas de décrochement vertical sur les chaussées (réseaux cantonal et communal), selon indications du chap. 4.3 du règlement.

Une 'largeur libre' de passage minimale de 3.50 m, nécessaire au passage des lames à neige, est à maintenir sur les RC et les embranchements des routes communales.

10. Lieux et capacités des parkings d'appoint en hiver ?

Il n'y a actuellement pas de localisation prédéfinie pour des parkings d'appoint. Des propositions peuvent être formulées.

Possibilité éventuelle en face de l'entrée du Fort de Champex sur les parcelles communales n° 237 et 238.

6. Examen préalable du 5 mars 2019

Tous les projets ont fait l'objet d'un examen préalable portant sur leur niveau de conformité avec le règlement du mandat d'études parallèles (MEP) et les normes en vigueur. L'analyse faite par le SDM et l'organisateur du MEP (BAMO) a porté sur les points suivants : respect des délais et conformité des documents remis. A l'issue de cette analyse, les 6 projets déposés ont été jugés recevables.

7. Critique des projets

Projet N° 1: «Coincer la bulle»

Groupement: Game-vs Sàrl (pilote) accompagné de Atelier Grept Sàrl – Architecte paysager / Team+ Lausanne – Ingénieur en circulation / Huber & Torrent SA – Ingénieur civil

Analyse de l'existant

Champex fait partie des stations à haut potentiel en termes de tourisme doux. Elle offre des expériences multiples en profitant du caractère authentique et préservé du lieu. Son principal atout est constitué par la bulle de nature composée du lac et du marais qui s'étire entre les 2 pôles du «Borloz» et du «Signal», véritables interfaces pour les activités touristiques.

Projet du groupement

Le projet consiste à renforcer et clarifier ces deux pôles pour en faire des interfaces multimodales efficaces. Les parkings réaménagés deviennent des lieux d'accueil avec un point d'information, incluant des toilettes publiques, un arrêt aménagé pour les navettes électriques et une station de vélos en libre-service. Ils constituent également le point de départ de nombreuses activités (ski, ski de fond, cascade de glace, balades, tours VTT).

En termes de circulation, ces pôles marquent le début d'une limitation à 30 km/h incitant les usagers à choisir des modes de déplacement plus doux. Ce changement de régime augmente le sentiment de sécurité des cyclistes circulant sur l'espace routier qui se mue en route panoramique. Le visiteur peut ainsi s'aventurer à pied à travers le marais ou rejoindre le lac par la route, en vélo ou en navette (ho-

raire régulier en haute saison).

Les chemins d'accès le long de la route cantonale sont sécurisés et aménagés jusqu'au centre de la station où, en lieu et place des parkings, un espace polyvalent reconnecte la rue principale et le lac, permettant l'organisation d'événements. En basse saison, cet espace peut être maintenu dans sa fonction de parking. Au centre, les terrasses sont intégrées à l'espace de la route réaménagée.

Le collège d'experts s'interroge sur le positionnement fort du projet qui se tourne explicitement vers une stratégie touristique destinée principalement aux éco-boomers. Le système proposé ambitionne ainsi de conditionner le comportement des usagers, quitte à provoquer une rupture avec le tourisme actuel de la station. Le projet redéfinit donc la conception à moyen terme de la station et de la future clientèle recherchée tout en préservant un bon niveau d'accessibilité, de fonctionnalité et d'attractivité pour la clientèle autochtone et les commerces. Cette ambition sur le changement de comportement implique la mise en œuvre de navettes pour un fonctionnement optimal.

Mobilité - Stationnement

Au niveau de la mobilité, le projet affiche une claire volonté de sortir les voitures de la station avec un agrandissement du parking du «Signal» et la suppression de l'ensemble du stationnement au centre. Cette stratégie est accompagnée de façon cohérente par la mise à disposition de moyens alternatifs pour rejoindre le centre de la station et le lac : vélos en libre-service, navette. Toutefois, la suppression de l'ensemble du stationnement au centre ne tient

pas compte des parkings privés existants pour lesquels aucune solution n'est proposée. Cette suppression est problématique compte tenu de la faible marge de manœuvre dont dispose la commune dans ce secteur.

En ce qui concerne le stationnement public, le bilan global est équilibré par rapport à la situation actuelle.

Afin de limiter le trafic endogène engendré par la situation excentrée du télésiège, une prolongation du télésiège du Revers et proposée, permettant d'assurer la liaison à ski entre le centre de la station et le domaine skiable.



Projet N° 2 : «Magique»

Groupement: Mijong Sàrl (pilote) – Architecte urbaniste et paysager accompagné de RGR Ingénieurs conseils - Ingénieur en mobilité / ARC Génie Civil SA – Ingénieur civil

Analyse de l'existant

Agrémentée par un lac pittoresque, Champex est un magnifique plateau traversé par une route qui en constitue la colonne vertébrale. En arrivant sur ce plateau depuis Orsières, la vue est sublime lorsque la zone de stationnement actuelle est libre de voitures. Le lac et le marais sont des bijoux à préserver à tout prix mais qui peuvent être encore mieux valorisés par un aménagement judicieux des rives. N'étant pas séparés de l'espace routier existant, les modes de mobilité douce ne sont actuellement pas favorisés.

Projet du groupement

Le projet prévoit de favoriser la mobilité douce par la création d'un réseau dédié, composé de divers cheminements intégrant, selon leur longueur, des variantes petite ou grande de tour du lac. Le parti pris de tourner le dos au bâti existant, construit à l'amont, interroge sur l'absence de perméabilité qu'offre la route cantonale et qui n'est ainsi pas traitée par le projet.

Trois pôles principaux, un à chaque entrée de la station et l'autre au centre, disposent de parkings ainsi que d'arrêts de transport public. Ces «hubs» permettent de se connecter au réseau de mobilité douce.

A l'entrée côté Orsières, la réalisation de 2 zones

avancées de parking et la suppression du stationnement en bordure du lac mettent en valeur la vision magnifique qui s'offre aux usagers en débouchant de la montée qui arrive au lac.

Entre ce secteur et le centre de la station, un élargissement de la rive ainsi que la construction de pontons, passerelles en bois et d'une marina sont prévus. Ces nouveaux aménagements qui se situent soit dans l'espace réservé aux eaux (ERE), soit directement dans le plan d'eau, induiraient des contraintes notables du point de vue environnemental, notamment pour la faune aquatique. La nouvelle traversée constitue quant à elle un geste très fort à l'échelle du site.

Le projet est épuré avec une route classique, bien délimitée par des bordures hautes de chaque côté de la chaussée. Les espaces piétons latéraux sont bien séparés et de granulométrie différente.

Mobilité - Stationnement

Le long du lac, le chemin de berge se situe en partie collée à la route cantonale, contrairement à aujourd'hui, ce qui implique en hiver une accessibilité limitée induite par les amas de neige en provenance du déneigement.

Au niveau de la chaussée de la route cantonale, l'enrobé fin aux propriétés phono-absorbantes ne convainc pas quant à sa durabilité en lien avec les conditions hivernales d'un site situé à 1'500 m d'altitude. La vitesse signalée est maintenue à 50 km/h mais l'aménagement global incite volontairement à une réduction des vitesses.

Le projet prévoit la création d'un mini giratoire à l'extrémité est, mais sa justification peine à convaincre. En ce qui concerne le stationnement, les zones ac-

tuelles sont conservées mais réaménagées avec un bilan global des places publiques supérieur à la situation actuelle. La mise à disposition de vélos en libre-service (classiques ou à assistance électrique) vient intelligemment pallier à l'éloignement des parkings périphériques. Toutefois, la volonté de faire cohabiter les piétons et cyclistes sur les chemins nouveaux ou existants ne permet pas d'offrir des conditions satisfaisantes pour les usagers, notamment en raison des difficultés de cohabitation dans un espace restreint.



Projet N° 3 : «MEP Champex»

Groupement : atLB Sàrl (pilote) - accompagné de MI-Darchitecture Sàrl – architecte paysager / Christe et Gyax Ingénieurs Conseils SA – ingénieur en mobilité / Alpatec SA – ingénieur civil

Analyse de l'existant

Champex est une station avec une identité propre forte dont les éléments naturels dominants sont le lac, le marais et les forêts environnantes. La route cantonale qui la traverse est un axe structurant qui constitue le fil rouge d'un itinéraire à caractère paysager. Elle représente aussi une césure de l'espace et elle génère des conflits d'usage liés à sa mixité d'utilisation.

Projet du groupement

L'idée du projet est de redonner une cohérence à l'ensemble en redessinant l'ossature d'espace public que constitue la route entre ses 2 pôles extrêmes du «Signal» et de la «Breya». Le jalonnement nouvellement créé s'articule autour de 3 places avec une connexion physique et/ou visuelle à l'espace lacustre. Le collège d'experts se plaît à relever à la fois la sensibilité et la lucidité de la proposition, liées à une fine observation des lieux, qui se traduit au travers d'aménagements légers qui s'intègrent délicatement au site.

Entre les deux pôles et les trois places, des séquences se succèdent avec un accent mis sur la sécurité et le confort des usagers. Des trottoirs sont prévus dans la séquence entre la route d'accès au camping et la zone du centre afin d'améliorer les

conditions de sécurité pour les randonneurs en particulier et les piétons en général.

Les places, nouveaux espaces publics au cœur de la station, traversent la route et ne sont pas coupées par elle. Ces aménagements permettent de faire renaître des visions disparues du lac et des montagnes environnantes, notamment par la construction d'une passerelle en bois à aménager vis-à-vis de l'île. Le cheminement que permet cette passerelle vise également à pouvoir prendre le recul nécessaire pour redécouvrir le visage de la station et retrouver des angles de vue perdus suite au développement des quarante dernières années. Ce nouvel aménagement devrait cependant tenir compte des contraintes environnementales (espace réservé aux eaux, zone de nidification, etc).

Côté Orsières, le bord du lac sera débarrassé des voitures stationnées pour libérer une vue imprenable et prendre le visiteur aux tripes dès son arrivée. Entre cette zone et le centre, le chemin du bord du lac est peu modifié avec une simple exagération du talus pour que les promeneurs oublient qu'ils longent une route.

Mobilité - Stationnement

Au niveau de la mobilité, la limitation de vitesse est inchangée. Un effet modérateur est attendu au centre à proximité des places aménagées. Les arrêts de bus sont conservés et l'aménagement d'une bande cyclable permet de résoudre le déficit ponctuel de sécurité pour les deux-roues sur le tronçon ouest. Chacune des places est équipée de stationnements dévolus aux vélos. Depuis le parking du

Signal, la mise en œuvre d'une passerelle et d'un cheminement piétons sécurisé, permettent d'éviter la problématique liée au dénivelé existant. En miroir, l'aménagement proposé à l'extrémité ouest permet également aux visiteurs de débiter la promenade ou la randonnée dans un cadre hors du commun dès le parking.

En ce qui concerne le stationnement, les parkings de longue durée du «Signal» et de la «Breya» sont restructurés avec sur ce dernier un marquage de la route. De part et d'autre du centre, deux zones de stationnement de courte durée sont prévues. Le bilan global des places publiques est équilibré par rapport à la situation actuelle.



Projet N° 4 : «Entre Champs et Lac»

Groupement : PLP Rhône Sàrl par Paysagegestion (pilote) et LocalArchitecture – Aspects urbains et paysagers accompagné de MRS Partner – Mobilité / CSD Ingénieurs – Génie civil

Analyse de l'existant

L'environnement de Champex-Lac est exceptionnel avec ses éléments naturels que sont le lac, le marais, les pâturages de la rive nord-ouest et les forêts lacustres. Même si la station est traversée de part en part par une route cantonale qui en relie les 2 pôles extrêmes du «Signal» et de la «Brea», elle n'est pas du tout appréhendée comme un lieu de transit mais bien comme une véritable destination.

Projet du groupement

La route constitue un lieu de réflexion qui participe à l'histoire de la station. Elle représente un axe structurant et une véritable colonne vertébrale, elle permet, par accroches successives, de rejoindre d'autres destinations plus intimes comme le marais. Le projet s'appuie sur cette structure forte. Les séquences adoptées le long de l'axe donnent une sensation de mouvement et une réflexion sur le «temps long» a été menée dans le cadre d'une requalification de l'axe. Étant donné le faible niveau du trafic journalier moyen, la traversée n'est pas le critère déterminant et donne la possibilité de couper occasionnellement la route pour des événements.

À l'entrée côté Orsières, l'accent est porté sur le dégagement de la vue sur la grève et le lac avec une meilleure perception du départ de la promenade.

Entre cette entrée et le cœur de la station, un chemin divaguant agrémenté de pontons se détache de la route. A l'opposé du lac, côté Catogne de la route, des promontoires et des places revitalisées laissent imaginer un prolongement du jardin alpin vers le lac.

Dans le bourg, des « decks » en bois sont disposés avec une grande plage vers le Cabanon. Sur la rue du centre, la vitesse est limitée à 30 km/h et cette zone peut être occasionnellement fermée pour des événements. A la sortie du Bourg, côté Les Valettes, un parking avec tournus court est prévu. Nécessitant un accord avec les propriétaires privés, un cheminement autour du lac est aussi envisagé. Les zones d'accès aux champs, au camping et au jardin alpin sont réaménagées avec l'objectif d'améliorer la vue essentielle sur le lac en la surélevant. Trois boucles de promenade ont leur caractère propre. Le collège d'experts relève que les aménagements prévus en bordure du lac sont très ambitieux en regard des réglemmentations applicables et en particulier de l'espace réservé aux eaux.

Mobilité - Stationnement

Au niveau de la mobilité, les transports publics conservent leur importance par une disposition judicieuse des arrêts même si les cadences restent limitées. Les cyclistes s'intègrent au trafic sans aménagement spécifique.

Les matériaux retenus, notamment l'enrobé grenailé, peinent à convaincre quant à leur durabilité face aux conditions hivernales d'un site situé à 1'500 m d'altitude. Dans le cœur de Champex, l'aménagement de bordures basses (3 cm) n'est pas compatible avec le passage des lames à neige. De façon générale, le

collège d'experts relève unanimement que le projet proposé ne démontre pas beaucoup d'aptitude à prendre en compte les contraintes hivernales d'un site à cette altitude.

En ce qui concerne le stationnement, les parkings de longue durée du «Signal» et de la «Breya» sont réaménagés avec un marquage de la route et la disposition de haies sur ce dernier. Au centre des places sont maintenues même mais en moins grand nombre qu'actuellement. Le bilan global des places publiques est inférieur à l'existant.



Projet N° 5 : «Les Flèches d'Or»

Groupement : Atelier iT Sàrl (pilote) accompagné de Pascal Heyraud - Architecte Paysager / Trafitec Ingénieurs Conseils SA – Mobilité / Moret & Associés SA – Ingénieur civil

Analyse de l'existant

Les qualités intrinsèques de Champex restent aujourd'hui encore les mêmes que celles présentes lors de l'avènement du tourisme alpestre au début du vingtième siècle. Le point fort de la station est son paysage avec à l'intérieur de l'écrin un lac pittoresque sur la rive duquel s'étend un village au tissu discontinu.

Projet du groupement

Le premier problème identifié par le projet est un parage désordonné et omniprésent. Les parcours piétons se mélangent avec la route, ces derniers étant le plus souvent les perdants de cette mixité des flux.

La solution proposée consiste à s'accrocher sur l'élément essentiel qui constitue les diverses promenades pour remettre le piéton au centre. La route est complètement redessinée en intégrant un grand trottoir principal à l'aval et un petit trottoir fonctionnel à l'amont.

De part et d'autre du centre du village, des secteurs routiers d'une conception classique sont prévus, avec toutefois des zones ralenties proches de l'entrée vers le lac côté Orsières et dans le cœur de la station.

Aux extrémités du parcours de la route, deux parkings de longue durée sont réaménagés avec des places pour les vélos. Trois véritables places, en béton préfabriqué, sont constituées sur ces deux lieux ainsi qu'au centre. Sur le parking « Broya », la route est repoussée côté Catogne avec un pôle d'activités sportives sur la Place du Col.

Sur la place du marais, une amélioration de la boucle du lac et des autres flux nécessite le déplacement du tennis. De même, des revêtements résistants et fonctionnels avec des bordures de chaussée hautes sont envisagés. Les courbes de la route sont redessinées avec un large trottoir côté lac et des passages piétons disposés de sorte à améliorer la sécurité des usagers.

Au centre, le projet favorise la réouverture des terrasses sur la rue, en suggérant une uniformité de conception. La place du lac à l'arrivée côté Orsières avec son beau point de vue est revalorisée. Au niveau paysager, peu de changements sont apportés, l'existant étant suffisamment présent.

Le collège d'experts s'interroge sur la pertinence de redessiner la route (investissement important, en regard du bénéfice obtenu) ainsi que sur la matérialité proposée pour les trois places, qui ne lui semble que peu appropriée à cette altitude.

Mobilité - Stationnement

Au niveau de la mobilité, l'aménagement proposé prévoit un rétrécissement optique sur un gabarit identique, à l'aide de bandes latérales colorées. La vitesse signalée est de 50 km/h sur l'ensemble de la

traversée de localité. Les cyclistes circulent sur la route sans distinction de mode qu'il soit sportif ou de loisirs. La pertinence d'un trottoir élargi au sud de la route cantonale interroge quant à son besoin réel. Le resserrement de la chaussée à l'aide de bandes latérales aurait également pu être défini sur l'entier de la traversée.

En ce qui concerne le stationnement, le nombre de places disponibles au centre est diminué alors que sur le parking d'extrémité «Breya» complètement réaménagé, une optimisation reste possible. Le nombre de places privées du centre n'est que partiellement conservé. La capacité totale en termes de stationnement public est inférieure à la situation actuelle.



Projet N° 6 : «Champs - Lysées»

Groupement: dvarchitectes & associés SA (pilote)
accompagné de Bureau PASS-AGE – Architecte paysager / TRANSPORTPLAN SION SA – Mobilité / EDI-TECH SA – Ingénieur civil

Analyse de l'existant

Le diagnostic des projeteurs fait état de la présence d'un ensemble paysager exceptionnel avec le lac, le marais, les forêts, les prairies et les montagnes proches et lointaines. La topographie aidant, la structure du bâti se rattache à la route cantonale. Constat est fait d'une déconnexion entre le centre et les activités sportives et de loisirs ainsi que de nombreux conflits d'usage.

Projet du groupement

Les objectifs principaux du projet sont de favoriser la mobilité douce, de diminuer les nuisances liées à la circulation, de redonner une cohérence au réseau dans un but de renforcement de l'identité du lieu.

Au niveau du concept de mobilité, les aménagements sont conçus en fonction des saisons d'été et d'hiver et en prenant en compte les pics de fréquentation. Ramener en périphérie les visiteurs d'un jour est une volonté qui se traduit par le réaménagement des parkings d'extrémité et la mise en œuvre de stationnements de courte durée au cœur de la station.

Le groupement propose de déclasser la route entre les deux pôles constitués par les parkings périphériques. Ainsi la route du Lac deviendrait la rue du Lac, ouvrant la porte à un autre type d'aménage-

ment. Cette modification permettrait la création au centre d'une zone de rencontre conviviale en période estivale. En hiver, avec des bus navettes reliant les parkings d'extrémité au cœur de la station ainsi que par un rallongement du petit téléski du Revers, les skieurs se trouveraient à moins de 400 mètres à pied des pistes.

En dehors du réaménagement des parkings d'extrémité pour bien marquer la route côté Brea et dégager la vue sur le lac côté Orsières, l'intervention majeure consiste en la création de la zone de rencontre du centre. L'idée est de reconnecter les hôtels et commerces au lac par une forte incitation à la diminution de vitesse (revêtement continu sans seuils de façades à façades) et un espace partagé entre voitures, vélos et piétons, lesquels deviendraient prioritaires sur le trafic automobile. Une réorganisation du stationnement est également prévue à cet effet. Les surfaces sont proposées en pierres naturelles avec un dessin approprié.

En hiver, une accroche est prévue entre la zone de rencontre et le téléski du lac, permettant de résoudre la problématique du trafic endogène engendré par la situation excentrée du télésiège.

Mobilité - Stationnement

L'aménagement d'une zone de rencontre est explicitement exclu par les maîtres d'ouvrage (cf. point 4.3 du règlement et du programme). En termes de morphologie urbaine, la zone de rencontre implique que les deux fronts de rue dialoguent avec l'espace public au centre. De fait, cette typologie urbaine semble peu pertinente au collègue d'experts compte

tenu de la force d'attraction du lac qui oriente très clairement le système.

Les conditions de sécurité pour les deux-roues et les piétons au centre sont tributaires de la création de la zone de rencontre. Sans cette modification du régime de circulation, l'aménagement proposé ne fait pas sens et ne répond pas aux objectifs de mobilité posés.

En ce qui concerne le stationnement, même si des transferts sectoriels sont volontairement envisagés, le bilan global des places est légèrement en hausse par rapport à la situation actuelle.



8. Conclusions

Au terme de ses délibérations, le Collège d'experts (CE) recommande le projet «MEP Champex» du groupement piloté par «atLB Sàrl – architecture et développement durable» accompagné de «MIDarchitecture Sàrl – architecte paysager / Christe et Gy-gax Ingénieurs Conseils SA – ingénieur en mobilité / Alpatec SA – ingénieur civil» en vue de sa réalisation. Il émet en outre à l'intention du lauréat diverses recommandations concernant la suite des opérations (planification des études et de la réalisation).

9. Recommandations du Collège d'experts

- Revoir l'aménagement des deux parkings périphériques afin d'en optimiser la capacité par une meilleure organisation. Un concept de gestion du stationnement (signalisation dynamique en temps réel) devra être développé afin de permettre de limiter au maximum le trafic parasite au travers de Champex.
- Proposer une alternative à la renaturation du parking existant et de la place de jeu du centre. La Commune ne souhaite pas «sacrifier» cette parcelle stratégique et demande à ce que des mesures de compensation soient trouvées ailleurs dans le périmètre.
- Retravailler le projet en intégrant les acteurs privés possédant des places de stationnement au centre afin de maintenir les capacités existantes tout en permettant la réalisation des espaces publics proposés. La gestion du parcage «sauvage» le long de la route cantonale bordant le lac devra être intégrée au concept de gestion du stationnement à élaborer.
- Evaluer avec les acteurs privés concernés, l'opportunité de maintenir un seul court de tennis à Champex, afin de libérer l'espace public au cœur de la station.
- Prendre en compte les besoins et attentes des divers propriétaires fonciers, notamment privés, dans l'élaboration des aménagements dans le centre de la station.
- Accorder une attention particulière à la durabilité des matériaux, notamment ceux des trois places intégrant la route cantonale. Aucun pavage ou autre dallage ne sera accepté. Hormis au droit des traversées piétonnes, les bordures feront au minimum 6 cm de hauteur pour faciliter l'entretien hivernal.
- Assurer l'évacuation des eaux de surface conformément à la législation en vigueur. L'évacuation des

eaux de surface, notamment liées aux places, doit passer par une rétention / infiltration (si cette dernière est possible) et non pas être rejetée directement au lac.

- Repenser la géométrie (largeur) de la chaussée au centre de la localité (diminution possible du gabarit routier), afin d'induire un effet de modération du trafic, indépendamment de la vitesse maximale signalée. Aucun cas de croisement nécessitant l'empiètement sur les trottoirs ne pourra toutefois être admis.
- Assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite en assurant la conformité des arrêts de bus à la LHand.
- Revoir l'aménagement triangulaire en transition entre l'extrémité de la passerelle et de la place, dont l'impact important n'est pas souhaitable. En remplacement, un prolongement de la passerelle est accepté.
- Prendre en compte les restrictions liées à l'espace réservé aux eaux (ERE). Les nouveaux aménagements en dur dans l'ERE ne seront pas acceptés. La végétation et les arbres sont bien évidemment acceptés.
- Intégrer les aspects environnementaux du projet: au vu de l'emplacement de la passerelle prévue au nord de l'île, cette dernière peut être acceptée à la condition de la mise en œuvre d'une compensation «oiseaux» dans la baie au sud-ouest de l'île (extrémité du marais). A cet effet, les aménagements feront l'objet d'une coordination sous l'angle de la planification, en étroite collaboration avec les services cantonaux spécialisés. Les rapports spécifiques nécessaires (p.ex. notice d'impact sur l'environnement) devront être établis en application des dispositions légales.

-
- Conduire une réflexion quant à l'intégration des nouvelles passerelles aux chemins pédestres principaux homologués, en menant au besoin les procédures d'homologation nécessaires.
 - Porter une attention particulière à la gestion des conflits d'utilisation entre les promeneurs et les pêcheurs. Au besoin, un ponton peut être prévu dans le cadre du développement futur du projet.
 - Assurer la connexion avec les projets futurs de TéléLaFouly-ChampexLac SA (prolongement du télésiège de Revers et connexion du centre de Champex).

10. Vernissage et exposition

La partie officielle du vernissage a eu lieu le jeudi 18 avril 2019 à 18h00 dans l'ancien Fort d'artillerie de Champex à l'entrée de la station côté Orsières.

L'exposition était ouverte au public a eu lieu selon les horaires suivants :

- Vendredi 19 avril 2019 de 11h à 12h et de 16h à 17h
- Samedi 20 avril 2019 de 11h à 12h
- Lundi 22 avril 2019 de 11h à 12h et de 16h à 17h



le collège d'experts

Le Collège d'experts remercie vivement les concurrents pour la qualité et la variété des projets rendus.



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Mobilität



