



SION

Modification partielle du RCCZ

**CAHIER DES CHARGES « CHAMPSEC :
ANCIENNE VOIRIE »**

Rapport technique, selon l'article 47 OAT

Sion, le 20 mai 2021

Document de travail à l'usage du Conseil général

**Mandataire**

AZUR Roux & Rudaz Sàrl

Rue du Scex 16B

1950 Sion

T +41(0)27 323 02 06

M info@azur-sarl.chI www.azur-sarl.ch

Frédéric Roux, géographe UNIF -amén.

Sylvie Rudaz, arch. EPFL – urb. FSU

Contact

VILLE DE SION

URBANISME ET MOBILITE

Espace des Remparts 6

CP 2272

1950 Sion 2

T +41(0)27 324 17 22

M urbanisme@sion.ch

Contenu

1	BUT DU RAPPORT	4
2	DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PERIMETRE	4
3	JUSTIFICATION DE LA CLAUSE DU BESOIN ET DU BIENFONDE DE LA LOCALISATION	6
4	MODIFICATION PARTIELLE DU RCCZ ET SON INTEGRATION DANS LE CONTEXTE DE REVISION GLOBALE	8
5	RESERVES D’AFFECTATION, COMPENSATION ET INDEMNISATION	10
6	CONFORMITE DU PROJET AUX BASES LEGALES FEDERALES ET CANTONALES	10
7	CONFORMITE AU PLAN DIRECTEUR CANTONAL (PDC) ET THEMATIQUES CONCERNEES	14
8	CONFORMITE AU PROJET D’AGGLO VALAIS CENTRAL ET SON PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL	15
9	CONFORMITE AU PLAN DIRECTEUR COMMUNAL (PDCOM)	15
10	PESEE DES INTERETS ET EVALUATION	18
11	INFORMATION ET PARTICIPATION	20
12	CONCLUSION	20

Annexes

Annexe 1	plan de situation du périmètre, échelles 1 :25'000, 1 :5'000 et 1 : 2'500
Annexe 2	check-list des thématiques concernées, SDT
Annexe 3	note technique sur l’accessibilité des terrains de l’Ancienne voirie de Sion depuis le quartier de Champsec, Transitec SA, janvier 2021
Annexe 4	rapport bruit, bureau d’études Impact SA, 16 mars 2021

Abréviations

LAT	loi sur l’aménagement du territoire (loi fédérale)
LcAT	loi d’application sur l’aménagement du territoire (loi cantonale)
OAT	ordonnance sur l’aménagement du territoire
PAZ	plan d’affectation des zones
PDc	plan directeur cantonal
PDI	plan directeur intercommunal
PDcom	plan directeur communal
PU	périmètre d’urbanisation
RCCZ	règlement communal des constructions et des zones
SDT	service du développement territorial

1 BUT DU RAPPORT

Le but du présent rapport est d'informer les parties concernées par le projet de modification partielle du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) de la Commune de Sion, relative au cahier des charges « Champsec : ancienne voirie », sur le contexte et les raisons et de cette mesure d'aménagement du territoire.

Ce rapport doit démontrer la conformité de la présente modification partielle du RCCZ :

- aux buts et principes de l'aménagement du territoire (articles 1 et 3 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, LAT) ;
- aux conceptions et aux plans sectoriels de la Confédération (article 13 LAT),
- au plan directeur cantonal (article 8 LAT) ;
- aux exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement ;

ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (article 4, al. 2, LAT), conformément à l'article 47, alinéa 1, de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT, du 28 juin 2000).

Ce document est destiné à l'autorité cantonale chargée de l'approbation de cet outil d'aménagement du territoire communal (article 26, alinéa 1, LAT).

2 DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PERIMETRE

2.1 Description du périmètre

Le périmètre concerné par la présente modification partielle du RCCZ est situé aux coordonnées centrales 2'598'800 / 1'119'750, dans le quartier de Champsec, sur la Commune de Sion (cf. annexe 1).

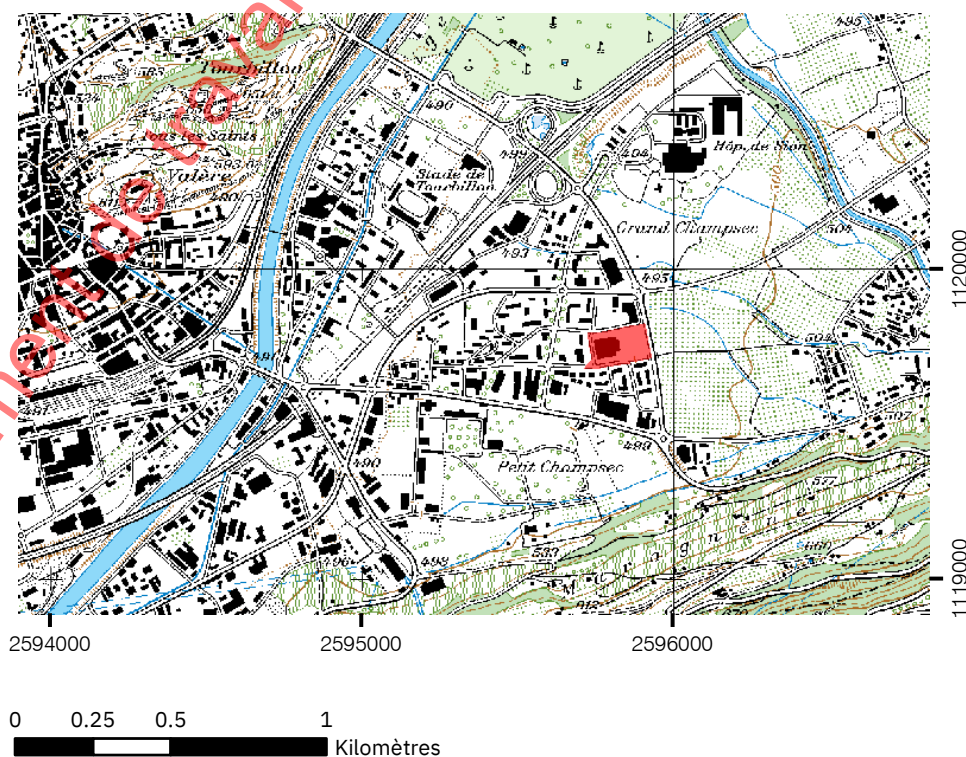


Figure 1 : situation du périmètre concerné par la modification partielle du RCCZ, sans échelle
(source : SIT Sion, CIGES)

Le périmètre comprend les parcelles n°2'318, 13'653, 13'654 (partiellement), 13'677 et 14'202 et couvre une surface totale de quelque 2.2 hectares. Il correspond au périmètre de la zone à aménager soumise au cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » dans le RCCZ en vigueur de la Commune de Sion.



Figure 2 : situation du périmètre concerné par la modification partielle du RCCZ, sans échelle
(source : SIT Sion, CIGES)

Le périmètre de la présente modification partielle du RCCZ comprend les terrains occupés par l'ancienne voirie et ses aménagements, ainsi qu'une partie de la route du Manège et du chemin de Sion. Le périmètre est délimité :

- > au Nord, par l'avenue du Grand-Champsec, puis par un hôtel en construction et un bâtiment accueillant des entreprises artisanales (quincaillerie, exposition sanitaire/carrelage/parquet, exposition de luminaires, fitness, etc.) ;
- > au Sud et à l'Ouest par des bâtiments d'habitation ;
- > à l'Est, par la route d'Hérens, qui marque la limite de la zone à bâtir, puis par des vergers.

2.2 Justification du périmètre

Les objectifs de circulation et mesures y relatives inscrits dans le cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » figurant à l'annexe 2 du RCCZ en vigueur de la Commune de Sion ne sont malheureusement pas réalisables à court terme et doivent être adaptés (cf. chapitre 3).

Dès lors, le périmètre concerné par la présente modification partielle du RCCZ correspond au secteur à aménager soumis au cahier des charges « Champsec : ancienne voirie ».

3 JUSTIFICATION DE LA CLAUSE DU BESOIN ET DU BIENFONDE DE LA LOCALISATION

Le Conseil d'Etat a homologué le 16 novembre 2016 ce cahier des charges, qui a été réalisé suite au déplacement de la voirie à la Rue de la Drague. Ce cahier des charges devait permettre de s'assurer de l'urbanisation qualitative de cette large réserve de zone à bâtir à Champsec en s'intégrant à la vision de développement imaginée par la Ville pour le quartier de Champsec, à savoir « un cœur résidentiel protégé par une frange d'activités ».



Figure 3 : périmètre concerné par la modification partielle du RCCZ (en traitillé blanc) et les schémas directeurs du quartier de Champsec (source du fond : google earth)

L'urbanisation de ce secteur présente un enjeu important pour la Ville, qu'il est nécessaire d'accompagner par des mesures d'urbanisme, à matérialiser dans un plan de quartier qui réponde aux objectifs et mesures du cahier des charges.

Le cahier des charges en vigueur avait comme objectifs de :

- > coordonner la mixité d'usages (activités économiques périphériques protectrice et habitat au centre) ;
- > structurer les possibilités de bâtir ;
- > créer des aménagements extérieurs adaptés aux changements climatiques et favorisant le lien social ;

- > organiser et structurer les réseaux de circulation (véhicules, piétons et deux roues) en favorisant la mobilité douce.

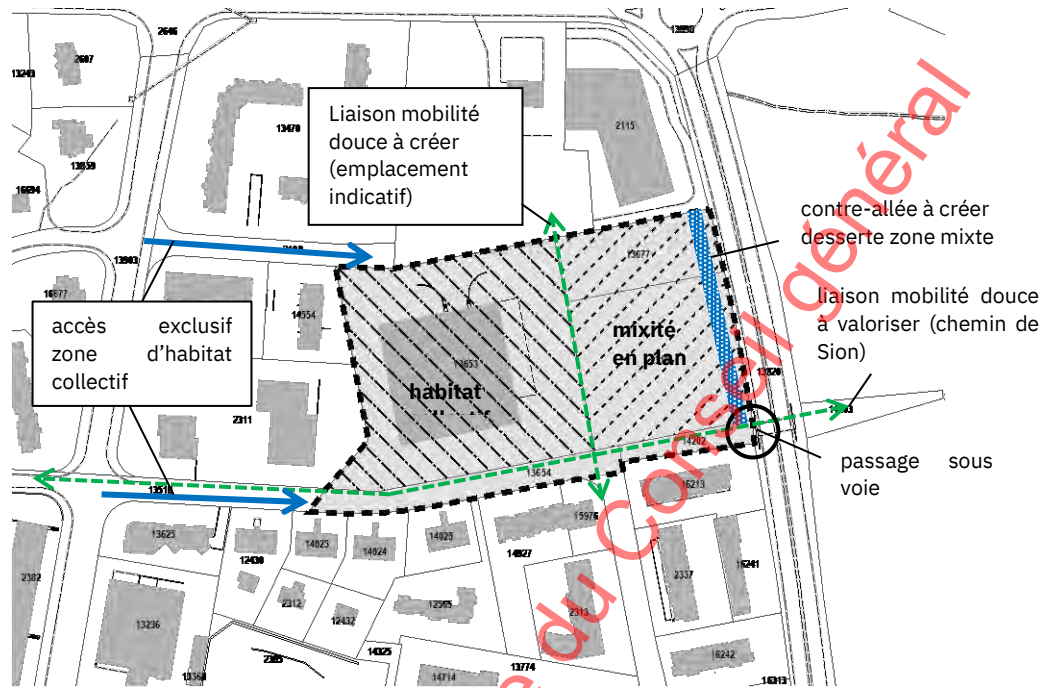


Figure 4 : schéma d'aménagement, extrait du cahier des charges en vigueur

L'objet de la présente modification partielle du RCCZ consiste en une adaptation du cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » en ce qui concerne le dernier objectif (circulation) et les mesures d'aménagement y relatives. En effet, même s'il est idéal, le principe de desserte motorisée des activités longeant la route d'Hérens à réaliser uniquement depuis une contre-allée doit être adapté. Dans les faits, une solution de servitude de passage sur les propriétés voisines au nord n'a pas pu aboutir pour l'instant et l'accès direct sur la route d'Hérens a été refusé à ce jour par le service cantonal de la mobilité. De fait, une étude de faisabilité a été réalisée en 2019 (Architram SA) pour définir plusieurs possibilités d'accès à la zone mixte bordant la route d'Hérens. La faisabilité physique de l'accessibilité depuis la route d'Hérens (comme imposé dans le cahier des charges en vigueur) est réalisable, ce qui a été confirmé par une étude du bureau Transitec, mais pas sa faisabilité opérationnelle selon la prise de position du service cantonal de la mobilité. Dès lors, une proposition intermédiaire, dans l'intervalle de pouvoir réaliser à moyen terme un accès par le nord ou directement depuis la route d'Hérens si les contraintes de connexion au réseau routier cantonal venaient à être modifiées, consiste à desservir les activités par l'avenue du Grand-Champsec (au Nord du périmètre du cahier des charges) tout en maintenant la desserte de l'habitat par la route du Manège et/ou par l'avenue de Grand-Champsec.

De ce fait, en l'état, aucun plan de quartier, puis urbanisation, ne peut être réalisé en conformité au cahier des charges en vigueur en raison de l'impossibilité de desservir la zone mixte à court terme par une contre-allée le long de la route d'Hérens, car son branchement n'est pas possible à ce jour. Une adaptation du cahier des charges est de ce fait impérative.

L'objectif de la présente modification partielle du RCCZ est donc de fixer des mesures adaptatives concernant l'accès motorisé aux futures constructions affectées en zone mixte au sein du périmètre du cahier des charges, dans le but d'urbaniser à court terme cette portion du territoire sur la base d'un plan de quartier et de proposer un phasage des accès suivant les développements connexes au périmètre.

4 MODIFICATION PARTIELLE DU RCCZ ET SON INTEGRATION DANS LE CONTEXTE DE REVISION GLOBALE

4.1 Instrument d'aménagement du territoire concerné pas la mesure de planification

La mesure d'aménagement du territoire à entreprendre consiste en une modification partielle du RCCZ, soit une adaptation du cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » figurant à l'annexe 2 du RCCZ, dont la teneur doit être adaptée pour permettre un phasage des accès motorisés à la zone mixte à aménager.

4.2 Affectation actuelle du sol

Les terrains concernés par la modification partielle du RCCZ ont été homologués par le Conseil d'Etat le 16 novembre 2016 et les affectent en (*cf. annexe 1*) :

- zone mixte 2, le long de la Route d'Hérens, également concerné par la mixité en plan (*cf. art. 95, al. 19 du RCCZ*) ;
- zone d'habitat collectif A, à l'intérieur du quartier de Champsec.

L'ensemble du périmètre est en zone à aménager, soumise au cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » figurant en annexe 2 du RCCZ.

L'ensemble du périmètre est également situé en zone de danger hydrologique : dangers résiduel, faible, moyen et élevé (*cf. annexe 1*), régie par l'art. 75 bis du RCCZ.

4.3 Affectation future du sol

L'affectation du sol, tout comme la zone de danger, reste inchangée.

Seul le cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » est adapté.

4.4 Modification partielle du PAZ et du RCCZ dans le contexte de révision globale des outils d'aménagement du territoire communaux

Actuellement, les communes doivent lancer le processus de révision globale de leur plan d'affectation des zones (PAZ) et règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) pour les rendre conforme à la loi sur l'aménagement du territoire (LAT). La Ville de Sion a débuté ce processus mais n'est pas encore à un stade suffisamment avancé pour le mettre à l'enquête publique (*cf. chapitre 4.5*). Dans l'intervalle, les modifications partielles du PAZ et RCCZ ne sont autorisées que sous certaines conditions (selon directive de juin 2018 du service du développement territorial (SDT)) :

- répondre à un intérêt public prépondérant ;
- démontrer un caractère d'urgence ;
- avoir une portée territoriale limitée.

L'intérêt public prévaut dans la présente modification partielle du RCCZ dans le sens où les parcelles concernées constituent une friche. En effet, les terrains étaient occupés par l'ancienne voirie, qui a déménagé il y a plusieurs années déjà. Depuis lors, aucun aménagement n'a été effectué sur ces terrains. Leur visibilité, en frange de l'urbanisation, fait partie de la première image donnée de l'urbanisation de la Ville depuis l'Ouest. La

qualité d'une ville se reflète dès la première impression. Finaliser l'urbanisation de manière qualitative est une priorité pour les autorités communales. De plus, le développement d'activités en frange de l'urbanisation, participe à l'animation et à l'attractivité de la Ville et du quartier. Les autorités communales souhaitent donc favoriser le développement de cette mixité fonctionnelle en frange de l'urbanisation.

L'urgence de cette planification territoriale réside dans l'impossibilité technique d'urbanisation de la zone mixte longeant la route d'Hérens en raison d'une contrainte du cahier des charges non réalisable à court terme. La frange en limite de l'urbanisation le long de cette route est quasiment aboutie, sauf sur cette portion du territoire. L'impossibilité de se raccorder directement à la route d'Hérens est pénalisante et empêche tout développement. L'adaptation du cahier des charges, pour permettre à court terme une desserte depuis l'intérieur du quartier est une nécessité pour permettre le développement de ce secteur, soutenu par la Ville de Sion. Il faut rappeler que l'urbanisation ne pourra être concrétisée qu'une fois le plan de quartier réalisé et approuvé par l'autorité compétente. Cette procédure ne peut être réalisée tant que la problématique de l'accès à la zone mixte, à court terme, n'a pu aboutir.

La portée territoriale de la présente modification partielle du RCCZ est limitée. En effet, il n'y a aucun impact sur le PAZ, mais sur un cahier des charges qui concerne une surface d'environ 2.2 hectares. De plus, la modification du cahier des charges est mineure et ne concerne que la desserte de la zone mixte longeant la route d'Hérens.

Ainsi, le présent projet de modification partielle du RCCZ répond à l'ensemble de ces critères.

4.5 Etat d'avancement du périmètre d'urbanisation et de la révision globale du PAZ et du RCCZ

La Ville de Sion a entamé depuis plusieurs années les réflexions sur la révision globale de son PAZ et de son RCCZ ainsi que sur la définition de son projet de périmètre d'urbanisation (PU), en se basant notamment sur son plan directeur communal (PDCOM), sur le projet Agglo Valais Central, ainsi que sur son avant-projet de PAZ et RCCZ présenté au SDT pour avis technique. Les études en cours fournissent une vision globale des enjeux de la Commune.

Le projet de périmètre d'urbanisation (PU) est en cours et sera transmis au SDT pour prise de position.

Enfin, en parallèle de ces réflexions, la Ville de Sion participe activement à la démarche de planification intercommunale par le biais du plan directeur intercommunal (PDI) du projet Agglo Valais Central.

La Ville de Sion est donc en pleine réflexion sur son développement territorial et aboutira à la révision globale du PAZ et RCCZ dans les délais définis par la fiche C.1 du plan directeur cantonal (PDC).

Cependant, même si ces processus sont en cours, ils prendront un certain temps avant leur validation et homologation définitive. Or, la Ville de Sion doit pouvoir permettre le développement de son urbanisation dans l'intervalle, sur les terrains étant totalement compatibles avec sa vision du développement territorial. La présente modification partielle du RCCZ a été confrontée aux études et réflexions territoriales menées à ce jour. Elle est de fait conforme à la planification prévue sur le territoire sédunois. La modification partielle du RCCZ peut donc s'effectuer sans compromettre la révision globale du PAZ et RCCZ.

5 RESERVES D'AFFECTATION, COMPENSATION ET INDEMNISATION

Les Communes doivent dimensionner leurs zones à bâtir judicieusement, de manière à utiliser le sol rationnellement.

La présente modification partielle du RCCZ est située sur des terrains en zone à bâtir dévolue à l'habitat dans le PAZ en vigueur. Aucun changement d'affectation n'est concerné par la présente mesure de planification.

La présente modification partielle du RCCZ ne constitue donc aucun avantage au sens de l'art 10c LcAT puisqu'aucune nouvelle zone à bâtir destinée à l'habitat n'est créée. De ce fait, aucune plus-value ne sera perçue.

6 CONFORMITE DU PROJET AUX BASES LEGALES FEDERALES ET CANTONALES

6.1 LAT du 22 juin 1979 (Etat le 1er janvier 2019)

Articles 1 et 3 : buts et principes régissant l'aménagement

La loi sur l'aménagement du territoire fixe des buts et principes d'aménagement du territoire à respecter.

Buts (extraits art. 1 LAT) :

- a^{bis} d'orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, en maintenant une qualité de l'habitat appropriée;*
- b de créer un milieu bâti compact ;*
- b^{bis} de créer et de maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques;*
- c de favoriser la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays et de promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie ;*

Principes (extraits art. 3 LAT) :

- 2 Le paysage doit être préservé. Il convient notamment :*
 - b. de veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage ;*
- 3 Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Il convient notamment :*
 - abis de prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir des friches, des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat;*
 - b de préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations ;*
 - c de maintenir ou de créer des voies cyclables et des chemins pour piétons ;*
 - d d'assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services ;*

e de ménager dans le milieu bâti de nombreuses aires de verdure et espaces plantés d'arbres.

La présente modification partielle du RCCZ se caractérise par la volonté de permettre le développement de l'urbanisation, en orientant la densification du milieu bâti vers l'intérieur, finalisant l'urbanisation du quartier. L'organisation du sol de manière rationnelle et qualitative sera démontrée dans le plan de quartier à réaliser, dans le respect du cahier des charges adapté.

Article 15 : zones à bâtir

- 1 Les zones à bâtir sont définies de telles manières qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes.*
- 2 Les zones à bâtir surdimensionnées doivent être réduites.*
- 3 L'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales en respectant les buts et les principes de l'aménagement du territoire. En particulier, il faut maintenir les surfaces d'assolement et préserver la nature et le paysage.*

La surface de zone à bâtir dévolue à l'habitat est inchangée suite à cette modification partielle du RCCZ. Afin de répondre aux besoins à 15 ans, tout doit être mis en œuvre pour permettre le développement de ce secteur. L'accès à la zone mixte le long de la route d'Hérens ne pouvant être réalisé tel que proposé dans le cahier des charges en vigueur, la présente modification partielle du RCCZ le modifie, pour lui permettre d'évoluer dans le temps tout en permettant l'urbanisation du secteur à court terme.

6.2 OAT du 28 juin 2000 (Etat le 1er juin 2020)

Article 1 : activités ayant des effets sur l'organisation du territoire

- 1 On entend par activités ayant des effets sur l'organisation du territoire les activités qui modifient l'utilisation du sol ou l'occupation du territoire ou qui visent à les maintenir en l'état.*

La présente modification partielle du RCCZ est rendue nécessaire pour assurer le développement de nouvelles fonctions le long de la route d'Hérens et constituer un secteur de transition vers le cœur résidentiel du quartier.

Article 3 : Pesée des intérêts en présence

Les pièces déposées avec le présent rapport sont destinées aux autorités compétentes, pour leur permettre la pesée des intérêts en présence. Ce point est développé au chapitre 10 du présent rapport.

Article 47 : Rapport à l'intention de l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans

Le présent document constitue le rapport prévu par l'article 47 OAT.

6.3 LcAT du 23 janvier 1987 (état 15.04.2019)

Article 3 : Compétences

La présente modification partielle du RCCZ est une tâche qui incombe à la Ville de Sion, responsable de ce projet.

Article 13 Règlement

- 1 Les communes définissent les possibilités d'utilisation des différentes zones d'affectation dans le règlement des zones et des constructions.*

La présente modification partielle du RCCZ modifie certains objectifs de circulation et mesures du cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » qui ne sont malheureusement pas réalisables à court terme et doivent être adaptés pour permettre le développement du secteur.

Article 21 : Zones à bâtir

Voir chapitre. 6.1 du présent rapport, art. 15 LAT.

Article 31 : Zones de danger

- ¹ Les zones de danger comprennent les portions du territoire qui sont exposées à un danger avéré ou potentiel lié aux catastrophes naturelles (avalanches, chutes de pierres, instabilités de terrain, inondations ou autres dangers naturels).
- ² Elles font l'objet de plans et de prescriptions fixant les restrictions du droit de propriété et les exigences en matière de construction.
- ³ La procédure d'élaboration et d'approbation des zones de danger se déroule selon les dispositions de la législation spéciale et particulièrement de la législation sur l'aménagement des cours d'eau.
- ⁴ Le propriétaire du fonds peut apporter la preuve que les dangers qui menacent le bien-fonds ou son accès ont été écartés par des mesures de sécurité.
- ⁵ Les zones de danger sont reportées à titre indicatif dans les plans d'affectation des zones.

Les études des cartes de dangers de la Ville de Sion sont en cours d'élaboration. Elles figureront sur le PAZ à titre indicatif après leur homologation.

L'ensemble du périmètre concerné par la présente modification partielle du RCCZ se situe en zone de danger hydrologique de crues. Le danger y est à des degrés différents (résiduel, faible et/ou élevé).

Tout projet de construction sur ce territoire devra respecter les dispositions y relatives, en fonction du danger.

6.4 Décision concernant l'adoption du concept de développement territorial du 11 septembre 2014

Art. 5 Stratégie de développement territorial (extraits)

- c) *Urbanisation :*
1. *maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes ;*
 2. *renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains ;*
 3. *encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité ;*
 4. *agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur ;*
 5. *viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics ;*
 7. *coordonner l'urbanisation et les transports ;*
- d) *Transport et mobilité :*
5. *encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains.*

La présente modification partielle du RCCZ préserve les principes définis dans le cahier des charges homologué, soit :

- > renforce la vocation de pôle de développement économique sur la frange du quartier de Champsec en favorisant l'implantation d'activités dans la zone mixte ;
- > propose un habitat et une urbanisation de haute qualité en créant un cœur de quartier calme et agréable, protégé par une frange d'activités et favorise une urbanisation qualitative en délimitant un périmètre à aménager basé sur un cahier des charges à un endroit stratégique du quartier ;
- > assure une utilisation rationnelle du sol et un développement vers l'intérieur en favorisant l'habitat collectif ;
- > encourage la mobilité douce en assurant le passage du chemin de Sion qui relie le village de Bramois au centre-ville de Sion et la liaison Nord-Sud au sein du périmètre à aménager.

6.5 Bases légales fédérales et cantonales en matière de protection de l'environnement, de la nature, du paysage et de l'aire forestière

Le périmètre de la présente modification partielle du RCCZ :

- > ne touche aucune forêt,
- > ne touche aucune zone de protection de la nature et/ou du paysage ;
- > aucun milieu sensible digne de protection n'y est présent ;
- > aucun inventaire fédéral ou cantonal (ISOS, IFP, IVS) n'y est présent. L'inventaire IVS national concernant le chemin de Sion s'arrête à la route d'Hérens et ne concerne donc pas le périmètre de la présente modification partielle du RCCZ ;
- > aucun espace réservé aux eaux (ERE) n'y est présent.

Energie : Chauffage à distance (CAD)

Le site se situe dans le périmètre de l'Etape 1 de raccordement au chauffage à distance. Les mesures éventuelles de raccordement seront prises au stade des demandes d'autorisations de construire.

Trafic et stationnement

Une étude de trafic a été réalisée par le bureau Transitec SA (*cf. annexe 3 du présent rapport*). Cette étude part du postulat que les activités sont desservies par l'avenue du Grand-Champsec (au Nord du périmètre du cahier des charges) et les logements par la route du Manège (au Sud du périmètre du cahier des charges).

Le rapport démontre que les charges de trafic engendrées sur le réseau routier de quartier à vocation résidentielle sont acceptables sachant que seuls les flux concernés par les activités sont ici concernés puisque les flux en lien avec les logements restent inchangés par rapport au précédent état du cahier des charges. L'étude de trafic préconise des mesures de modération des vitesses du trafic et de sécurisation. Ces mesures seront analysées dans le cadre de la procédure du plan de quartier à venir et imposé par le cahier des charges.

Bruit et bruit routier (LPE, OPB)

Un rapport bruit a été effectué par le bureau d'études Impact SA (*cf. annexe 4 du présent rapport*).

Ce dernier démontre que les valeurs limites d'immission (VLI) seront respectées sur l'Avenue du Grand-Champsec et la route du Manège dans les deux variantes analysées, à savoir :

- > accès au périmètre à aménager pour les activités et l'habitat uniquement par le Nord (tronçon Est de l'avenue du Grand-Champsec) ;
- > accès au secteur des activités du périmètre à aménager uniquement par le Nord (tronçon Est de l'avenue du Grand-Champsec) et au secteur d'habitat du périmètre à aménager uniquement par le Sud (route du Manège).

Les exigences de l'art. 9 OPB seront donc respectées.

Le bureau d'études préconise toutefois la répartition de l'accès aux habitations et aux activités entre les axes Nord et Sud du périmètre à aménager. L'étude du plan de quartier analysera dans le détail la variante la plus appropriée.

Conformité

La présente modification partielle du RCCZ est conforme aux bases légales en matière de protection de l'environnement, nature et paysage, en ce sens qu'aucun conflit majeur ne peut être détecté à ce stade de la planification.

7 CONFORMITE AU PLAN DIRECTEUR CANTONAL (PDC) ET THEMATIQUES CONCERNEES

Le SDT a établi une check-list qui rassemble les différentes thématiques du plan directeur cantonal (PDC) qui pourraient concerner la présente mesure de planification. Cette check-list figure en annexe 2 du présent rapport.

La conformité des différents domaines traités dans les fiches du PDC avec la présente modification partielle du RCCZ est présentée ci-après, classée par fiche du PDC.

7.1 Fiche A.16 Dangers naturels

Voir chapitre. 6.3 du présent rapport, art. 31 LcAT – zone de dangers.

7.2 Fiche C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat

La fiche C.1 édicte les principes suivants qu'il est utile de rappeler (extrait) :

Principes (extraits) :

1. *Dimensionner les zones à bâtir dévolues à l'habitat pour satisfaire les besoins à 15 ans et maîtriser le développement du PU dans le temps.*

Pour y parvenir, la marche à suivre pour les Communes de catégorie B est la suivante :

- a) *déterminent, en vue de l'élaboration de leur projet de PU, leurs options de développement territorial (projet de territoire) sur l'ensemble de la commune*
- b) *délimitent, pour les communes en catégories B, C et D, leur projet de PU dans les deux ans à dater de l'entrée en vigueur du PDC,*

La présente modification partielle du RCCZ n'a pas d'impact sur le dimensionnement de la zone à bâtir dévolues à l'habitat, la surface de zone à bâtir étant inchangée.

Poche libre de construction en frange de l'urbanisation, son urbanisation est justifiée et fait partie intégrante du projet de PU, en cours d'élaboration.

7.3 Fiche C.2 Qualité des zones à bâtir

Finaliser l'urbanisation en périphérie de la zone à bâtir contribuera à améliorer la qualité de la zone à bâtir, en remplacement de l'actuelle friche laissée par le déménagement de l'ancienne voirie il y a quelques années.

7.4 Fiche C.4 Zones d'activités économiques

La zone mixte peut être considérée également comme zone d'activités économiques (habitat / artisanat / bureaux / commerces). La zone mixte y est de portée communale. Permettre le développement d'activités contribue à accroître l'attractivité de la Ville de Sion.

8 CONFORMITE AU PROJET D'AGGLO VALAIS CENTRAL ET SON PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

Le périmètre de la modification partielle du RCCZ est concerné par le projet agglo Valais central, 3^{ème} génération, adopté par le Conseil fédéral en date du 14 septembre 2018.

Aucune mesure territoriale stratégique ne concerne le périmètre de la présente modification partielle du RCCZ à proprement parler.

Le projet agglo Valais central fait également l'objet d'un plan directeur intercommunal (PDi), en cours de réalisation, qui traite des domaines suivants :

- > l'urbanisation (dimensionnement des zones à bâtir, zones d'activités économiques, équipements et infrastructures publiques) ;
- > la mobilité (traversées de localités et transit, interface de transports, politique de stationnement, transports publics et mobilité douce) ;
- > l'environnement (Rhône 3, hydrographie et dangers naturels, agriculture, nature, paysage et environnement, surfaces d'assolement, matériaux, gestion des ressources).

La Commune de Sion est intégrée au groupe de suivi de ce PDi et, selon les informations transmises à ce jour, aucun conflit ou contre-indication entre le projet de PDi et la présente modification partielle du RCCZ n'est perceptible.

9 CONFORMITE AU PLAN DIRECTEUR COMMUNAL (PDCOM)

La présente modification partielle du RCCZ est conforme au plan directeur communal (PDCOM) de la Commune de Sion, approuvé par le Conseil municipal le 26.09.2019 et par le Conseil général le 05.11.2019.

En effet, elle respecte les principes suivants :

9.1 Stratégie spatiale de la Ville : la nécessité d'une vision globale

La présente modification partielle du RCCZ répond aux principaux objectifs de développement suivants (extrait) :

- e. *Privilégier le développement vers l'intérieur ordinaire et stratégique :*
- *En conservant l'étendue actuelle de la zone à bâtir (avec la compensation des extensions ponctuelles nécessaires à l'adaptation du zonage à l'évolution des besoins économiques, industriels ou touristiques, ainsi qu'aux changements légaux).*
 - *En organisant et favorisant le développement des secteurs stratégiques dans la ville (par ex. Ronquoz 21, Champsec et Vissigen, etc.).*
 - *En prônant un développement urbain adapté au changement climatique, dans la prolongation des recommandations du projet « ACCLIMATATION » (« plus de bleu et de vert pour moins de gris »), projet pilote soutenu par la Confédération (2014-2016).*

La présente modification partielle du RCCZ prône l'urbanisation au sein de la zone à bâtir actuelle et le cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » préconise une réflexion d'ensemble pour répondre aux objectifs qualitatifs, du point de vue de l'urbanisation, de la mobilité et de l'adaptation au changement climatique notamment.

9.2 B2. Stratégie économique

E5 Les « points d'appui » de la ville ordinaire permettent d'offrir les services (publics et privés) nécessaires aux habitants.

Dans certains lieux de la ville, des secteurs mixtes seront localisés par le PAZ & RCCZ, afin de contribuer à préserver l'animation en ville, qualité essentielle du cadre de vie (en certains lieux), et éviter des quartiers monofonctionnels :

- *Pour servir de zones tampons et protéger le voisinage résidentiel des nuisances (aéroport, axes routiers importants, etc.). Dans ces secteurs seront développés avant tout des activités à faibles contraintes et nuisances (commerces, services, artisanat, industries de pointes), avec l'exigence d'une mixité à la parcelle / au bâtiment afin de créer de l'urbanité ;*

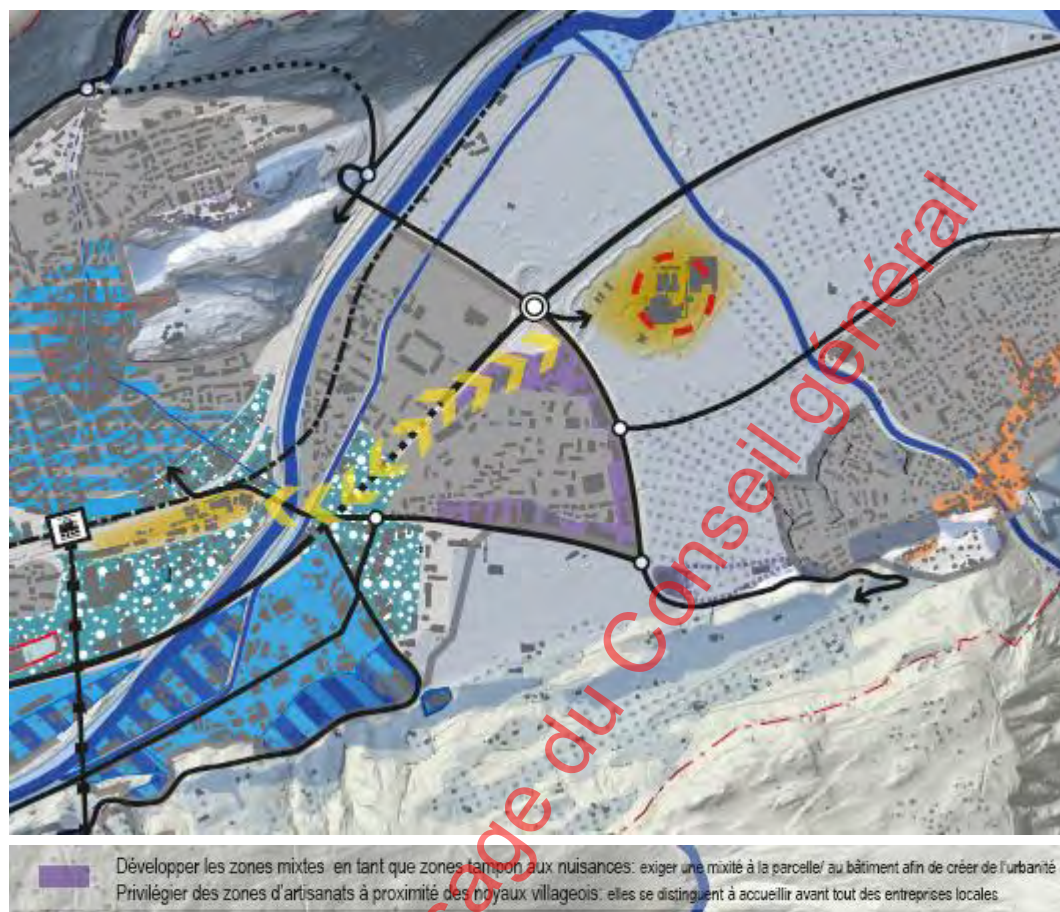


Figure 5: PDcom, extrait de la carte de synthèse stratégie économique

La présente modification partielle du RCCZ est rendue nécessaire pour permettre l'accessibilité, et donc le développement ultérieur de la zone mixte en bordure de la route d'Hérens à fort trafic, dont l'affectation a fait l'objet d'une modification partielle du PAZ et du RCCZ en 2016 pour service de zone tampon et protéger le voisinage des nuisances liées au trafic sur cet axe à fort trafic.

9.3 B6 - Stratégie urbaine

U1 Le respect des limites d'urbanisation permet de préserver le paysage et de développer une ville durable et de qualité : il faut privilégier le développement (ordinaire et stratégique) vers l'intérieur

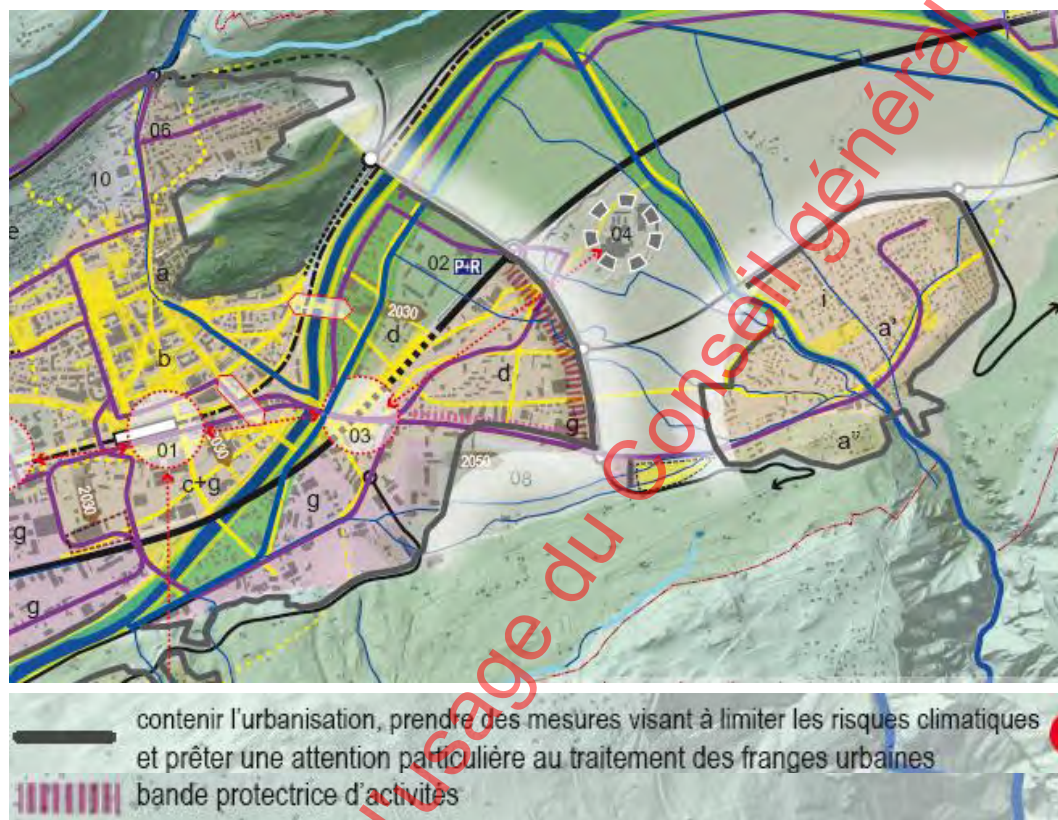


Figure 6 : PDcom, extrait de la carte de synthèse stratégie urbanisation

L'objectif de la Ville de Sion est le développement d'une ville durable et de qualité, notamment pour les franges urbaines. Le cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » répond à cet objectif et l'adaptation mineure de ce cahier des charges au niveau des principes de circulation motorisée de la zone mixte ne compromet en rien cet objectif, et devrait permettre, en finalité, de concrétiser cette stratégie.

10 PESEE DES INTERETS ET EVALUATION

10.1 Identification des intérêts

Les intérêts concernés par la présente modification partielle du RCCZ sont les suivants :

Circulation motorisée

Le principe défini dans le cahier des charges homologué en 2016, à savoir la desserte de la zone mixte 2 par la route d'Hérens et la desserte de la zone d'habitation par l'intérieur du quartier de Champsec représente la situation la plus optimale, mais n'est malheureusement pas réalisable techniquement à court terme. Dès lors, une solution provisoire alternative a dû être trouvée et est à l'origine de la présente modification partielle du cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » pour permettre, en 1^{ère} étape, une accessibilité par l'intérieur du quartier de Champsec pour la zone mixte. Le

plan de quartier à réaliser, puis les projets constructifs, devront démontrer la faisabilité des deux accès (étape 1 et 2). Dès qu'une solution aura pu être trouvée avec les propriétaires voisins et/ou avec le service cantonal de la mobilité, l'accessibilité par le cœur du quartier de Champsec pour la zone mixte sera supprimée.

Bien que moins optimal, la desserte de l'entier de ce secteur par le cœur du quartier respecte les exigences en matière de trafic et bruit (cf. annexes 3 et 4). Des mesures seront développées pour assurer la sécurité et minimiser les nuisances au sein du quartier tant que l'accès motorisé ne pourra être réalisé depuis la route d'Hérens.

Urbanisation qualitative

Avant toute urbanisation, la réalisation d'un plan de quartier est obligatoire, car imposée par le cahier des charges « Champsec : ancienne voirie », ce qui permettra d'avoir une vision d'ensemble harmonisée et de qualité.

Avec le cahier des charges en vigueur, le développement constructif ne pourra être réalisée dans le secteur en zone mixte 2. En effet, l'accessibilité y est impossible à court terme, directement depuis la route d'Hérens. Le développement de la zone mixte 2 revêt une double importance pour la Ville de Sion :

- > finir l'urbanisation de la frange bâtie le long de la route d'Hérens ;
- > servir de frange protectrice au cœur du quartier de Champsec, dévolu essentiellement à l'habitat.

Le développement des activités le long de la route d'Hérens est donc une priorité pour la Ville de Sion, et sa faisabilité doit être garantie.

Paysage

Le site est actuellement laissé à l'abandon depuis que la voirie a déménagé il y a plusieurs années déjà. Une butte artificielle, érigée le long de la route d'Hérens, masque la friche à l'arrière.

La Ville souhaite finir l'urbanisation en front de la route d'Hérens de manière qualitative, en imposant dans le cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » la réalisation d'un plan de quartier définissant plusieurs exigences qualitatives et éventuellement la réalisation d'un concours d'architecture avec représentation de la Ville.

En raison de l'impossibilité technique de réaliser l'accès motorisé à la zone mixte 2 comme stipulé dans le cahier des charges, la fermeture de l'urbanisation le long de la route d'Hérens est rendue impossible. Dès lors, cette friche et cette butte sont destinées à rester tels quels jusqu'à l'homologation de la révision globale du RCCZ, qui ne devrait pas être finalisée avant plusieurs années.

La présente modification partielle du RCCZ, en modifiant les objectifs et mesures liés à la desserte en plusieurs étapes de la zone mixte le long de la route d'Hérens, permet de pouvoir projeter puis urbaniser ce site stratégique à court terme, afin de finaliser l'urbanisation du quartier.

10.2 Pesée des intérêts

Le tableau ci-après présente la pesée des intérêts sous forme d'une analyse multicritères avec les deux options qui se présentent à la Ville de Sion : conserver la situation existante ou modification partielle du RCCZ (adaptation du cahier des charges « Champsec : ancienne voirie ») pour permettre l'accessibilité en 2 étapes à la zone mixte 2.

	Maintien de la situation existante	Modification partielle du RCCZ
Circulation motorisée	+++	--
Urbanisation qualitative	-	+++
Paysage	-	++
MOYENNE	+	+++

Légende :

+++	avantage majeur	---	inconvenient majeur
++	avantage important	--	inconvenient important
+	avantage léger	-	inconvenient léger

Figure 7 : pesée des intérêts

La pesée des intérêts permet de conclure que la mesure d'aménagement du territoire proposée par la présente modification partielle du RCCZ présente un bilan plus positif que le maintien de la situation existante.

11 INFORMATION ET PARTICIPATION

L'avant-projet de cette mesure d'aménagement du territoire communale a fait l'objet d'une information publique, publiée dans le bulletin officiel du Valais du 22 janvier 2021 (BO n°3), donnant à la population un délai de 30 jours pour prendre connaissance de l'avant-projet de modification partielle du PAZ et du RCCZ.

La population a pu consulter un rapport, ainsi qu'un extrait du PAZ (état existant et périmètre concerné par la modification partielle du RCCZ). Le rapport présentait les buts et la nécessité de réaliser la modification partielle du RCCZ, la présentation et la situation de l'avant-projet de modification partielle du RCCZ, le règlement à établir ainsi que la suite de la procédure et un planning prévisionnel. Ce rapport a été réalisé conformément à l'article 33, alinéa 1 de la LcAT.

Une observation a été formulée dans le cadre de cette consultation par un particulier qui se souciait d'un apport de circulation de transit sur les routes internes au quartier de Champsec afin de maintenir la sécurité des usagers et résidents, notamment les enfants.

Afin de répondre à ce souci, la Ville de Sion a fait réaliser une étude du trafic (cf. annexe 3) qui démontre que les charges de trafic engendrées au sein du quartier sont tout à fait admissibles. La nécessité et l'emplacement de mesures de modération et sécurisation du trafic seront analysées dans le cadre de la procédure du plan de quartier à venir.

12 CONCLUSION

Le présent rapport remplit toutes les exigences selon l'art. 47 de l'OAT et permet de démontrer la conformité de la présente modification partielle du RCCZ relative au cahier des charges « Champsec : ancienne voirie », aux buts et principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 de la LAT), ainsi qu'aux conceptions et plans sectoriels de la

Confédération (art. 13 LAT), au plan directeur cantonal (art. 8 LAT) et aux exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral.

La présente modification partielle du RCCZ fournit à la Ville de Sion un outil d'aménagement du territoire précis et adéquat pour permettre un développement cohérent et rationnel.

L'avant-projet de cette mesure d'aménagement du territoire communale a fait l'objet d'une information publique, publiée dans le bulletin officiel du Valais du 22 janvier 2021 lors de laquelle une observation a été formulée.

Pour la procédure à suivre, le Conseil municipal de Sion approuve le dossier de la présente modification partielle du RCCZ. Suite à cette approbation, la Ville de Sion procède à sa mise à l'enquête publique durant 30 jours, où les personnes touchées pourront faire opposition (art. 34 LcAT).

Si des oppositions sont déposées à l'encontre de la modification partielle du RCCZ, la Ville aménage des séances de conciliation (art. 35 al. 1 LcAT).

Le Conseil général de Sion délibèrera et décidera ensuite de l'adoption de la modification partielle du RCCZ (art. 36 al. 2 LcAT).

Puis la Ville procédera au dépôt public du dossier durant 30 jours (art. 36 al. 3 LcAT).

Si aucune opposition n'est maintenue passé ce délai, la Ville de Sion déposera auprès du Conseil d'Etat la demande d'homologation (art. 38 al. 1 LcAT).

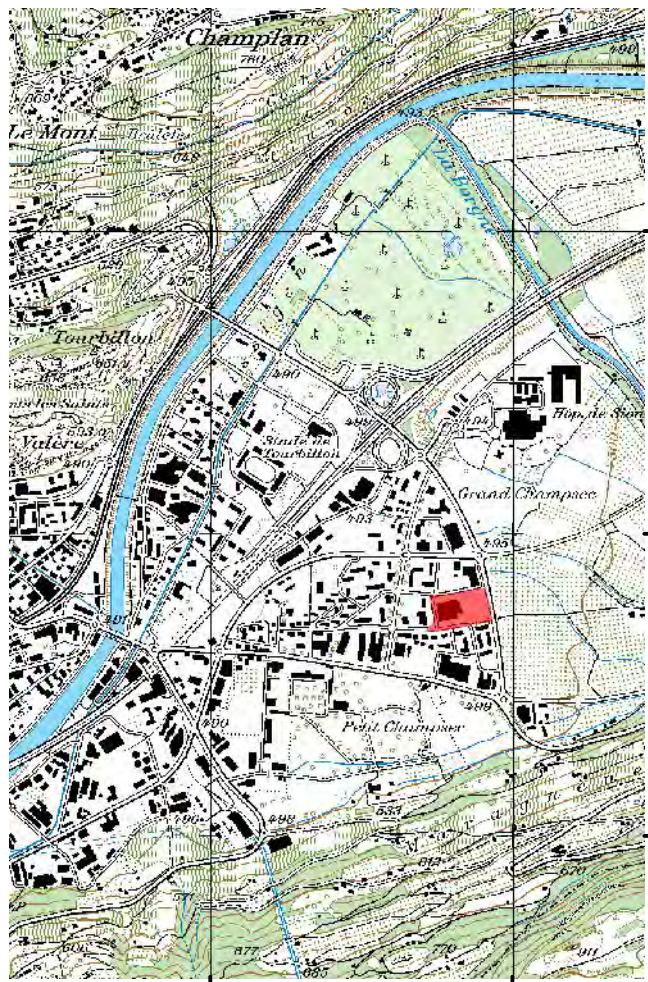
Une fois la modification partielle du RCCZ relative au cahier des charges « Champsec : ancienne voirie » homologuée par le Conseil d'Etat, la Ville de Sion disposera d'outils conformes aux buts et principes de l'aménagement du territoire.

Document de travail à l'usage du Conseil général

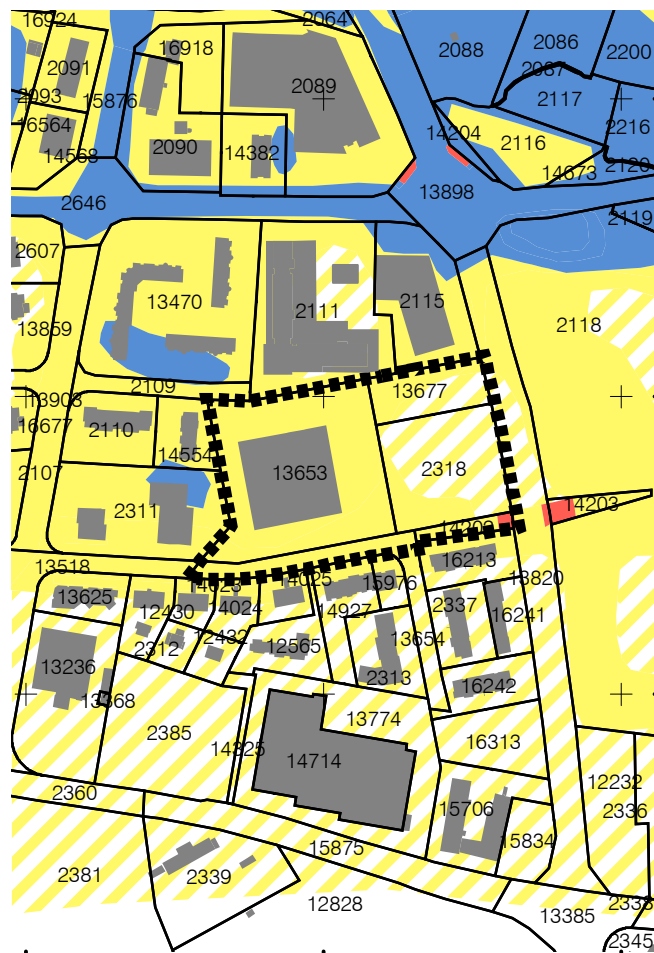
Annexes

- Annexe 1 plan de situation du périmètre, échelles 1 :25'000, 1 :5'000 et 1 : 2'500
- Annexe 2 check-list des thématiques concernées, SDT
- Annexe 3 note technique sur l'accessibilité des terrains de l'Ancienne voirie de Sion depuis le quartier de Champsec, Transitec SA, janvier 2021
- Annexe 4 rapport bruit, bureau d'études Impact SA, 16 mars 2021

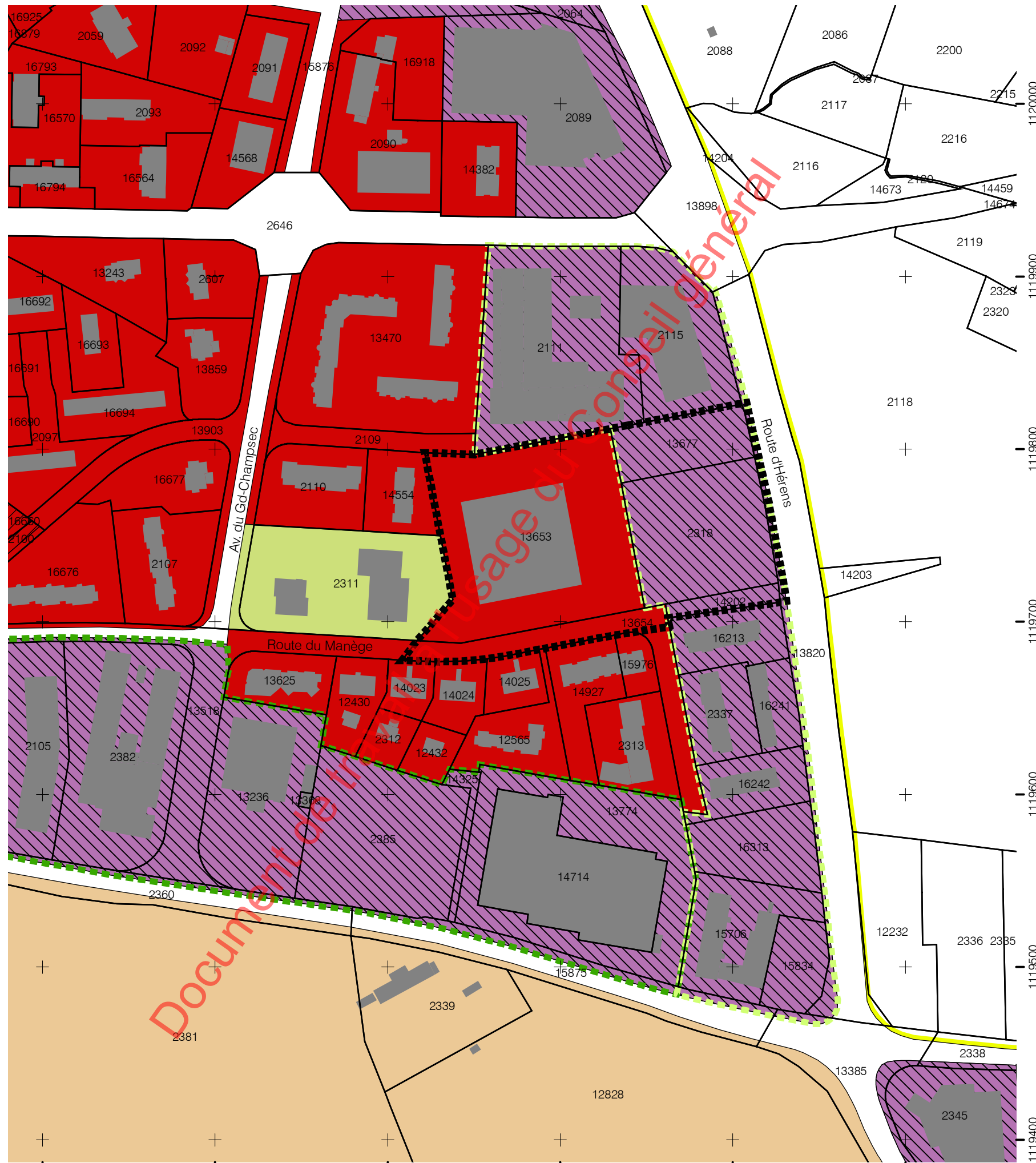
Document de travail à l'usage du Conseil général



PLAN DE SITUATION
ÉCHELLE: 1:25 000



CARTE DES DANGERS (À TITRE INDICATIF)
ÉCHELLE: 1:5 088



EXTRAIT DU PAZ EN VIGUEUR
ÉCHELLE: 1:2 500

VILLE DE SION

URBANISME ET MOBILITE

Espace des Remparts 6 T +41 (0)27 324 17 22
Case postale 2272 F +41 (0)27 324 17 88
1950 SION 2 M urbanisme@sion.ch

Modification partielle du RCCZ

CAHIER DES CHARGES « CHAMPSEC : ANCIENNE VOIRIE »

Rapport technique, selon l'article 47 OAT Annexe 1 20.05.2021

Mandataire

AZUR Roux & Rudaz Sàrl
Rue du Scex 16B
1950 Sion
T +41(0)27 323 02 06
M info@azur-sarl.ch
I www.azur-sarl.ch

Frédéric Roux, géographe UNIF - aménagiste
Sylvie Rudaz, architecte EPFL - urbaniste FSU

Légende

perimetre concerné par la modification partielle du RCCZ

perimetre à aménager

mixité en plan

mixité verticale

agricole

collectif A

collectif B

intérêt général A

intérêt général B

mixte 2

Zone de danger hydrologique (à titre indicatif)

danger résiduel

danger faible

danger moyen

danger élevé

COMMUNE DE SION**MODIFICATION PARTIELLE DU RCCZ**

CAHIER DES CHARGES « CHAMPSEC : ANCIENNE VOIRIE »

ANNEXE 2 AU RAPPORT TECHNIQUE SELON L'ART. 47 OAT**CHECK-LIST**

SION, LE 20 MAI 2021

Cette annexe rassemble les différentes thématiques du PDC qui pourraient concerner la mesure de planification. Un domaine « F » a été ajouté. Il s'agit de l'environnement, qui est traité de manière transversale dans le PDC.

Le but est de parcourir cette check-list tout en répondant à la question « La mesure de planification est-elle concernée ? » pour chaque thématique. Dans l'affirmative, ce domaine doit être traité dans le rapport 47 OAT et/ou dans le rapport environnemental nécessaire (voir chapitre III, point F).

Un renvoi à l'aide de travail (dernière colonne) comprenant un paragraphe explicatif et des références permet d'identifier les éléments minimaux attendus lors de la rédaction du rapport 47 OAT.

A. Agriculture, forêts, paysage et nature

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
A.1	Zones agricoles, vignes et infrastructures agricoles		
A.3	La mesure de planification concerne-t-elle des zones agricoles et/ou des vignes ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.4	La mesure de planification prévoit-elle des constructions, installations ou aménagements qui affectent des infrastructures agricoles ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
	Des mesures d'améliorations structurelles (planifications agricoles, accès agricoles, irrigation, projet de développement régional, etc.) doivent-elles être coordonnées avec la mesure de planification ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.2	Surfaces d'assolement		
	La mesure de planification concerne-t-elle des surfaces classées en SDA ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.5	Zones des mayens, de hameaux et de maintien de l'habitat rural		
	La mesure de planification concerne-t-elle des zones de mayens et de constructions protégées en tant qu'éléments caractéristiques du paysage ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
A.6	Forêts		
A.7	La lisière ou l'aire forestière est-elle concernée par la mesure de planification ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.8	Paysage Une zone de protection du paysage est-elle concernée par la mesure de planification ? Peut-on maintenir des paysages de qualité et cohérents ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
A.9	Nature Un périmètre de protection de la nature ou des objets à valeurs naturelles (haies, lisières de forêts, les prairies, les zones humides, terrains secs, zones de protection de la faune, etc.) sont-ils concernés par la mesure de planification ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.11	Réseaux écologiques et corridors à faune À travers la mesure de planification, un réseau écologique et/ou un corridor à faune et/ou un projet de qualité du paysage est-il concerné ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.12	3 ^e correction du Rhône Dans le cas où la commune est concernée par le projet de 3 ^e correction du Rhône, la mesure de planification en tient-elle compte ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.13	Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau La mesure de planification prévoit-elle des constructions, installations ou aménagements dans l'espace réservé aux eaux ou dans l'espace Rhône (selon le PA-R3) ? L'accès aux bords des cours d'eau est-il garanti ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
A.14	Bisses La mesure de planification est-elle concernée par des bisses ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.15	Rives du Lac Léman La mesure de planification prévoit-elle le changement d'affectation d'une zone ou des aménagements en bordure du Lac Léman ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
A.16	Dangers naturels Existe-t-il des mentions de dangers naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	12

B. Tourisme et loisirs

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
B.1	<p>Tourisme intégré</p> <p>La commune a-t-elle défini ses lignes directrices de la politique locale du tourisme ?</p> <p>La commune dispose-t-elle d'un plan directeur intercommunal traitant de la thématique du tourisme ?</p>	<p><input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non</p>	
B.2	<p>Hébergement touristique</p> <p>La mesure de planification concerne-t-elle la création de zones d'activités touristiques ?</p> <p>S'agit-il d'une zone à aménager, soumise à la réalisation d'une planification spéciale ?</p>	<p><input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non</p> <p><input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non</p>	
B.3	<p>Camping</p> <p>La mesure de planification concerne-t-elle la création, ou la modification, d'une zone de camping ?</p>	<p><input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non</p>	
B.4	<p>Domaines skiables</p> <p>La mesure de planification concerne-t-elle un domaine skiable ?</p> <p>S'agit-il d'une extension ou d'une liaison ?</p>	<p><input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non</p> <p><input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non</p>	
B.5	<p>Terrains de golf</p> <p>La mesure de planification concerne-t-elle un terrain de golf ?</p>	<p><input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non</p>	
B.6	<p>Itinéraires de mobilité de loisirs</p> <p>La mesure de planification concerne-t-elle un itinéraire de mobilité de loisirs ?</p>	<p><input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non</p>	

Document de travail à l'usage du Conseil général

C. Urbanisation

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
C.1	Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat		14
	La commune a-t-elle élaboré ses options communales de développement?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	15
	La commune a-t-elle délimité son projet de périmètre d'urbanisation sur la base des valeurs théoriques du PDc ?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	9
	La commune envisage-t-elle la création ou l'extension de nouvelles zones à bâtir dévolues à l'habitat ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
	Subsiste-t-il des réserves dans les zones existantes ?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	10
	La commune a-t-elle pris des mesures pour mobiliser ses réserves ? Si oui, dans quel ordre ?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
C.2	Qualité des zones à bâtir		
	La mesure de planification permet-elle d'assurer une bonne qualité urbanistique et architecturale ?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	15
C.3	Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques		
	La mesure de planification est-elle concernée par des sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
C.4	Zones d'activités économiques		
	La mesure de planification fait-elle partie d'un pôle de développement économique ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
	La mesure de planification envisage-t-elle de créer ou d'étendre une zone d'activités économiques ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
	Subsiste-t-il des réserves dans les zones existantes ?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
	La commune a-t-elle pris des mesures pour mobiliser ces réserves ? Si oui, dans quel ordre ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
C.5	Agglomérations		
	La mesure de planification concerne-t-elle une commune faisant partie d'une agglomération ?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	15
C.6	Accidents majeurs		
	La mesure de planification est-elle en conflits avec les conditions relatives à l'OPAM ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
C.7	Installations générant un trafic important (IGT) La mesure de planification envisage-t-elle de créer ou d'étendre une zone destinée à l'implantation d'une installation générant un trafic important (IGT) ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
C.8	Installations d'intérêt public La mesure de planification envisage-t-elle de créer ou d'étendre une zone destinée à l'implantation d'une installation d'intérêt public ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
C.9	Installations militaires La mesure de planification concerne-t-elle la planification d'une zone destinée à l'implantation d'une installation militaire ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	

D. Mobilité et infrastructure de transport

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
D.1	Transport publics La mesure de planification est-elle concernée par des transports publics ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
D.2	Interfaces d'échanges modaux La mesure de planification est-elle concernée par une interface d'échange modal ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
D.3	Réseaux ferroviaires La mesure de planification est-elle concernée par des réseaux ferroviaires ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
D.4	Réseaux routiers La mesure de planification est-elle concernée par des réseaux routiers ? La commune a-t-elle assuré l'accessibilité au périmètre de la mesure de planification ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
D.5	Mobilité douce quotidienne (MDQ) La mesure de planification concerne-t-elle un itinéraire de mobilité douce quotidienne ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
D.6	Infrastructures de transport public par câble La mesure de planification concerne-t-elle une infrastructure de transport public par câble ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
D.7	Infrastructures de transport de marchandises La mesure de planification est-elle concernée par une infrastructure de transport de marchandises ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
D.8	Infrastructures aéronautiques La commune envisage-t-elle de créer ou d'étendre une zone destinée à l'implantation d'une infrastructure aéronautique ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	

E. Approvisionnement et autres infrastructures

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
E.1	Gestion de l'eau La mesure de planification est-elle concernée par une gestion coordonnée et prévisionnelle de l'eau ? Les mesures du plan général d'évacuation des eaux sont-elles prises en compte ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
E.2	Approvisionnement et protection des eaux potables La mesure de planification est-elle concernée par une zone ou un périmètre de protection des eaux souterraines ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
E.3 E.7	Approvisionnement, transport et distribution d'énergie La commune envisage-t-elle une planification énergétique territoriale ?	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	13
E.4	Production d'énergie hydroélectrique La mesure de planification est-elle concernée par l'implantation d'un aménagement de forces hydrauliques de plus de 3 MW sur son territoire ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
E.5	Installations solaires La mesure de planification est-elle concernée par l'implantation d'une grande installation solaire isolée sur son territoire ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
E.6	Installations éoliennes La mesure de planification est-elle concernée par l'implantation d'un parc éolien sur son territoire ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
E.8	Approvisionnement en matériaux pierreux et terreux La mesure de planification est-elle concernée par la création ou l'extension d'une zone destinée à une exploitation de matériaux pierreux et terreux ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
E.9	Décharges La mesure de planification est-elle concernée par la création ou l'extension d'une zone destinée à l'implantation d'une décharge de type A ou B ?	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	

F. Environnement

Thèmes du plan directeur cantonal		La mesure est-elle concernée ?	voir page
Etude d'impact sur l'environnement (EIE) La mesure de planification est-elle soumise à l'EIE ?		<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
Dans la négative, la planification a-t-elle néanmoins des impacts sur plusieurs domaines de l'environnement ?		<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
Protection de l'air La planification communale respecte-t-elle les mesures de protection de l'air?		<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Protection contre le bruit La commune a-t-elle attribué des degrés de sensibilité au bruit aux différentes zones d'affectation?		<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
La planification respecte-t-elle les valeurs légales ?		<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	13
Rayonnement non ionisant La mesure de planification concerne-t-elle le thème des rayonnements non ionisants ?		<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	
Sites pollués (sites contaminés) La mesure de planification concerne-t-elle un site pollué ou contaminé ?		<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non	



Ville de Sion / Janvier 2021

Accessibilité des terrains de l'Ancienne Voirie de Sion depuis le quartier Champsec

Note technique



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
8500_190-rap-sdo-Accessibilité_ancienne_voirie-Champsec-v1.docx	1	21.01.21	-	Ch. Hänggi	Ch. Hänggi	S. Douziech

Document de travail à l'usage du Conseil Général

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
av. A.-Tissot 4 · CH-1006 Lausanne
T +41 (0)21 652 55 55 · F +41 (0)21 652 32 22
lausanne@transitec.net · www.transitec.net





Table des matières

	Page
1. Contexte, but et périmètre de l’étude	4
2. Situation actuelle	4
3. Le projet de l’Ancienne Voirie	6
3.1 Descriptif du projet	6
3.2 Besoin en stationnement et génération de trafic	6
3.2.1 Pour la zone d’activité	6
3.2.2 Pour les logements	8
3.3 Variantes d’accessibilité analysées	9
4. Faisabilité de l’accessibilité par l’avenue du Grand-Champsec	10
4.1 Description des variantes 2 et 2bis	10
4.2 Charges de trafic futures et capacité utilisée des carrefours	11
4.3 Evaluation des variantes d’accessibilité 2 et 2 bis	13

Liste des figures

	Page
Figure 1 – Schéma de circulation – Etat actuel	5
Figure 2 – Variante d’accessibilité 2	9
Figure 3 – Variante d’accessibilité 2bis	10
Figure 4 – Charges de trafic HPS 2025 et capacités utilisées – Variantes 2 et 2 bis	12

Document de travail à l’usage du Conseil général



1. Contexte, but et périmètre de l’étude

La Caisse de retraite paritaire de l’artisanat du bâtiment du canton du Valais (CAPAV) souhaite réaliser un projet de PQ avec des affectations mixtes pour les parcelles 2318, 13’677, 13’653 de la Ville de Sion appelés les terrains de l’Ancienne Voirie. Une étude de faisabilité du bureau Architrans a été réalisée en 2019 pour définir l’accès au secteur est du projet. Quatre variantes ont été étudiées. Considérant le plan de quartier en vigueur et des contraintes parcellaires deux variantes semblent pouvoir être faisables (variante d’accessibilité 1 : accès depuis la route d’Hérens, variante d’accessibilité 2 : accès depuis l’avenue du Grand-Champsec). La variante 1 a déjà fait l’objet d’une expertise montrant sa faisabilité technique avec des réserves sur la faisabilité « administrative ». La variante 2 qui se décompose en deux sous-variante (2 et 2bis) à vérifier en termes d’impacts et de mesures complémentaires à mettre en place afin de permettre leur bon fonctionnement.

Les **buts de l’étude** sont les suivants :

- analyser les besoins de stationnement de trois scénarios de développement envisageables sur la partie Est des terrains de l’Ancienne Voirie ;
- évaluer la génération de trafic potentielle de ces scénarios ;
- définir les accès à la partie Est des terrains de l’Ancienne Voirie depuis le quartier Champsec ;
- étudier les impacts du trafic supplémentaire ;
- proposer si nécessaire des mesures d’organisation des circulations ;
- esquisser le cas échéant les aménagements nécessaires.

Le **périmètre de l’étude** comprend La route d’Hérens, route de Chippis et l’Av. du Grand-Champsec.

2. Situation actuelle

La parcelle Ouest du PQ (13’653) est actuellement occupée par l’ancien dépôt de la voirie et les parcelles à l’Est (13’677 et 2318) sont libres de construction (terrains vagues).

Fig. 1 Ce secteur est accessible au Sud par la route du Manège et au Nord par une perpendiculaire à l’avenue du Grand-Champsec, la rue de la Pelouse. Ces routes font partie d’une zone 30 km/h qui s’étend sur les rues situées entre la route de Chippis et la rue des Casernes.

Dans le quartier, à proximité directe des terrains de l’Ancienne Voirie se trouve l’école de la Bruyère dont l’accès se fait sur la route du Manège.

Le quartier est délimité à l’Est par la route cantonale (route d’Hérens) qui fait partie des routes principales de montagne. Elle est actuellement limitée à 80 km/h. Cependant dans le cadre des études sur la Transversale, un abaissement de la vitesse à 60 km/h est prévu.

Schéma de circulation - Etat actuel (2021)

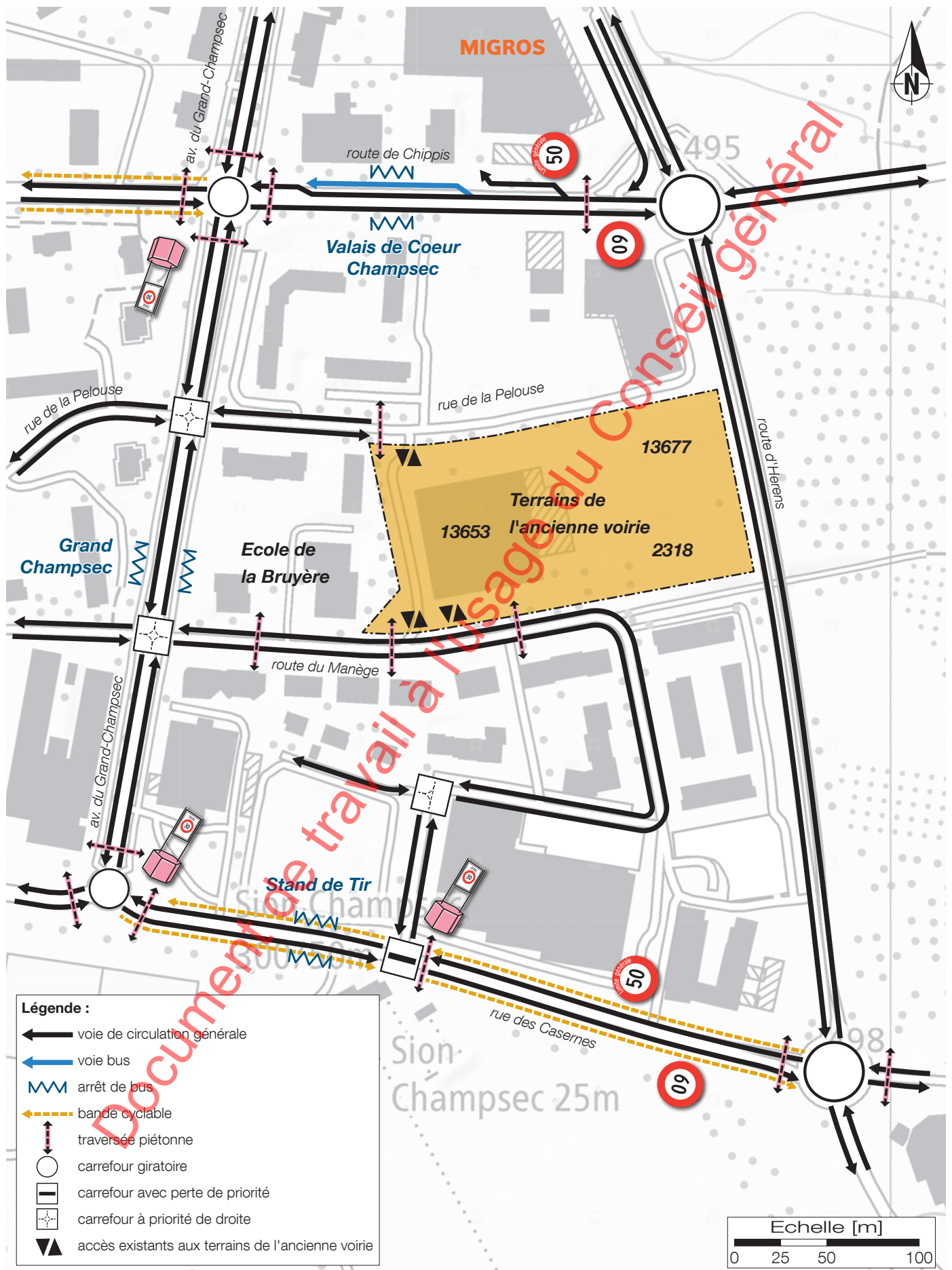


Figure 1
8500_190-f01-sdo - 25.03.20/pbu



3. Le projet de l’Ancienne Voirie

3.1 Descriptif du projet

Le plan de quartier s’étend sur une surface de plus de 20'000 m² :

- la partie Ouest correspondant à la parcelle 13'653 sera constituée de bâtiments d’habitation ;
- les parcelles Est 13'677 et 2318 comprendront environ 7'500 m² d’affectations mixtes dont le programme n’est pas encore défini (activités, artisanat, commerces, etc.)

Des hypothèses de scénarios d’affectation envisageables ont été établies en collaboration avec la ville de Sion :

- scénario 1 : ~1'000 m² de commerces spécialisés et ~6'500 m² d’artisanat ;
- scénario 2 : ~5'000 m² de commerces spécialisés et ~2'500 m² d’artisanat ;
- scénario 3 : ~1'000 m² de commerces spécialisés et ~1'500 m² d’artisanat et 5'000 m² de bureaux.

3.2 Besoin en stationnement et génération de trafic

3.2.1 Pour la zone d’activité

Besoin en stationnement

Les besoins en stationnement ont été calculés pour les parcelles 13'677 et 2318 pour les trois scénarios selon la norme VSS 40 281. Le besoin réduit est établi en prenant en considération le niveau d’accessibilité projeté du quartier en transport public et en modes doux.

Fig.1

Le projet se situe à environ 250 m de l’arrêt Valais de Cœur Champsec et 300-350 m des arrêts de bus Grand Champsec et Stand de Tir. Ces arrêts sont desservis par la ligne 5 des bus Sédunois, par les lignes 381 et 386 des cars postaux et par les lignes 371 et 372 des bus Theytaz. Pour l’arrêt Stand de Tir la cadence est de 3 bus/h/sens et à l’arrêt Valais de Cœur Champsec elle est également de 3 bus/h/sens. Le cadence de ces lignes devrait augmenter dans les années à venir dans le cadre de la modification du réseau d’agglomération (4 bus/h/sens). Le projet étant situé à la limite des rayons d’influence des arrêts de bus, la desserte en transports publics peut être qualifiée de moyenne. En ce qui concerne la mobilité douce, étant donnée le type d’activités qui seront affectées dans le projet, sa proximité avec l’autoroute et son éloignement au centre-ville, une part de mobilité douce <25% peut être envisagée pour le projet des parcelles 13'677 et 2318.

En considérant une desserte « moyenne » en transports publics et relativement faible en modes doux, le secteur est du projet est évalué en localisation D. Les besoins en stationnement pour les activités et les commerces peuvent être réduits à 70% des besoins bruts (bas de la fourchette selon la norme VSS 40 281).

Les calculs des besoins bruts sont effectués avec les ratios indiqués dans les tableaux ci-dessous pour les employés et visiteurs.

Scénario 1	Surface SPd (m2)	Surface de vente (m2)	Ratio employés	Ratio visiteurs	unité	Besoin brut en stationnement		Taux de satisfaction	Besoin net en stationnement	
						Employés	Visiteurs		Employés	Visiteurs
Artisanat	6500	-	1	0.2	/100 m2 SPd	65	13	70%	46	9
Magasins spécialisés	1021	715	1.5	3.5	/100 m2 SV	11	25	70%	8	18
Bureaux	0	-	2	0.5	/100 m2 SPd	0	0	70%	0	0
Total	7521					76	38		53	27
							114			80

Tableau 1 – Dimensionnement du stationnement voiture – scénario 1



Scénario 2	Surface SPd (m2)	Surface de vente (m2)	Ratio employés	Ratio visiteurs	unité	Besoin brut en stationnement		Taux de satisfaction	Besoin net en stationnement	
						Employés	Visiteurs		Employés	Visiteurs
Artisanat	2507		1	0.2	/100 m2 SPd	25	5	70%	18	4
Magasins spécialisés	5014	3510	1.5	3.5	/100 m2 SV	53	123	70%	37	86
Bureaux	0		2	0.5	/100 m2 SPd	0	0	70%	0	0
Total	7521					78	128		54	89
						206			144	

Tableau 2 – Dimensionnement du stationnement voiture – scénario 2

Scénario 3	Surface SPd (m2)	Surface de vente (m2)	Ratio employés	Ratio visiteurs	unité	Besoin brut en stationnement		Taux de satisfaction	Besoin net en stationnement	
						Employés	Visiteurs		Employés	Visiteurs
Artisanat	1500		1	0.2	/100 m2 SPd	15	3	70%	11	2
Magasins spécialisés	1007	705	1.5	3.5	/100 m2 SV	11	25	70%	7	17
Bureaux	5014		2	0.5	/100 m2 SPd	100	25	70%	70	18
Total	7521					126	53		88	37
						179			125	

Tableau 3 – Dimensionnement du stationnement voiture – scénario 3

Ainsi, les besoins nets en stationnement pour les voitures de tourisme sont d’environ 80 à 145 places selon les scénarios envisagés. Environ 80 places de stationnement peuvent être offertes en surface devant le volume constructif. Si les besoins de stationnement devaient dépasser 80 places, il serait nécessaire de réaliser un parking souterrain sous le bâtiment projeté.

Génération de trafic

La génération de trafic liée au projet des parcelles 13 677 et 2318 est réalisée selon les taux de rotation du stationnement usuellement constatés par type d’affectation des places de stationnement.

La part de génération de trafic à l’heure de pointe du soir a également été estimée avec la proportion d’entrées et de sorties.

Scénario 1	Surface SPd (m2)	Besoin net en stationnement		Taux de rotation employés	Taux de rotation visiteurs	Génération de trafic TJM	Part de la génération de trafic aux HP	Génération de trafic HPS	Entrée	Sortie
		Employés	Visiteurs							
Artisanat	6500	46	9	1.5	3	191	14%	27	11	16
Magasins spécialisés	1021	8	18	1.5	3	128	14%	18	7	11
Bureaux	0	0	0	1.5	2	0	10%	0	0	0
Total	7521	53	27			319		45	18	27
			80							

Tableau 4 – Génération de trafic – scénario 1

Scénario 2	Surface SPd (m2)	Besoin net en stationnement		Taux de rotation employés	Taux de rotation visiteurs	Génération de trafic TJM	Part de la génération de trafic aux HP	Génération de trafic HPS	Entrée	Sortie
		Employés	Visiteurs							
Artisanat	2507	18	4	1.5	3	74	14%	10	3	7
Magasins spécialisés	5014	37	86	1.5	3	626	14%	88	26	61
Bureaux	0	0	0	1.5	2	0	10%	0	0	0
Total	7521	54	89			700		98	29	69
			144							

Tableau 5 – Génération de trafic – scénario 2

Scénario 3	Surface SPd (m2)	Besoin net en stationnement		Taux de rotation employés	Taux de rotation visiteurs	Génération de trafic TJM	Part de la génération de trafic aux HP	Génération de trafic HPS	Entrée	Sortie
		Employés	Visiteurs							
Artisanat	1500	11	2	1.5	3	44	14%	6	2	4
Magasins spécialisés	1007	7	17	1.5	3	126	14%	18	7	11
Bureaux	5014	70	18	1.5	2	281	10%	28	6	22
Total	7521	88	37			451		52	15	37
			125							

Tableau 6 – Génération de trafic – scénario 3



La génération de trafic supplémentaire induite pour un jour moyen (TJM) par le projet d’activités est de ~320 à ~700 véh/j. A l’heure de pointe du soir, la génération de trafic est estimée à ~45 à ~100 véh/h. **Le scénario 2, le plus contraignant, a été retenu pour les vérifications dans la suite de l’étude soit ~700 véh/j (TJM) et 100 véh/h (trafic en HPS, dont ~30 véh/h en entrée et 70 véh/h en sortie).**

Distribution du trafic sur le réseau routier

La distribution des charges de trafic sur le territoire est considérée similaire à celle des développements prévus à Champsec, soit :

- ~55% en direction du nord et de l’est (jonction autoroutière, Saint-Léonard, route de Chippis est, ...);
- ~40% en direction de l’ouest (~20% sur la route de Chippis ouest et ~20% sur la rue des Casernes);
- ~5% en direction du sud (route d’Hérens sud).

3.2.2 Pour les logements

Besoin en stationnement

Le projet développé sur la parcelle 13'653 comprendra quatre bâtiments de six étages chacun pour une surface totale de **~14'260 m² SPd**. Le nombre total de logements peut être estimé à environ 143 (100 m² / logement). Selon la norme VSS 40 281, une case de stationnement par 100 m² de SPd est nécessaire pour les habitants ainsi qu’un supplément de 10% pour les visiteurs. Pour les besoins du projet, **157 places de stationnement voitures** seront nécessaires pour les logements.

Génération de trafic

A partir du besoin en stationnement, la génération de trafic journalière et à l’heure de pointe du soir des logements a été estimée **à environ 630 véh/j, soit environ 75 véh/h en heure de pointe du soir** :

Besoin net en stationnement		Taux de rotation habitants	Taux de rotation visiteurs	Génération de trafic TJM	Part de la génération de trafic à l’HPS	Génération de trafic HPS	Entrée	Sortie
Habitants	Visiteurs							
143	14	2	2	630	12%	75	20	55

Tableau 7 – Génération de trafic des logements

Distribution du trafic sur le réseau routier

La distribution des charges de trafic sur le territoire est considérée similaire à celle des développements prévus à Champsec, soit :

- ~55% en direction du nord et de l’est (jonction autoroutière, Saint-Léonard, route de Chippis est, ...);
- ~40% en direction de l’ouest (~20% sur la route de Chippis ouest et ~20% sur la rue des Casernes);
- ~5% en direction du sud (route d’Hérens sud).



3.3 Variantes d’accessibilité analysées

Fig. 2-3 Deux sous-variantes d’accessibilité aux parcelles Est (13677 et 2318) du projet proposées dans l’étude de faisabilité d’Architram sont approfondies dans cette étude. Elles comprennent toutes les deux un accès aux parcelles d’activités via la route située au Nord du projet, une perpendiculaire à l’avenue du Gand-Champsec et un accès aux logements par la route du Manège. Elles sont présentées ci-dessous.



Figure 2 – Variante d’accessibilité 2



Figure 3 – Variante d’accessibilité 2bis

4. Faisabilité de l’accessibilité par l’avenue du Grand-Champsec

4.1 Description des variantes 2 et 2bis

Fig. 2-3 Les deux variantes proposent un accès pour les activités au nord des parcelles du projet via une perpendiculaire à l’avenue du Grand-Champsec et un accès au sud des parcelles du projet pour les logements (sur la route du Manège). Les accès au parking pour les activités et les logements sont donc distincts.

La variante d’accessibilité 2 crée une contre-allée le long des bâtiments d’habitation et évite ainsi de circuler sur les parcelles privées au nord, contrairement à la variante d’accessibilité 2bis. En effet, le dernier tronçon de route n’est pas sur le domaine public. Une demande de servitude de passage doit donc être négociée avec les propriétaires des parcelles 2’111 et 2’115. Cela permettrait d’utiliser les infrastructures de route existantes plutôt que d’en réaliser de nouvelles.



4.2 Charges de trafic futures et capacité utilisée des carrefours

Projets de développements à l’horizon 2025

L’évaluation des capacités utilisés des carrefours se fait à l’horizon de réalisation du projet de l’ancienne voirie soit 2025. A cet horizon, il est prévu le développement de plusieurs secteurs de la ville de Sion :

- Cour de gare;
- Champsec;
- Service de la circulation routière et de la navigation (SCN);
- Secteur du nouveau collège.

La construction du 4^{ème} pont sur le Rhône et la fermeture de la rue de l’Industrie sont les projets qui impacteront le schéma de circulation de la ville et donc les charges de trafic à l’horizon 2025.

Trafic journalier moyen

Sans considérer le développement du projet de l’ancienne voirie, les charges de trafic sur l’avenue du Grand-Champsec sont de l’ordre de 3’200 véh/j. En ajoutant 75% des charges de trafic sur le **tronçon nord de l’avenue du Grand-Champsec** (cf. § 3.2 – Distribution du trafic sur le réseau routier), l’augmentation du trafic est d’environ **+30% pour une charge future d’environ 4’200 véh/j pour les variantes 2 et 2 bis.**

Heure de pointe du soir

Fig. 4 Les plans de charges à l’heure de pointe du soir ont été établis pour les variantes d’accessibilité 1 et 2. C’est le moment déterminant pour le réseau routier environnant.

Les augmentations du trafic induites au niveau des carrefours de l’avenue du Grand-Champsec n’engendrent pas de problème capacitaire. Les deux giratoires fonctionnent à l’heure de pointe du soir en 2025. Les capacités utilisées augmentent au maximum de +5% par branche dans l’état avec projet en 2025.

Les variantes 2 et 2bis ont le même impact sur les charges de trafic du secteur.

Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) – Horizon 2025 – V2 et V2bis

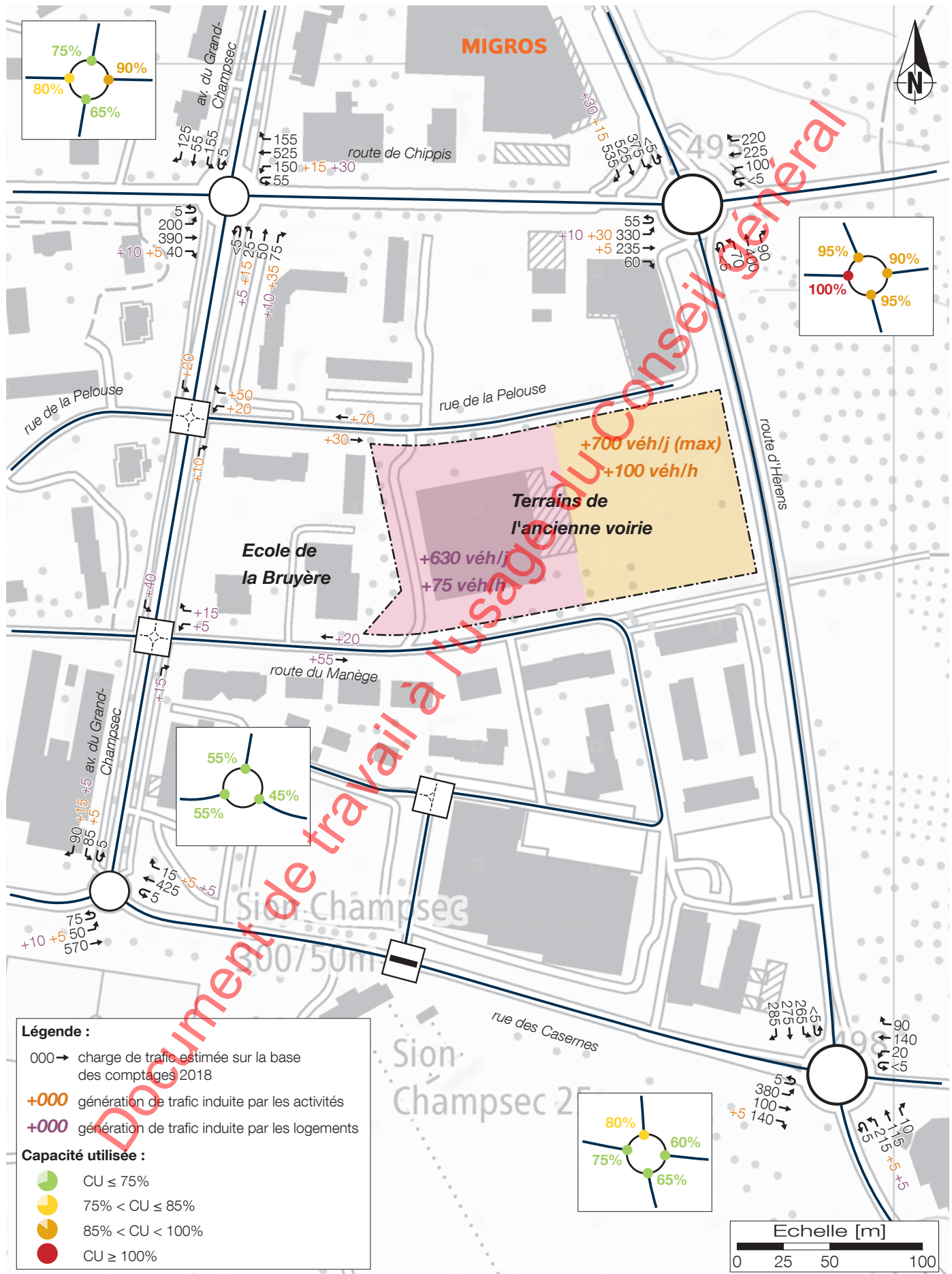


Figure 4



4.3 Evaluation des variantes d’accessibilité 2 et 2 bis

Les variantes 2 et 2bis sont très similaires. Elles induisent la même augmentation de trafic journalier et horaire sur le réseau routier du quartier à vocation résidentielle (+30% sur l’avenue du Grand-Champsec). Le réseau routier actuel est apte à accueillir le trafic généré par le projet (logements et activités). Ces augmentations de trafic s’accompagnent de nuisances sonores et de pollution pour le quartier, c’est pourquoi les vitesses doivent être limitées par un aménagement modérateur pour l’avenue du Grand-Champsec. La route du Manège (accès à l’école de la Bruyère) subie une augmentation de trafic d’environ +630 véh/j (charges de trafic actuelles pas connues). Des mesures de modération des vitesses du trafic et de sécurisation des traversées devant l’école sont à envisager.

La variante 2 nécessite la réalisation d’une contre-allée. Cela doublerait la surface d’enrobé, diminuerait les surfaces entre le pied des bâtiment et la route ce qui induirait une perte de confort pour les futurs habitants ainsi que des coûts supplémentaires pour la réalisation de l’ouvrage. La négociation d’une servitude de passage sur les parcelles 2’111 et 2’115, nécessaire pour la variante 2bis peut prendre du temps mais serait bénéfique aux habitants et usagers du quartier.

La variante 2bis à l’avantage d’offrir une plus grande liberté d’aménagement de l’espace autour des bâtiments. Elle est recommandée en priorité. La variante 2 est à réaliser seulement si la servitude n’est pas possible.

Bien que les parkings et les accès soient séparés entre les activités et les logements, une mutualisation serait possible (variante 2 et 2bis). Cela permettrait de construire moins de places de stationnement (mutualisation des places visiteurs/clients à minima) voire de réduire le nombre d’accès au stationnement. Un seul accès routier pour l’ensemble des bâtiments est envisageable, de préférence au nord du projet pour protéger l’accès à l’école.

Transitec

Ch. Hänggi
Chef de projet

S. Douziech
Ingénieure d’étude

Lausanne, le 21 janvier 2021

Document de travail à l'usage du Conseil d'Etat

MODIFICATION PARTIELLE DU RCCZ
CAHIER DES CHARGES « CHAMPSEC : ANCIENNE VOIRIE », SION

RAPPORT BRUIT



Réf. dossier	7055
Date, version	29 mars 2021, version 1.1
Auteur(s) du rapport	Marguerite Cerruti

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION.....	1
2	BASES LEGALES.....	1
3	TRAFIC ROUTIER.....	2
3.1.1	État initial.....	2
3.1.2	État avec projet.....	3
4	EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER.....	6
4.1	Hypothèses de base.....	6
4.2	Niveaux sonores à l'état initial.....	6
4.3	Utilisation accrue des voies de communication - art. 9 OPB.....	6
5	CONCLUSIONS.....	9

Document de travail à l'usage du Conseil général

1 INTRODUCTION

Le projet analysé concerne la modification partielle du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) et plus précisément du cahier des charges « Champsec : ancienne voirie », sur le territoire de la Commune de Sion.

Concrètement, cette modification partielle ne concerne que les points liés à l'accessibilité motorisée. Les autres principes énoncés devraient, a priori, rester inchangés.

En effet, le principe de desserte motorisée des activités longeant la route d'Hérens uniquement depuis une contre-allée doit être adapté. Une solution de servitude de passage sur les propriétés voisines pose problème et l'accès direct sur la route d'Hérens est refusé par le service cantonal de la mobilité.

Suite à ces changements, le maître d'ouvrage la Ville de Sion a mandaté le Bureau d'études Impact SA pour établir une analyse de bruit liée au trafic motorisé généré par la modification des accès au plan de quartier PQ « Champsec – ancienne voirie ».

Le but de la présente analyse est:

- de préciser les données concernant les charges de trafic sur les routes d'accès en fonction des variantes;
- de vérifier que les nuisances sonores dues au trafic induit par le projet et l'utilisation accrue des voies de communication (routes d'accès et environnantes), respectent les exigences légales par rapport aux locaux à usage sensible au bruit voisins (respect de l'article 9 OPB).

Le rapport ci-après donne les résultats de ce contrôle. Il se base sur les documents suivants :

- Rapport « Avant-projet. Modification partielle du RCCZ ; Cahier des charges « Champsec : Ancienne voirie. Information publique selon art. 33 LcAT », bureau AZUR Roux & Rudaz Sàrl, daté du 17.12.2020;
- Note technique « Accessibilité des terrains de l'Ancienne Voirie de Sion depuis le quartier Champsec », bureau Transitec, janvier 2021;
- Dossier d'assainissement du bruit routier de la RC 44 (routes de Riddes et de Chippis), en cours d'élaboration (Bureau CSD Ingénieurs, dossier du 23.02.2018);
- Résultats des 5 postes de comptages mobiles effectués par la Ville de Sion entre 2009 et 2016 ;
- Plan des charges publié par le Service de la mobilité du Canton du Valais (www.vs.ch/fr/web/sdm/cartes-et-banques-de-donnees).

2 BASES LEGALES

Le périmètre de la modification partielle du RCCZ se trouve en zone d'habitat collectif A (partie Ouest) et en zone mixte 2 (partie Est). Toutes les routes dans le périmètre d'étude ont été aménagées avant le 1.01.1985. Il s'agit donc d'installations fixes existantes.

La modification partielle du cahier des charges pour ce secteur ne concerne que les points liés à l'accessibilité motorisée. Par conséquent, le respect des dispositions de l'article 9 OPB doit être vérifié.

Article 9 OPB Utilisation accrue des voies de communication

L'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner:

- a. un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou*
- b. la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement.*

Les **valeurs limites d'exposition** aux divers types de bruits sont fixées dans l'OPB. Dans le cas présent, l'analyse se réfère à l'annexe 3 OPB «Bruit du trafic routier», pour les nuisances induites par le trafic sur les routes d'accès.

Les valeurs limites à prendre en compte sont déterminées en fonction du **degré de sensibilité au bruit** (DS) des zones concernées (cf. Tableau 2.1).

Degré de sensibilité (article 43 OPB)	Valeur de planification Lr en dB(A)		Valeur limite d'immission Lr en dB(A)		Valeur d'alarme Lr en dB(A)	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70

Tableau 2.1 : Valeurs limites d'exposition au bruit (routier ainsi que à l'industrie, arts et métiers) en fonction des DS.

Selon le PAZ et le RCCZ de la Commune de Sion en vigueur, le périmètre d'influence du projet intègre les zones suivantes :

- zone d'habitat collectif A du DS II;
- zone d'intérêt général A du DS II;
- zone mixte 2 du DS III;
- zone d'intérêt général B du DS IV.

3 TRAFIC ROUTIER

3.1.1 État initial

Le périmètre d'influence du projet est délimité par la route cantonale RC 44 (route de Chippis) au Nord, la route cantonale RC 60 (route d'Hérens) à l'Est et la rue des Casernes au Sud. L'accès au périmètre de l'ancienne voirie se fera par l'avenue du Grand-Champsec (accès Nord) et la route du Manège (accès Sud).

L'évaluation des charges de trafic sur les routes dans le voisinage du projet se base sur les comptages ponctuels effectués sur les routes communales ainsi que sur le plan des charges publié par le Service de la mobilité du Canton du Valais (www.vs.ch/fr/web/sdm/cartes-et-banques-de-donnees).

A l'état initial, le Trafic Journalier Moyen (TJM) sur ces axes est présenté dans la figure 3.1.

Aucune donnée précise sur la part de trafic bruyant n'est disponible pour ces axes. Une répartition des véhicules bruyants N2 selon l'annexe 3 OPB de 10% de jour et 5 % de nuit est admise pour les routes concernées.

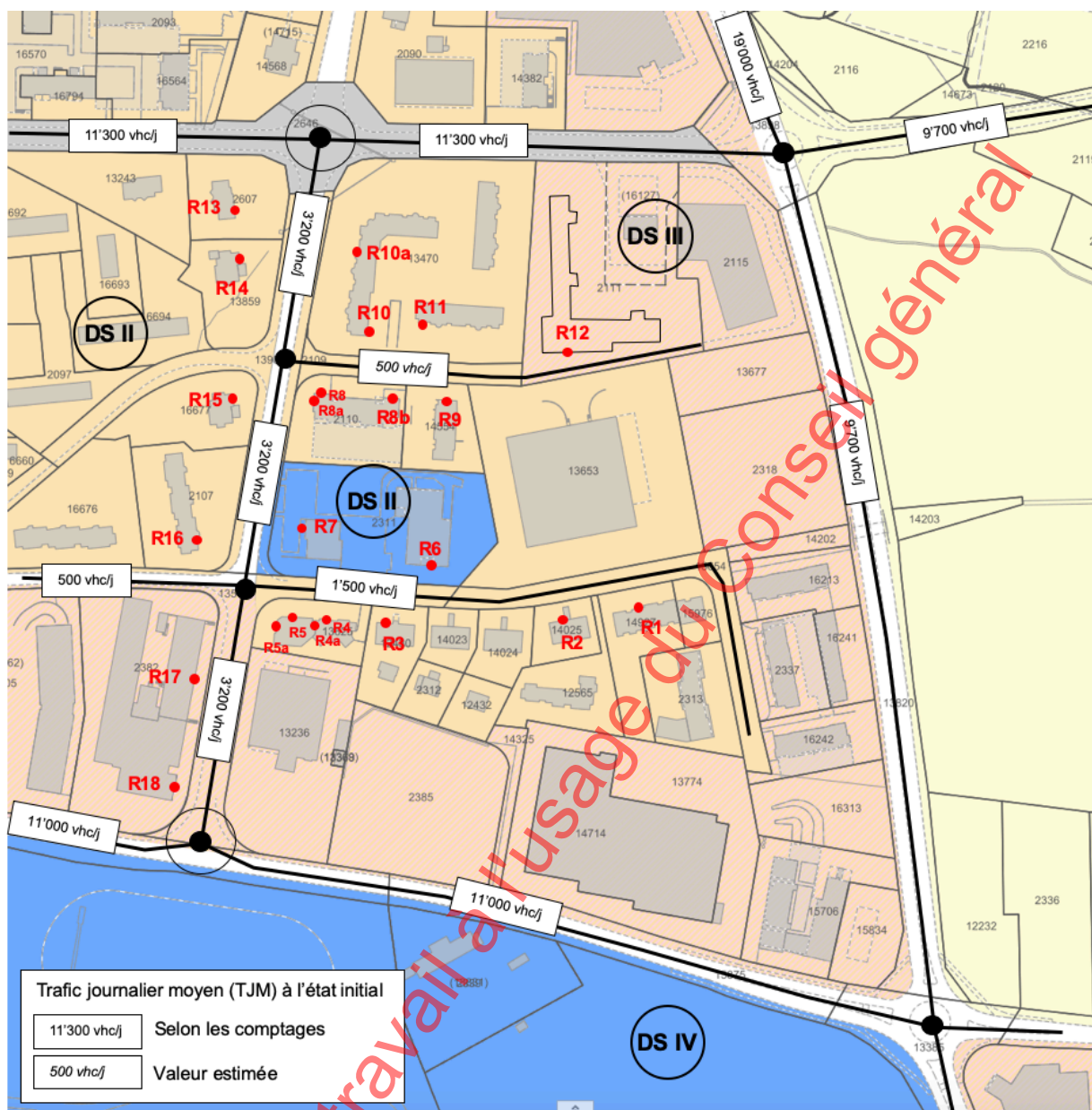


Figure 3.1 : Plan des charges de trafic à l'état initial.

3.1.2 État avec projet

L'évaluation des besoins en places de stationnement pour les constructions et aménagements prévus dans le périmètre « Ancienne voirie » a été effectuée par le bureau Transitec (note technique « Accessibilité des terrains de l'Ancienne Voirie de Sion depuis le quartier Champsec », janvier 2021). Cette analyse tient compte de 3 scénarios de répartition des surfaces brutes de plancher dans le secteur sis en zone mixtes entre activités, artisanat et commerces. La variante nécessitant le plus grand nombre de places de stationnement pour véhicules motorisés a été retenue dans le cadre de la présente analyse.

Il en découle la nécessité d'aménagement de :

- 144 places pour les différentes activités;
- 157 places pour l'habitat.

Selon les hypothèses admises dans le rapport de Transitec, le **nouveau trafic induit** par le projet sera de l'ordre de :

- 700 vhc/j générés par les activités;
- 630 vhc/j générés par l'habitat.

En ce qui concerne la répartition du trafic induit sur les routes d'accès, les hypothèses proposées par Transitec sont reprises, à savoir :

- 55% des mouvements vers le Nord et l'Est (40 % sur la route d'Hérens vers le Nord et 15% sur la route de Chippis direction Est);
- 20% des mouvements sur la route de Chippis en direction de l'Ouest;
- 20% des mouvements sur la rue des Casernes en direction de l'Ouest;
- 5% des mouvements sur la rue des Casernes en direction de l'Est.

Par rapport aux charges de trafic à l'état initial, l'augmentation prévisible des charges de trafic lié au projet sur les réseaux principaux sera de l'ordre de 2 à 6.5% (cf. figure 3.2 et 3.3).

Deux variantes d'accès au périmètre de l'ancienne voirie ont été analysées.

Variante 1 – Accès Nord uniquement

Cette variante prévoit l'accès aux activités et à l'habitat uniquement par le Nord (tronçon Est de l'avenue du Grand-Champsec). Les charges de trafic pour cette variante sont présentées dans la figure 3.2.

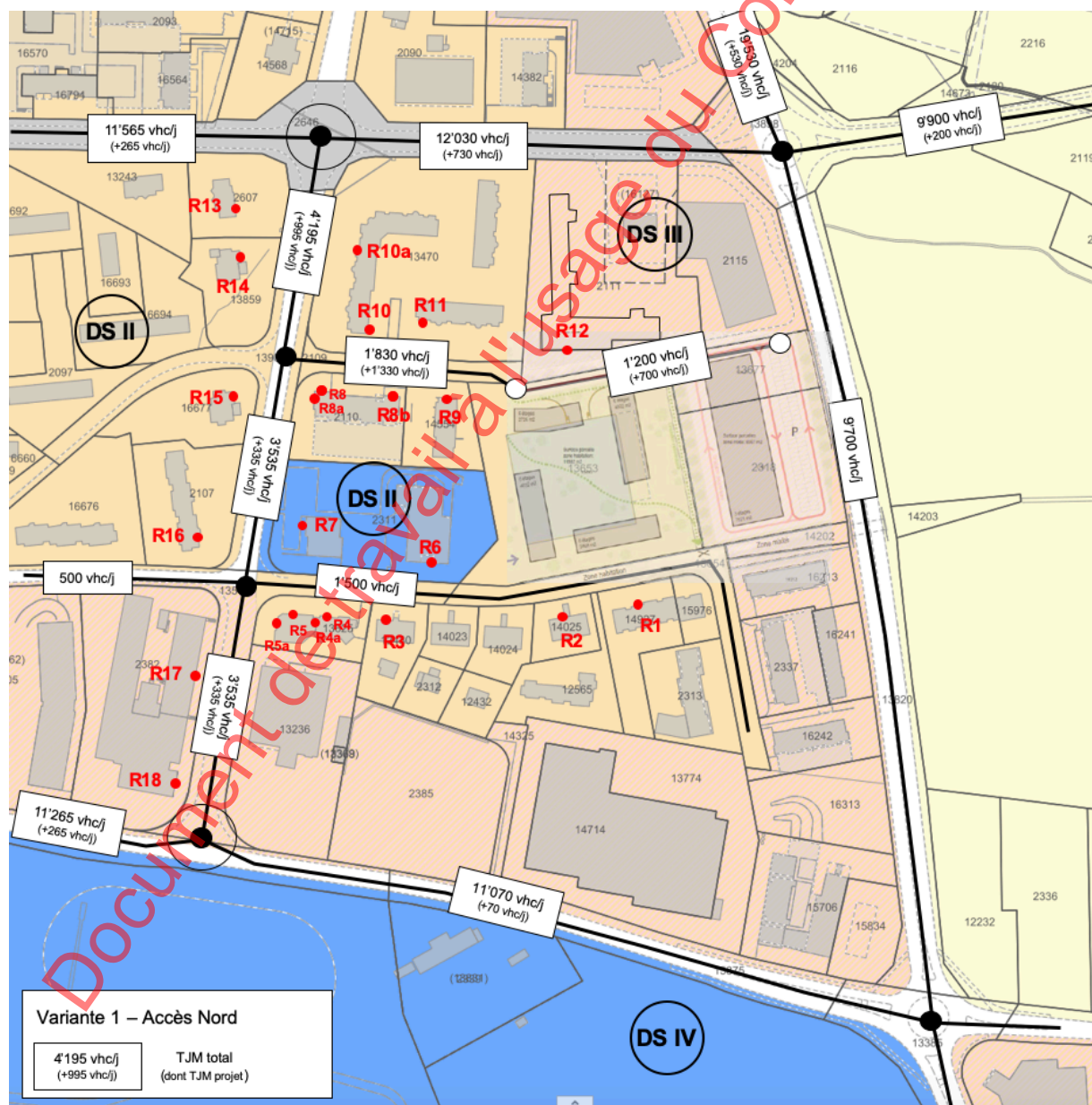


Figure 3.2 : Plan des charges de trafic pour la variante 1 avec la mise en évidence de la part du trafic induit.

Variante 2 – Accès Nord et Sud

Cette variante prévoit l'accès aux activités par le Nord (tronçon Est de l'avenue du Grand-Champsec) et à l'habitat par le Sud (route du Manège). Les charges de trafic pour cette variante sont présentées dans la figure 3.3.

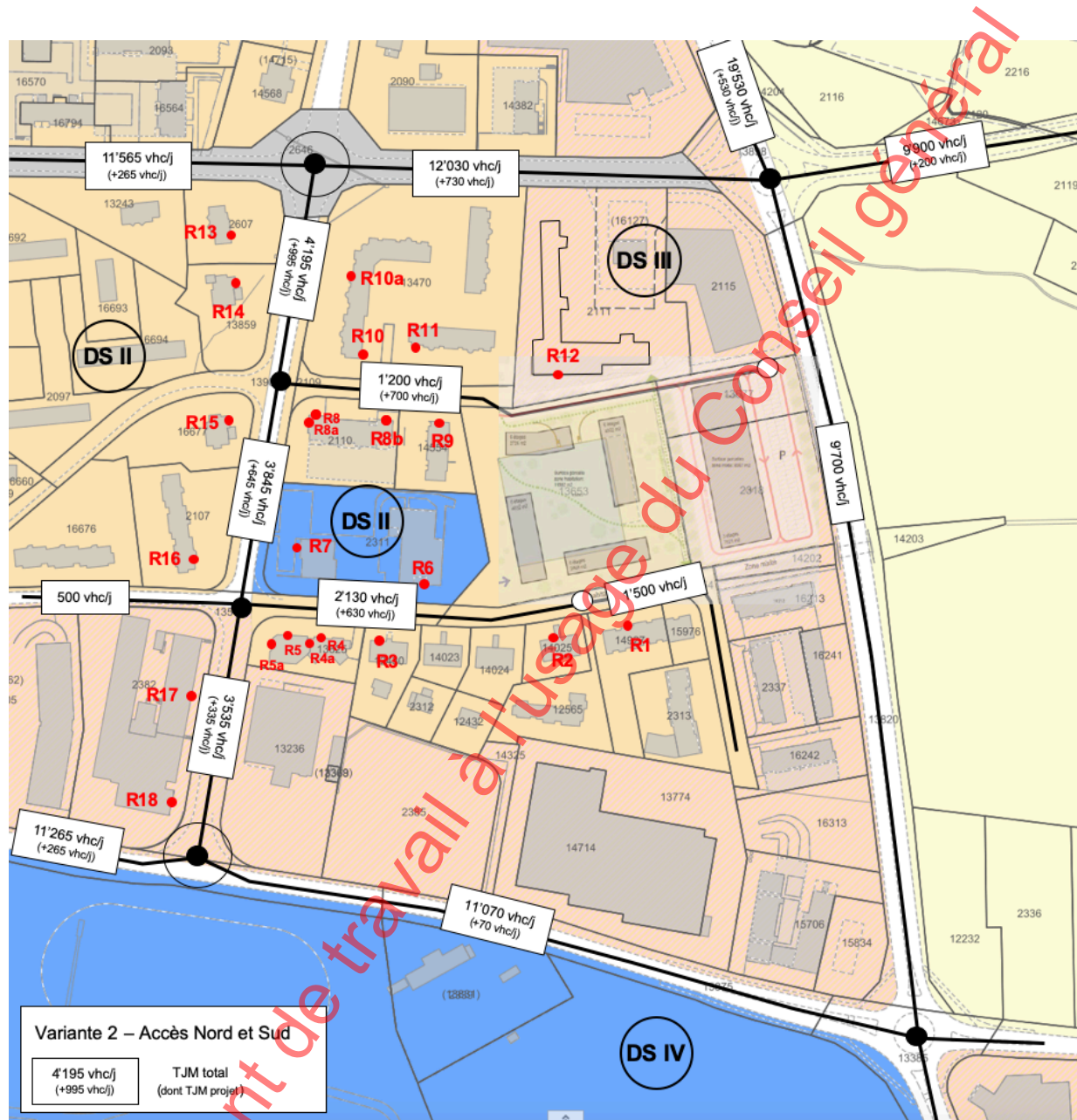


Figure 3.3. Plan des charges de trafic pour la variante 2 avec la mise en évidence de la part du trafic induit.

4 EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER

4.1 Hypothèses de base

Pour évaluer les nuisances sonores liées au trafic sur les routes d'accès, l'annexe 3 OPB fixe les heures de jour entre 06h00 et 22h00 et celles de nuit entre 22h00 et 06h00. De plus, des coefficients moyens ont été définis dans l'OPB pour répartir le trafic entre les heures de jour (Nt) et de nuit (Nn).

En ce qui concerne la vitesse de circulation, c'est la vitesse légale qui est prise en compte, à l'exception des giratoires pour lesquels une vitesse de 30 km/h est admise.

Les calculs ont été effectués à l'aide du programme IMMI 2013 avec le modèle STL-86+ (émission et propagation). Les récepteurs ont été posés sur les façades des bâtiments existants à différents étages.

Dans les secteurs des carrefours, les niveaux sonores tiennent également compte de l'effet de gêne S selon le chapitre 5.3 de l'aide à l'exécution du Cercle bruit 3.13. Cet effet a été considéré à l'état initial avec les TJM actuels et aux états avec projet avec les TJM théoriques futurs. Il a été appliqué aux 4 carrefours sur l'avenue du Grand-Champsec.

Pour les routes avec une vitesse réduite à 30 km/h, l'effet du vieillissement du revêtement n'est pas significatif. Par conséquent, un revêtement avec $K = 0$ dB(A) est admis sur tous les axes à l'état initial et avec le projet réalisé.

4.2 Niveaux sonores à l'état initial

Un calcul des niveaux sonores a été effectué à l'état initial le long des routes d'accès, à savoir l'avenue du Grand-Champsec (tronçon Nord-Sud et Est) et la route du Manège (tronçon Est). Les résultats ainsi obtenus sont résumés dans le tableau 4.1 et la position des récepteurs choisis est schématisée dans la figure 3.1.

L'analyse de ces résultats montre que les valeurs limites d'immission (VLI) sont respectées le long de ces axes. Il ne s'agit donc pas de routes nécessitant un assainissement au sens de l'article 13 OPB.

En ce qui concerne les routes avoisinantes à forte charge de trafic (routes cantonales RC 44 et 60 ainsi que la route des Casernes), les VLI y sont dépassées. Il s'agit de tronçons qui nécessitent un assainissement.

4.3 Utilisation accrue des voies de communication - art. 9 OPB

La modification partielle du RCCZ ne concerne que les points liés à l'accessibilité motorisée au PQ « Ancienne voirie ». Le principe de « desserte motorisée des activités longeant la route d'Hérens uniquement depuis une contre-allée » ne pourra pas être réalisé. L'accès se fera depuis la RC 44 (route de Chippis) par l'avenue du Grand-Champsec. L'actuel cahier des charges prévoit déjà la desserte de la partie vouée à l'habitat également par la route du Manège.

Une analyse des niveaux sonores a été effectuée le long des routes d'accès (l'avenue du Grand-Champsec et la route du Manège) pour deux variantes :

- variante 1 qui prévoit l'accès au secteur de l'ancienne voirie uniquement par le Nord et permet ainsi de réduire le trafic induit sur la route du Manège;
- variante 2 qui prévoit l'accès au secteur des activités uniquement par le Nord et à la partie vouée à l'habitat uniquement par le Sud.

Les calculs des niveaux sonores tiennent également compte de la présence des futurs immeubles selon le projet d'intention présenté dans les figures 3.2 et 3.3. A noter que les nouvelles constructions constituent d'une part des obstacles à la propagation du bruit et d'autre part les nouvelles façades participent au phénomène de réflexion.

Les résultats des calculs pour les deux variantes sont présentés dans le tableau 4.1.

Récepteur	Hrec	DS	VLI		Etat initial				Variante 1 - Accès Nord				Variante 2 - Accès Nord et Sud				
			Jour		Effet de gêne S	Niveau sonore		Effet de gêne S	Niveau sonore		Ecart S V1-E0		Effet de gêne S	Niveau sonore		Ecart S V2-E0	
			[dB(A)]	[dB(A)]		[dB(A)]	[dB(A)]		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
Route du Manège (accès Sud)																	
R1_0	1.5	II	60	50		55	43		55	42	-0.6	-1.1		55	42	-0.3	-1.0
R1_1	4.3	II	60	50		56	44		55	43	-1.0	-1.8		56	43	-0.7	-1.7
R1_2	7.1	II	60	50		57	45		55	43	-1.2	-2.1		56	43	-0.9	-1.9
R1_3	9.9	II	60	50		57	45		55	43	-1.3	-2.2		56	43	-1.0	-2.0
R2_0	2.5	II	60	50		55	42		55	41	-0.2	-0.4		57	42	-1.5	0.7
R2_1	5.3	II	60	50		56	43		55	42	-0.4	-0.9		57	43	1.2	0.1
R2_2	8.1	II	60	50		56	43		55	42	-0.5	-1.3		57	43	1.0	-0.3
R3_0	2.5	II	60	50	0.3	55	41	0.3	55	41	0.0	0.1	0.3	57	43	1.9	1.4
R3_1	5.3	II	60	50	0.3	55	42	0.3	55	42	0.0	0.0	0.3	57	43	1.8	1.3
R3_2	8.1	II	60	50	0.3	55	42	0.3	55	42	0.0	-0.1	0.3	57	43	1.7	1.2
R4_0	3.0	II	60	50	0.9	57	43	0.9	57	43	0.0	0.2	0.9	58	45	1.6	1.6
R4_1	5.8	II	60	50	0.9	57	43	0.9	57	43	0.1	0.1	0.9	58	45	1.6	1.5
R4_2	8.6	II	60	50	0.9	57	43	0.9	57	43	0.1	0.2	0.9	58	45	1.5	1.4
R4a_1	5.8	II	60	50	0.9	57	44	0.9	57	44	0.2	0.3	0.9	57	45	0.9	1.0
R4a_2	8.6	II	60	50	0.9	57	45	0.9	58	45	0.2	0.3	0.9	58	46	0.8	1.0
R4a_3	11.4	II	60	50	0.9	57	45	0.9	58	45	0.3	0.4	0.9	58	46	0.8	1.0
R5_0	1.5	II	60	50	0.9	58	44	0.9	58	45	0.2	0.4	0.9	59	46	1.3	1.9
R5a_0	1.5	II	60	50	0.9	59	46	0.9	59	46	0.3	0.4	0.9	59	47	0.6	1.1
R6_0	1.5	II	60	50	0.3	55	41	0.3	55	41	0.0	-0.1	0.3	56	42	1.9	1.3
R6_1	4.5	II	60	50	0.3	55	42	0.3	55	42	0.0	-0.2	0.3	57	43	1.8	1.0
R7_1	4.5	II	60	50	0.9	57	44	0.9	58	44	0.4	0.6	0.9	58	45	0.8	1.3
Avenue du Grand-Champsec Est (accès Nord)																	
R8_0	1.5	II	60	50	0.9	55	42	1.0	58	45	3.2	3.5	1.0	57	44	2.1	2.6
R8_1	4.3	II	60	50	0.9	56	43	1.0	59	46	2.9	2.9	1.0	58	45	1.9	2.1
R8_2	7.1	II	60	50	0.9	56	44	1.0	59	46	2.8	2.7	1.0	58	46	1.8	2.0
R8_3	9.9	II	60	50	0.9	56	44	1.0	59	46	2.6	2.4	1.0	58	46	1.7	1.7
R8a_0	1.5	II	60	50	0.9	57	43	1.0	58	46	1.0	2.3	1.0	59	46	1.1	2.1
R8a_1	4.3	II	60	50	0.9	58	44	1.0	59	46	1.0	2.0	1.0	59	46	1.0	1.9
R8a_2	7.1	II	60	50	0.9	58	45	1.0	59	47	1.0	1.9	1.0	59	47	1.1	1.9
R8a_3	9.9	II	60	50	0.9	58	45	1.0	59	47	0.9	1.8	1.0	59	47	1.0	1.8
R8b_0	1.5	II	60	50	0.6	50	38	0.7	56	42	6.7	4.2	0.7	54	41	4.1	2.8
R8b_1	4.3	II	60	50	0.6	51	40	0.7	57	43	5.7	3.1	0.7	54	42	3.3	2.0
R8b_2	7.1	II	60	50	0.6	52	40	0.7	57	43	5.2	2.9	0.7	55	42	3.0	1.8
R8b_3	9.9	II	60	50	0.6	52	41	0.7	57	43	4.8	2.5	0.7	55	42	2.7	1.5
R9_0	2.0	II	60	50	0.3	49	39	0.3	56	42	6.9	3.1	0.3	53	41	4.0	1.7
R9_1	4.8	II	60	50	0.3	50	40	0.3	56	42	6.3	2.6	0.3	54	41	3.5	1.2
R9_2	7.6	II	60	50	0.3	51	40	0.3	56	42	5.8	2.2	0.3	54	41	3.1	0.9
R9_3	10.4	II	60	50	0.3	51	40	0.3	56	42	5.4	1.9	0.3	54	41	2.8	0.6
R10_0	3.0	II	60	50	0.6	46	36	0.7	53	39	6.8	2.7	0.7	50	37	3.9	1.3
R10_1	5.8	II	60	50	0.6	47	37	0.7	53	39	6.1	2.2	0.7	50	38	3.3	1.0
R10_2	8.6	II	60	50	0.6	48	38	0.7	53	40	5.3	1.7	0.7	50	39	2.7	0.6
R10_3	11.4	II	60	50	0.6	48	39	0.7	53	40	4.6	1.3	0.7	51	39	2.2	0.3
R10a_0	3.0	II	60	50	1.0	58	46	1.0	59	47	0.7	0.8	1.0	59	47	0.7	0.8
R10a_1	5.8	II	60	50	1.0	58	47	1.0	59	48	0.7	0.8	1.0	59	48	0.7	0.7
R10a_2	8.6	II	60	50	1.0	59	47	1.0	59	48	0.7	0.8	1.0	59	48	0.7	0.7
R10a_3	11.4	II	60	50	1.0	59	47	1.0	59	48	0.7	0.8	1.0	59	48	0.7	0.7
R11_0	2.0	II	60	50	0.3	48	37	0.3	54	40	5.8	2.9	0.3	51	39	3.3	1.6
R11_1	4.8	II	60	50	0.3	49	38	0.3	54	41	5.1	2.3	0.3	52	39	2.8	1.1
R11_2	7.6	II	60	50	0.3	50	39	0.3	55	41	4.7	2.0	0.3	52	40	2.4	0.9
R11_3	10.4	II	60	50	0.3	50	39	0.3	55	41	4.3	1.6	0.3	52	40	2.1	0.5
R12_0	1.5	II	60	50		50	41		55	41	4.1	0.4		53	40	2.7	-0.2
R12_1	5.0	II	60	50		52	42		55	42	2.6	-0.8		54	41	1.3	-1.4
R12_2	8.0	II	60	50		53	43		55	42	1.8	-1.5		54	41	0.5	-2.1
R12_3	11.0	II	60	50		53	43		55	42	1.2	-1.9		53	41	-0.1	-2.5
Avenue du Grand-Champsec Nord-Sud																	
R13_0	1.5	II	60	50	1.0	59	48	1.0	59	49	0.5	0.5	1.0	59	49	0.5	0.4
R13_1	4.3	II	60	50	1.0	59	49	1.0	60	50	0.4	0.4	1.0	60	50	0.4	0.4
R13_2	7.1	II	60	50	1.0	60	50	1.0	60	50	0.4	0.5	1.0	60	50	0.4	0.4
R13_3	9.9	II	60	50	1.0	60	50	1.0	60	50	0.5	0.4	1.0	60	50	0.4	0.4
R13_6	18.3	II	60	50	1.0	60	50	1.0	60	50	0.4	0.4	1.0	60	50	0.4	0.4
R14_0	3.0	II	60	50	1.0	58	47	1.0	59	47	0.7	0.8	1.0	59	47	0.7	0.8
R14_1	5.8	II	60	50	1.0	58	47	1.0	59	48	0.7	0.7	1.0	59	48	0.7	0.7
R14_2	8.6	II	60	50	1.0	59	48	1.0	59	48	0.7	0.7	1.0	59	48	0.7	0.7
R14_3	11.4	II	60	50	1.0	59	48	1.0	59	48	0.7	0.7	1.0	59	48	0.6	0.7
R14_4	14.2	II	60	50	1.0	59	48	1.0	59	49	0.7	0.7	1.0	59	48	0.6	0.6
R14_9	28.2	II	60	50	1.0	58	48	1.0	59	48	0.5	0.5	1.0	59	48	0.5	0.5
R15_0	3.0	II	60	50	0.9	57	44	1.0	58	46	0.9	1.7	1.0	59	46	1.1	1.8
R15_1	5.8	II	60	50	0.9	58	44	1.0	59	46	0.9	1.6	1.0	59	46	1.0	1.7
R15_2	8.6	II	60	50	0.9	58	45	1.0	59	46	0.9	1.5	1.0	59	46	1.0	1.5
R15_3	11.4	II	60	50	0.9	58	45	1.0	59	46	0.8	1.4	1.0	59	46	0.9	1.5
R15_4	14.2	II	60	50	0.9	58	45	1.0	59	46	0.8	1.3	1.0	59	46	0.9	1.3
R15_9	28.2	II	60	50	0.9	57	45	1.0	58	46	0.7	0.8	1.0	58	46	0.7	0.8
R16_0	3.0	II	60	50	0.9	57	44	0.9	58	45	0.3	0.5	0.9	58	45	0.7	1.2
R16_1	5.8	II	60	50	0.9	58	45	0.9	58	45	0.3	0.5	0.9	58	46	0.6	1.1
R16_2	8.6	II	60	50	0.9	58	45	0.9	58	45	0.3	0.5	0.9	59	46	0.6	1.0
R16_3	11.4	II	60	50	0.9	58	45	0.9	58	45	0.3	0.4	0.9	59	46	0.6	1.0
R16_4	14.2	II	60	50	0.9	58	45	0.9	58	45	0.3	0.4	0.9	58	46	0.6	1.0
R17_0	4.3	III	65	55	0.9	59	46	0.9	59	46	0.3	0.4	0.9	60	47	0.4	0.7
R18_1	4.5	III	65	55	1.5	62	52	1.5	63	52	0.2	0.1	1.5	63	53	0.3	0.2

Tableau 4.1 : Niveaux sonores au droit des récepteurs choisis le long des routes accès.

Selon cette analyse, l'augmentation maximale des niveaux sonores sera de l'ordre de :

Tronçon	Variante 1	Variante 2
Accès Nord	6.9 dB(A) de jour / 3.1 dB(A) de nuit	4.0 dB(A) de jour / 1.7 dB(A) de nuit
Accès Sud	0.2 dB(A) de jour / 0.4 dB(A) de nuit	1.9 dB(A) de jour / 1.4 dB(A) de nuit
Gd-Champsec N-S	0.9 dB(A) de jour / 1.7 dB(A) de nuit	1.1 dB(A) de jour / 1.8 dB(A) de nuit

Or, indépendamment de la variante retenue pour la répartition du trafic induit par les activités prévues par le PQ « Ancienne voirie », les **VLI seront respectées le long de ces axes.**

En ce qui concerne les routes cantonales RC 44, RC 60 et la route des Casernes qui délimitent le périmètre du projet, à l'état initial elles provoquent déjà des dépassements des valeurs limites d'immissions.

Selon les hypothèses admises, la circulation liée à l'exploitation de l'ensemble des places de stationnement projetées provoquera une augmentation de charges de trafic sur ces axes de l'ordre de 2 à 6.5 %. Les hausses des niveaux sonores qui en découlent seront de l'ordre de :

- +0.3 dB(A) de jour et +0.3 dB(A) de nuit le long de la route de Chippis;
- +0.1 dB(A) de jour et +0.2 dB(A) de nuit le long de la route des Casernes.

Ces augmentations ne seront donc pas perceptibles pour les riverains.

A noter que la route cantonale RC 44 fait déjà l'objet d'un projet d'assainissement du bruit routier (PAB). L'année 2036 a été admise comme horizon de référence et un plan des charges fictives 2036 constitue la base pour les analyses de bruit. Ces charges sont déterminées en appliquant une majoration de +2 dB(A) aux émissions de la situation actuelle (selon les exigences du Service de la protection de l'environnement). Cette majoration tient compte de l'évolution du trafic, liée également à la densification du tissu urbain, dans les 20 prochaines années et des incertitudes liées notamment au vieillissement du revêtement. Elle correspond à une majoration d'environ 60% du trafic à l'état initial.

Globalement, les exigences de l'article 9 OPB seront donc respectées par le projet.

5 CONCLUSIONS

La présente analyse de bruit concerne le projet de la modification partielle du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) et plus précisément du cahier des charges « Champsec : ancienne voirie », sur le territoire de la Commune de Sion. Cette modification partielle ne concerne que les points liés à l'accessibilité motorisée. Le principe de desserte motorisée des activités longeant la route d'Hérens uniquement depuis une contre-allée prévu initialement ne pourra pas être réalisé.

Dans ce contexte, l'accès au secteur des activités est prévu uniquement par le Nord (avenue du Grand-Champsec Est), par contre, le secteur voué à l'habitat pourra être accessible uniquement par le Sud (route du Manège) ou partiellement par le Nord et par le Sud.

Selon l'analyse du bureau Transitec, dans le cas du scénario le plus défavorable, les activités vont générer un trafic nouveau de l'ordre de 730 vhc/j et les habitations d'environ 600 vhc/j. A noter que la modification du cahier des charges ne change pas les affectations déjà homologuées pour ce secteur.

La présente analyse permet de démontrer, qu'indépendamment de la variante retenue pour la répartition du trafic induit par les activités prévues par le PQ « Ancienne voirie », les exigences de l'article 9 OPB seront respectées par le projet.

A noter que l'accès Sud (route du Manège) longe un établissement scolaire et que cet axe fait également partie du réseau de la mobilité douce avec un passage sous la route cantonale RC 60. Pour ces raisons, il est conseillé de répartir l'accès aux habitations par le Nord et par le Sud.

A ce stade de planification, les détails concernant des installations techniques potentiellement sources de bruit pour le voisinage ne sont pas connus. Cet aspect devra être vérifié au moment de l'élaboration des projets de construction. La planification des accès aux parkings souterrains devrait également prendre en compte les aspects de la protection contre le bruit.

De même, la vérification du respect des exigences de l'article 31 OPB dans la zone d'influence de la route d'Hérens (RC 60), qui impose l'intégration aux projets de détail des mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger les futurs bâtiments contre le bruit routier, sera réalisée lors de leur mises à l'enquête publique

Bureau d'études IMPACT SA

Sion, le 29 mars 2021



Marguerite Cybulska Cerruti