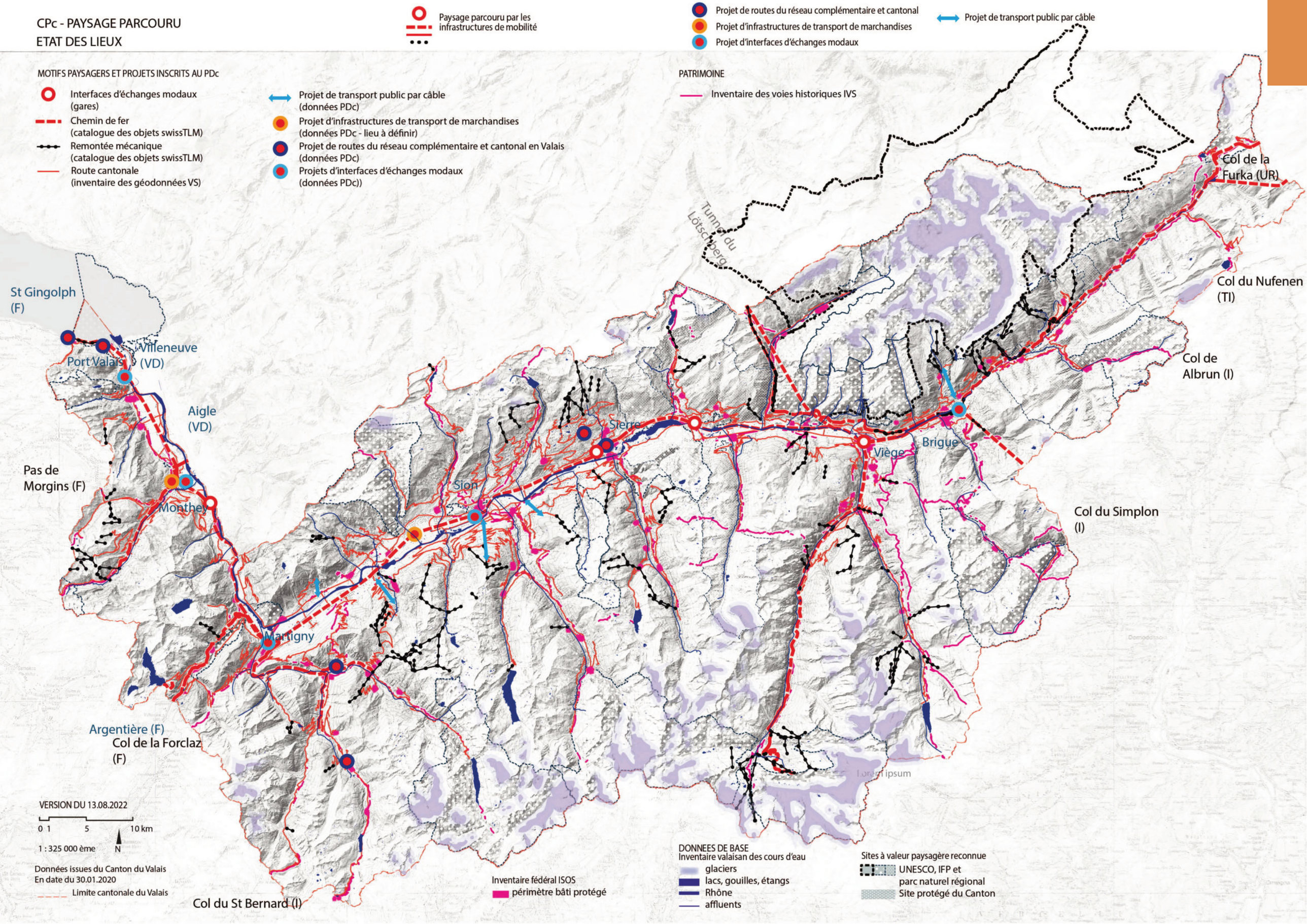
- Paysages parcourus

CPc - PAYSAGE PARCOURU
ETAT DES LIEUX

Paysage parcouru par les infrastructures de mobilité

Projet de routes du réseau complémentaire et cantonal
Projet d'infrastructures de transport de marchandises
Projet d'interfaces d'échanges modaux
Projet de transport public par câble



CPC - PAYSAGES PARCOURUS
ETAT DES LIEUX

Paysage parcouru par les itinéraires de mobilité douce

MOTIFS PAYSAGERS

Mobilité douce
- Voie cyclable prioritaire
- Voie cyclable et Piste VTT
- Chemin pédestre
- Réseau MDQ

Transport public
- Remontée mécanique existante
- Remontée mécanique en projet
- Projet d'interface d'échanges modaux en Valais
- Interface d'échanges modaux en Valais

Patrimoine
- Inventaire cantonal des bisses
- Inventaire des voies historiques IVS

Tunnel du Lötschberg

Col de la Furka (UR)

Col du Nufenen (TI)

Col de Albrun (I)

Col du Simplon (I)

St Gingolph (F)

Port Valais

Villeneuve (VD)

Aigle (VD)

Pas de Morgins (F)

Monthey

Martigny

Argentière (F)

Col de la Forclaz (F)

Col du St Bernard (I)

Sion

Sierre

Viège

Brigue

VERSION DU 16.07.2022

0 1 5 10 km

1 : 325 000 ème

N

Données issues du Canton du Valais
En date du 30.01.2020

Limite cantonale du Valais

Inventaire fédéral ISOS
- périmètre bâti protégé

DONNEES DE BASE
Inventaire valaisan des cours d'eau
- glaciers
- lacs, gouilles, étangs
- Rhône
- affluents

Sites à valeur paysagère reconnue
- UNESCO, IFP et parc naturel régional
- Site protégé du Canton

CPc - PAYSAGES PARCOURUS
OBJECTIFS

Paysage parcouru par les infrastructures de mobilité

Projet de routes du réseau complémentaire et cantonal
Projet d'infrastructures de transport de marchandises
Projet d'interfaces d'échanges modaux

Projet de transport public par câble

OBJECTIF 1 - CHARPENTE

1.A. Rechercher des solutions d'aménagement des paysages parcourus permettant d'épargner, voire de consolider les continuités de la charpente bleue-verte des glaciers au Léman

1.C. Poursuivre la collaboration intercantonale et transfrontalière dans le domaine de la planification globale des infrastructures de mobilité

OBJECTIF 2 - DIVERSITE

2.A. Préserver et soutenir l'évolution harmonieuse des grands paysages naturels

A chaque étage
2.B. Permettre le développement des stations touristiques (y c. les domaines skiables) qui s'appuie sur le paysage comme prestation tout en améliorant leur accessibilité

2.C. Dans les régions de montagne, améliorer l'attractivité et l'accessibilité des lieux touristiques et des lieux de vie

2.D. Dans les paysages agricoles, prévenir les conflits entre les infrastructures de mobilité et les exploitations agricoles

OBJECTIF 3 - EVOLUTION

3.A. Planifier et aménager les infrastructures de mobilité de manière à soigner les transitions entre les différents paysages

OBJECTIF 4 - RESPECT

4.A. Eviter autant que possible la fragmentation des espaces structurants ouverts par les infrastructures de transport

4.B. Promouvoir la qualité élevée des infrastructures de mobilité

4.C. Trouver un équilibre entre intérêts patrimoniaux et de développement des infrastructures de mobilité

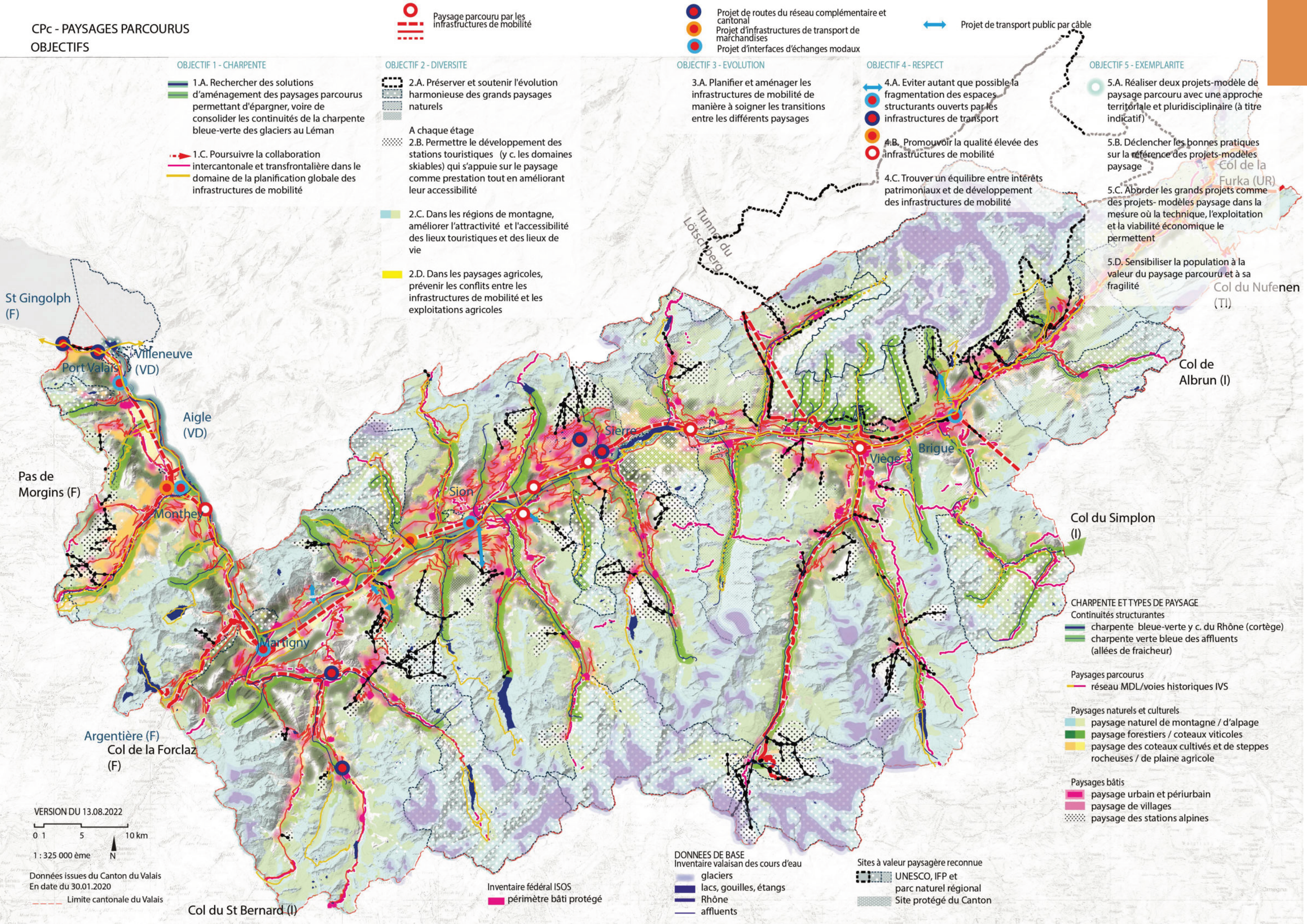
OBJECTIF 5 - EXEMPLARITE

5.A. Réaliser deux projets-modèle de paysage parcouru avec une approche territoriale et pluridisciplinaire (à titre indicatif)

5.B. Déclencher les bonnes pratiques sur la référence des projets-modèles paysage

5.C. Aborder les grands projets comme des projets- modèles paysage dans la mesure où la technique, l'exploitation et la viabilité économique le permettent

5.D. Sensibiliser la population à la valeur du paysage parcouru et à sa fragilité



Définition

Le paysage parcouru fait référence aux paysages traversés par les infrastructures de mobilité (routes, tunnels, ponts, passerelles, voies de chemin de fer, interfaces de transport, gares de marchandises, aéroports, embarcadères et liaisons par câbles) et les itinéraires de mobilité douce.

Cadre cantonal

Les objectifs de la stratégie pour les paysages d'infrastructures de mobilité s'inscrivent dans le contexte du Concept cantonal de la mobilité (CCM) 2040 (SDM, 2018), du Plan sectoriel des transports (DETEC, 2020) et de la Conception « Paysage suisse » (DETEC, 2020).

La Canton du Valais dispose d'un réseau de mobilité étendu qui s'est développé durant le 20e siècle. Il se caractérise par un réseau qui se structure à partir de la plaine du Rhône (étage collinéen), puis se ramifie vers les coteaux et les vallées latérales (étage montagnard), jusqu'au sommet alpin (étage alpin). La mobilité est fortement conditionnée par la topographie. « Cette situation impose de nombreux passages obligés ou de longs parallélismes entre les modes de transport » (CCM 2040).

Chaque étage comprend des enjeux spécifiques en terme d'impact sur le paysage :
- étage collinéen : dans la plaine, la concentration des différentes fonctions d'habitat et d'activités, de mobilité, de production agricole et d'espaces réservés à la nature rend l'intégration de nouvelles infrastructures de mobilité particulièrement délicate ;
- étage montagnard : sur les coteaux et dans les vallées latérales, le traitement de la pente et le choix du tracé, de même que les conflits avec les zones de protection et de tranquillité de la faune constituent les principaux enjeux ;
- étage alpin : le démantèlement des liaisons par câble, les projets de nouvelles liaisons agissent sur le paysage.
À tous les étages, les nuisances sonores peuvent aussi être amplifiées en raison de l'effet de résonnance entre deux pans de montagnes.

En outre, la sécurisation du réseau face aux dangers naturels est un important défi. Les remontées mécaniques sont particulièrement bien adaptées à ces contraintes, et de nombreux projets sont en cours de développement aussi bien pour les déplacements quotidiens que de loisirs.

Qualités

Les paysages parcourus sont traversés par les infrastructures de mobilité. Ils résultent de la combinaison intelligente et de la pesée des intérêts entre exigences techniques (accessibilité, ouvrages, etc.), conditions naturelles et géomorphologiques et respect des principes de la protection de l'environnement.

Alors que les infrastructures de mobilité étaient, en général, bien acceptées dans les Alpes en tant que symbole du progrès, la réduction des atteintes et le respect du site sont aujourd'hui des prérequis. Ainsi, un grand soin doit être apporté au choix du site, à l'architecture de l'ouvrage principal et de ses annexes, et au choix des matériaux afin de rendre visible le respect du paysage.

En outre, afin d'accroître l'acceptation des nouvelles infrastructures, elles s'insèrent dans une politique de transport cohérente, comprise et soutenue majoritairement par la population : desserte en transports sûre et performante, réseau de transport en commun efficient, complémentarité entre les modes de transport selon le principe « le bon mode de transport au bon endroit », interfaces de transport attractives et multifonctionnelles, valorisation du paysage et du cadre de vie (CCDT, 2014).

Les anciennes infrastructures sont assainies de manière à accroître la sécurité ou transformées : celles dotées d'une valeur patrimoniale sont restaurées, celles qui ne répondent plus aux besoins actuels sont démantelées ou reconverties. La reconversion peut permettre la mise en valeur du paysage existant (exemple de la réaffectation de la route cantonale à Euseigne pour dégager le géotope des pyramides grâce à la construction d'un tunnel de contournement).

En outre, le Valais dispose d'un réseau de mobilité douce étendu qui traverse la grande diversité des paysages valaisans, en particulier dans les étages montagnard et alpin. À l'étage collinéen, des conditions topographiques favorables font de la mobilité douce un moyen de déplacement dont le potentiel est important. Pourtant, les réseaux d'itinéraires cyclables et piétons y sont encore lacunaires, parfois discontinus et peu attractifs.

Avec la mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération et du plan sectoriel de mobilité, entre autres, un réseau cyclable continu et sécurisé reliera les différentes localités et les principaux lieux d'intérêt.

Le Rhône réaménagé formera la colonne vertébrale de ce réseau, dont l'armature paysagère trouvera ses ramifications dans la plaine, jusqu'aux coteaux, aux vallées latérales et à la montagne :
- certains itinéraires, semblables à des allées de fraîcheur, longent le Rhône et ses affluents, voire les canaux de la plaine
- sur les coteaux, les sentiers des bisses et autres chemins forestiers ou de vignobles offrent des points de vue sur le paysage de la plaine agricole et du domaine du Rhône.

Entre les villes et les villages, le réseau de mobilité douce se superpose parfois aux anciennes voies de communication qui reliaient les villes et villages de la vallée du Rhône en rive droite et gauche, en pied de coteau (p. ex. route Napoléon) ou le long des vallées latérales (p. ex. route des Diligences Vernayaz-Chamonix, routes de passage de col). Ces anciennes routes sont devenues, pour certaines, des axes forts de déplacement, combinant mobilité douce, transports publics et individuels traversant des paysages divers et souvent sensibles. En traversée de localité, ces axes sont parfois requalifiés afin d'apporter plus de place aux modes doux et aux aménagements paysagers dans l'espace public.

Stalden - Route de contournement

Stalden - Liaison par câble de Staldenried

Gletsch - Route du col

Références

- DETEC, 2021 : Mobilité et territoire 2050, Plan sectoriel des transports, Partie Programme
- OFEV, 2020 : Conception « Paysage suisse » (CPS)
- MEP pour les espaces publics du Rhône, 2019 : projet lauréat groupement BASE
- SDM, 2018 : Concept cantonal de mobilité 2040 (CCM)
- Troisième correction du Rhône, 2015 : Lignes directrices paysagères, nomad architectes
- Canton du Valais, 2014 : Concept cantonal du développement territorial (CCDT)
- SDM, (*en cours d'élaboration*) : Plans sectoriels de mobilité douce quotidienne

Bases légales

Loi fédérale sur les transports publics (LTP)
Loi fédérale sur les routes (LR)
Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)
Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML)
Règlement sur les itinéraires de mobilité de loisirs (RIML)

Place du Midi à Sion - Partage de l'espace public de la rue entre usagers

Gorges de la Borgne - Dans les vignes patrimoniales

Vétroz - Projet de traversée de localité

Niederwald - Parking enterré du village recensé à l'ISOS

Place du Midi à Sion

Weissenried - Traversée du village ISOS

Binntal

Gornergrat

Gornergrat - Départ randonnées

Entre prestations foncière et d'habitat

Le besoin de mobilité de la population actuelle implique la construction de nouvelles infrastructures de transport ou la transformation d'infrastructures existantes. Ces linéaires fragmentent le paysage et le modifient plus largement lorsque la construction d'ouvrages de protection contre les dangers naturels est nécessaire.

Les impacts provisoires ou définitifs par les infrastructures, même temporaires (accès, chemins, etc.), se multiplient, également au sein des paysages protégés. Les paysages encore préservés ont tendance à disparaître.

La nécessité et l'utilisation des infrastructures de transport créent diverses nuisances sur les habitats et les espaces ouverts (fragmentation des espaces vitaux, bruit, air, consommation du sol).

Les mesures de compensation, sans prise en compte du paysage en amont du projet, ne permettent pas une diminution significative de l'impact sur le paysage.

Les installations lumineuses le long des paysages parcourus et dans les zones habitées (éclairages publics ou privés, enseignes lumineuses, etc.), souvent nécessaires pour des raisons sécuritaires, nuisent tant au paysage nocturne qu'à la faune sensible des milieux naturels ou aux habitants et habitantes.

Entre prestations foncière et culturelle (plaisir esthétique)

Les infrastructures peuvent impacter visuellement les paysages ouverts, notamment en raison de l'importance des vues avec la topographie du Valais.

Les ouvrages de génie civil avant tout fonctionnels peuvent manquer de qualité architecturale et d'intégration paysagère.

Les nouveaux tracés peuvent impacter le paysage, y compris lors de leur construction (phase de chantier).

Entre prestations foncière et culturelle (cadre de vie et détente)

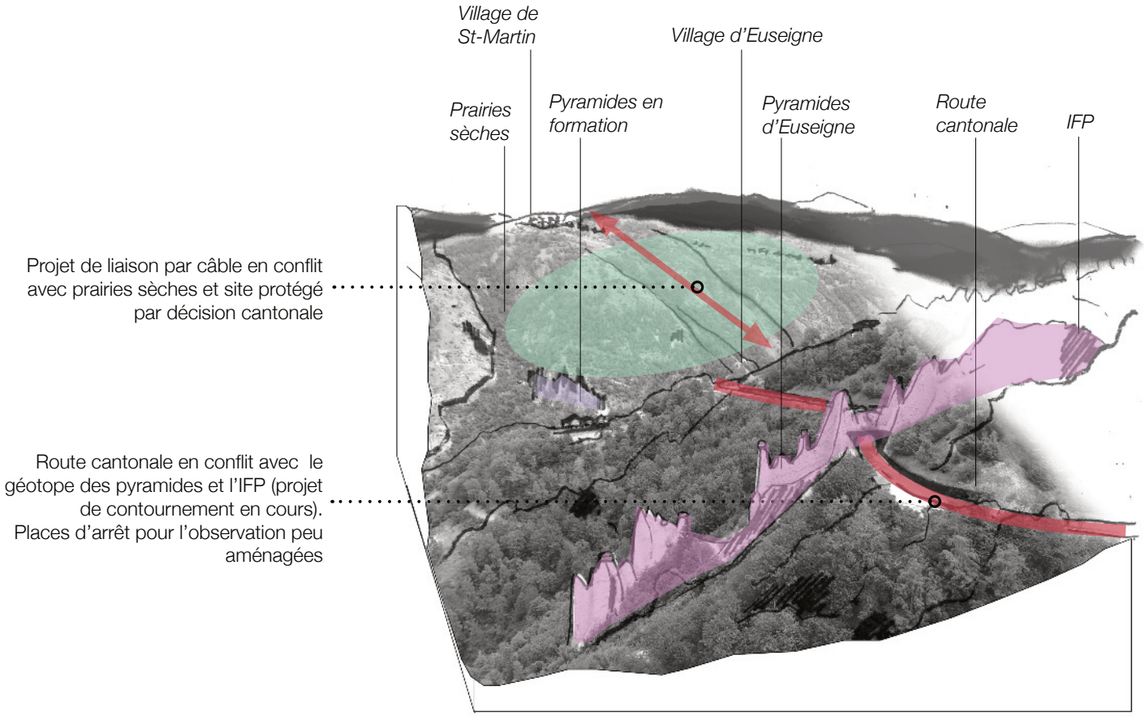
Peu de soin est parfois apporté au traitement des espaces publics aux abords des infrastrucutres de mobilité, telles que les interfaces de transport.

Stalden - Route de contournement

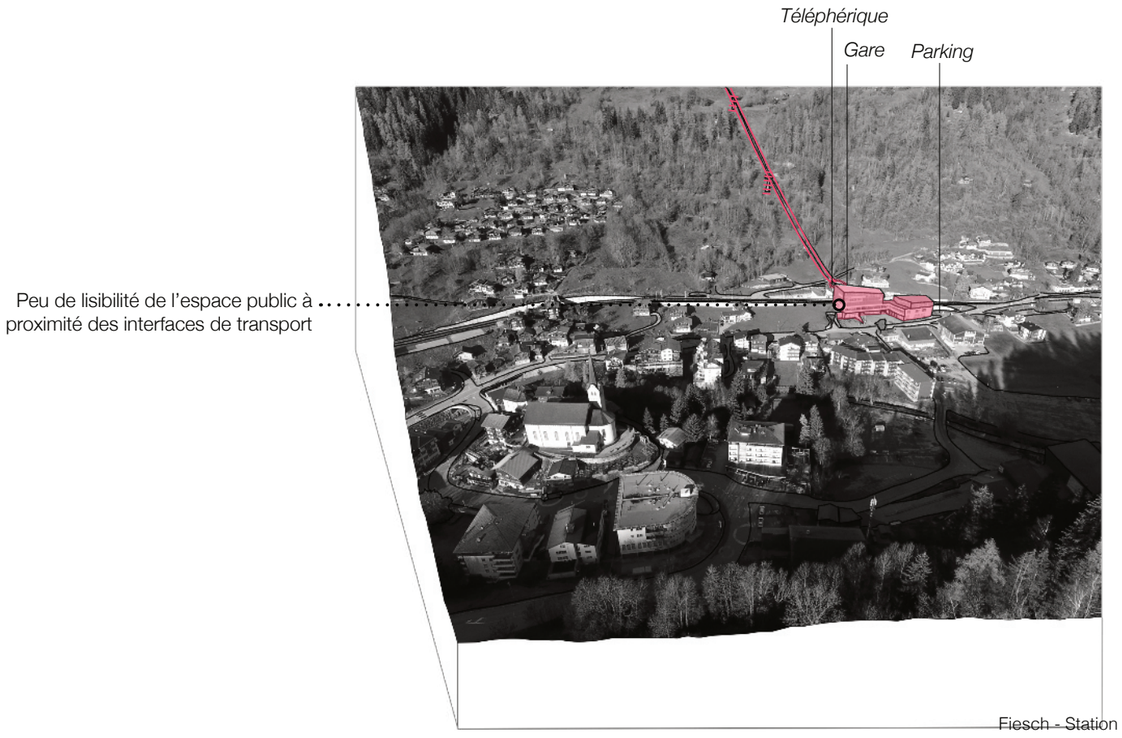
Euseigne - Projet de liaison par câble et route cantonale

Fiesch - Station

Fiesch - Station



Euseigne - Liaison par câble pour St-Martin



Fiesch - Station

Entre prestations foncière et culturelle (identité et sentiment d'appartenance)

Le caractère « naturel » ou « culturel » du paysage est impacté par les projets.

L'accessibilité aux régions de montagne est difficile et soumise aux dangers naturels.

Entre prestation foncière et de production

La rapidité du développement mène à une saturation des infrastructures, à un morcellement des espaces et à la consommation des terres agricoles.

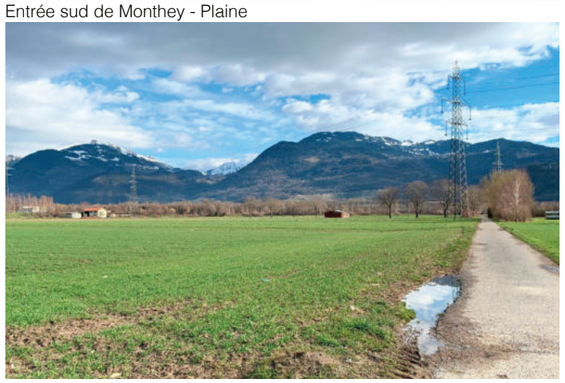
Entre prestations foncière et de régulation

Les infrastructures de transport mènent à l'imperméabilisation des sols et la création d'îlots de chaleur.

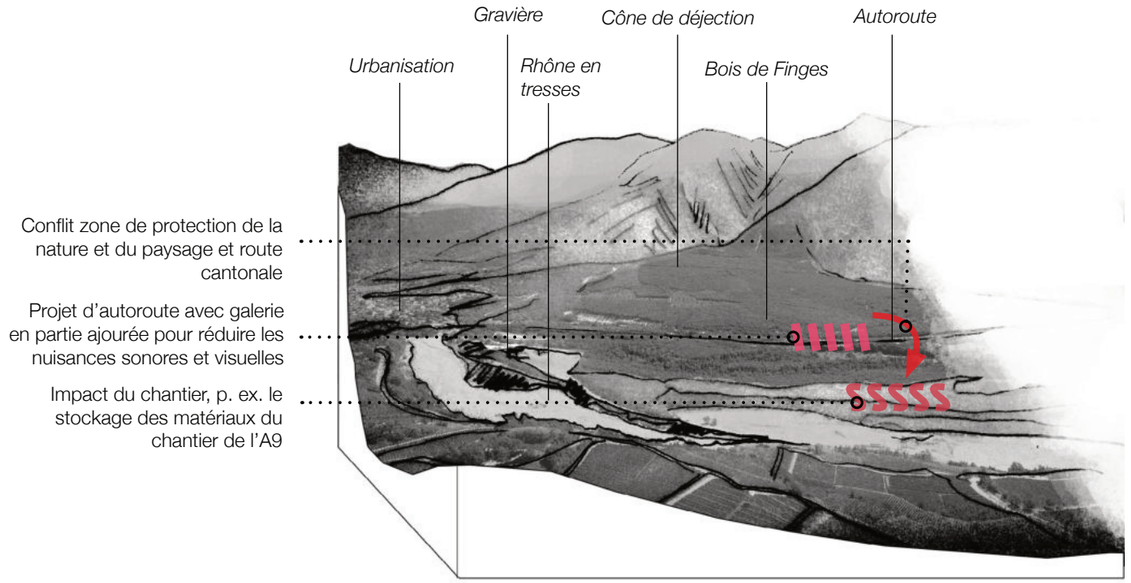
Bois de Finges - Projet d'autoroute

Grand-St-Bernard - Route du col avec digue de protection

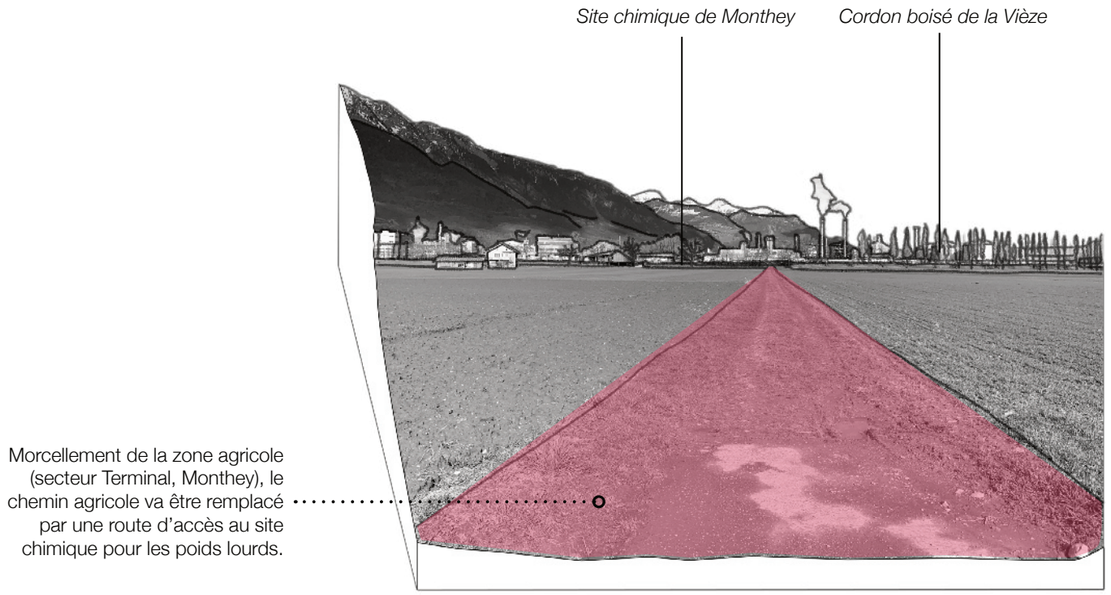
Entrée sud de Monthey - Plaine



Entrée sud de Monthey - Plaine



Bois de Finges - Projet d'autoroute



Entrée sud de Monthey - Plaine

Entre prestations foncière et culturelle (cadre de vie et détente)

La qualité du cadre de vie est atteinte par les nuisances occasionnées par les infrastructures (air, bruit, pollution lumineuse, consommation du sol).

Peu de soin est parfois apporté au traitement des espaces publics aux abords des infrastrucutres de mobilité, telles que les interfaces de transport.

La continuité des liaisons de mobilité douce vers les lieux de loisirs et d'intérêt n'est pas toujours assurée.

L'Espace à disposition et les exigences de sécurité ne permettent pas toujours l'installation d'une piste cyclable ou d'un trottoir, voire d'un accompagnement paysager (p. ex. aménagement de fosse de plantation continue, etc.).

Les flux de visiteurs peuvent dégrader les valeurs naturelles et paysagères et déranger la faune par le cheminement libre et le stationnement notamment.

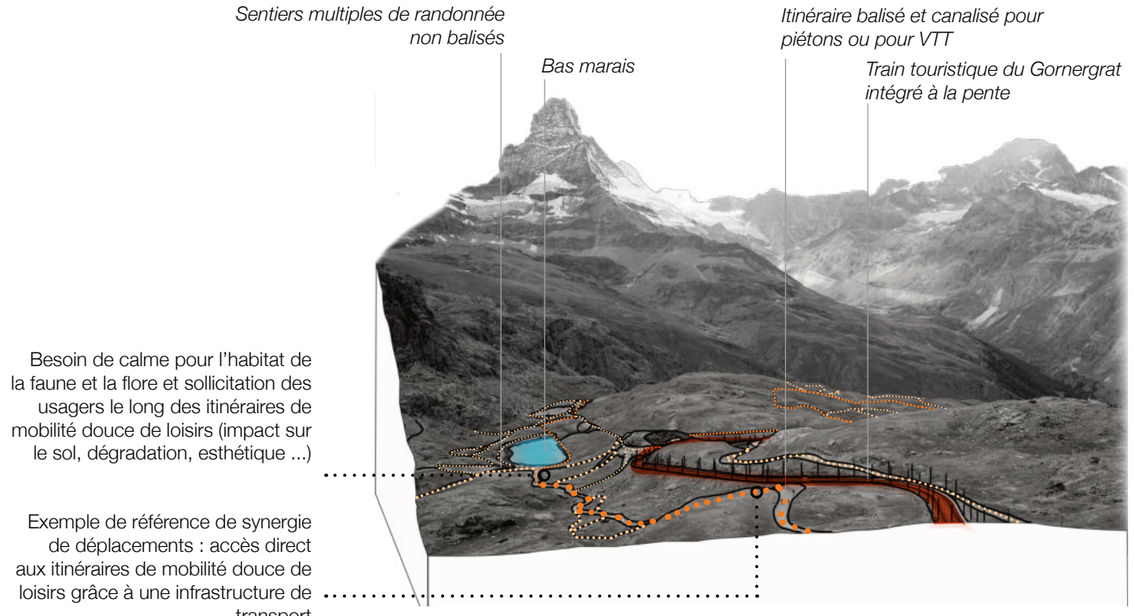
Le développement des axes de mobilité douce (chemins pédestres, VTT, pistes de descente « downhill », etc.) et la pratique de certaines activités (ski, raquettes à neige, etc.) peuvent dégrader les valeurs naturelle et paysagères. Par exemple, la demande de mobilité de loisirs peut entraîner un élargissement des chemins existants ou la création de nouveaux itinéraires « sauvages », non homologués, au détriment des milieux naturels.

Gornergrat, chemins marqués hors des itinéraires balisés

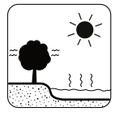
Gornergrat

Bouveret - Discontinuité du chemin de rive et conflit d'usages

Curala - Interface d'échanges modaux en montagne

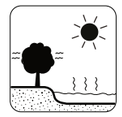


Vue depuis le Gornergrat

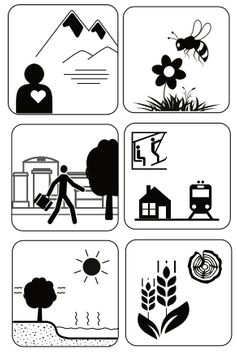
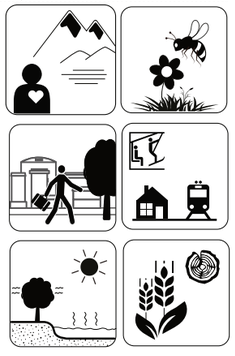
PRINCIPES DU PDc	OBJECTIFS CPc	MESURES SPÉCIFIQUES	OUTILS	PRESTATIONS APPORTÉES
	OBJECTIF 1 – CHARPENTE			
	1.A. Rechercher des solutions d'aménagement des paysages parcourus permettant d'épargner, voire de consolider les continuités de la charpente bleue-verte des glaciers au Léman			
D.4 P11 Aménager et entretenir les talus et bords de routes, de manière à préserver et favoriser la diversité biologique et la création de biotopes intéressants pour la faune et la flore		**Pour les infrastructures de mobilité existantes** • Entretenir et si nécessaire requalifier les infrastructures afin de renforcer la charpente paysagère dans les lieux qui s'y prêtent **Pour les nouvelles infrastructures** • Renforcer la charpente paysagère, en favorisant les aménagements verts dans le respect des normes en vigueur en fonction du type de paysage traversé et sur la base d'une pesée des intérêts **En général** • Réduire la fragmentation des espaces vitaux, des liaisons biologiques et des corridors de faune • Intégrer les infrastructures aux paysages traversés en respectant les impératifs sécuritaires liés à la classe de route	Concept régional nature et paysage (CRNP) Réseau écologique cantonal (REC) Projets de mise en réseau des surfaces de promotion de la biodiversité Plan de compensations paysagères et écologiques Diagnostic écologique Plan directeur intercommunal (PDi) Projet d'agglomération (PA)	 
	1.B. Valoriser et développer l'armature paysagère du réseau de paysage parcouru par la mobilité douce, l'armature jaune			

D.4 P6 Aménager qualitativement les traversées de localité, et tenir compte de la fluidité du trafic et de la sécurité routière dans l'élaboration de projets d'espaces publics de qualité (p. ex. voies réservées, zones de rencontre)
 	
B.6 P7 Faciliter l'accès public et la libre circulation aux bords des lacs, des cours d'eau et des bisses, particulièrement sur les rives du lac Léman et sur les berges du Rhône
 	
D.5 P1 Assurer la continuité des réseaux de MDQ, les relier entre eux et favoriser les synergies avec les itinéraires de MDL et les besoins des personnes à mobilité réduite
 	
D.5 P2 Optimiser les réseaux, en particulier en évitant les détours et dénivellations.
 	
D.5 P10 Planifier et mettre en œuvre des réseaux de MDQ, notamment au sein des agglomérations
	• S'appuyer entre autres sur la charpente bleue-verte existante et des points de repère de qualité (lieux propices pour s'arrêter, p. ex. les points de vue ou les lieux d'intérêt) tout en respectant les contraintes écologiques et sécuritaires
	• Accompagner les paysages de mobilité douce par une structure s'imprégnant du paysage traversé
	• S'appuyer sur le réseau de traversées de localités, correspondant parfois au tracé des voies historiques, qui relient de manière la plus directe les centres et les cœurs de villages
		• Intégrer la planification de l'armature paysagère dans les planifications des réseaux de mobilité douce
		
		L'armature paysagère accompagne les réseaux de mobilité douce afin d'offrir à la population des espaces de déambulation arborés et végétalisés. À partir des berges du Rhône, axe cantonal principal de la mobilité douce, et des affluents, elle se ramifie jusqu'au cœur des paysages bâtis de la plaine et des vallées latérales :
		  • **L'armature fleuve** des berges du Rhône, axe cyclable cantonal, et d'autres liaisons longitudinales, notamment le long des canaux
		  • **L'armature plaine** qui se décline en allées qui relient les localités de part et d'autre du Rhône de la manière la plus directe, les échappées de fraîcheur qui longent les affluents, et les échappées qui complètent l'armature en cherchant à relier des lieux d'intérêt (paysages, lieux de loisirs, objets de patrimoine, etc.), si possible sur des itinéraires à l'écart du trafic
		  • **L'armature fine** à l'intérieur des localités
		• Identifier les coupures pour compléter la continuité des paysages parcourus, notamment par la création de nouveaux franchissements
			Plan directeur intercommunal (PDi)
			
			Projet d'agglomération (PA)
			
			Autres planifications régionales
			
			Plan sectoriel mobilité douce
			
			Projets de renaturation de cours d'eau

PRINCIPES DU PDc	OBJECTIFS CPc	MESURES SPÉCIFIQUES	OUTILS	PRESTATIONS APPORTÉES
	OBJECTIF 1 – CHARPENTE			
B.6 P5 Ménager les milieux sensibles traversés (p. ex. forêt, agriculture) ou abritant des espèces rares et/ou menacées, veiller à ne pas interrompre les corridors faunistiques, et limiter les dérangements dans les districts francs, les zones de tranquillité de la faune et les zones d'hivernage prioritaires de la faune **B.6 P3** Planifier les itinéraires de telle sorte que leur point de départ et d'arrivée soient accessibles en transports publics, et coordonner tout nouvel itinéraire avec les itinéraires existants (p. ex. autres types de mobilités de loisirs, itinéraires SuisseMobile, tronçons de MDQ, réseaux des communes, cantons et pays voisins)	• Trouver un équilibre entre activités de loisirs et milieux sensibles traversés (p. ex. forêt, agriculture, biotopes protégés)	• Assurer l'information des visiteurs et visiteuses des sites sensibles, ainsi que leur canalisation, par une signalétique appropriée ou la présence de personnel aux périodes et endroits adéquats, et former/sensibiliser le personnel des offices du tourisme • Adapter les chemins et les parcours VTT si l'emprise sur les milieux naturels augmente excessivement. Procéder à la fermeture et à la remise en état des tracés non-autorisés • Créer, dans certains cas, des points d'observation des milieux naturels lorsqu'ils ne peuvent pas être parcourus • Limiter les transports individuels par des mesures de gestion du stationnement et une offre adaptée de transports publics et mobilité douce vers et dans les paysages naturels	LIML, planification des itinéraires de mobilité de loisirs	
	1.C. Poursuivre la collaboration intercantonale et transfrontalière dans le domaine de la planification globale des infrastructures de mobilité			
Thème transversal « Collaboration intercantonales et transfrontalières » **P4** Coordonner et valoriser les projets à incidence spatiale au-delà des frontières, notamment dans les domaines des parcs naturels et régionaux, de l'énergie, des domaines skiables et de la mobilité	• Renforcer les continuités du réseau de mobilité douce par-delà les limites administratives (communes, cantons et pays voisins)	• Mettre en œuvre des stratégies intercantonales et transfrontalières	Plan sectoriel des transports Schéma de cohérence lémanique des transports Projet d'agglomération (PA) Plan directeur intercommunal (PDi)	

PRINCIPES DU PDc	OBJECTIFS CPc	MESURES SPÉCIFIQUES	OUTILS	PRESTATIONS APPORTÉES
	OBJECTIF 2 - DIVERSITÉ			
	2.A. Préserver et soutenir l'évolution harmonieuse des grands paysages naturels			
D.6 P2 Favoriser la réalisation de nouvelles installations dont la clause du besoin est démontrée et dont les conditions liées au paysage et à l'environnement sont respectées	• Ne pas porter atteinte, dans la mesure du possible, ou veiller à ménager au mieux les paysages et les biotopes protégés selon la LPN, ainsi que les zones de protection de la faune selon la LCh, dans la planification de nouvelles infrastructures • Réaliser, lors de conflits avec des objets de protection, une pesée des intérêts qui tient compe des besoins effectifs et qui considère la valeur économique du paysage (retombées économiques positives dans de nombreux domaines liées au paysage)	• Privilégier l'implantation des infrastructures hors des sites protégés ou particulièrement sensibles ou possédant un caractère unique. Éviter en particulier les zones de crêtes • Éviter la fragmentation des espaces vitaux (protéger les sols) et le morcellement du paysage. Au besoin, effectuer une pesée des intérêts et, si nécessaire., une comparaison de variantes	Coordination des projets dans le PDc et réalisation des études de base Pour les projets impactant un IFP ou les sites ISOS, consultation de la commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage (CFNP) (art. 7 LPN) Consultation de la commission cantonale paysage (art. 5 LPN), *à activer*	
	• Prévenir et réparer tant que possible les impacts sur le paysage	• Prévenir des modifications de terrain dans les espaces présentant une certaine valeur géomorphologique • Veiller, lors de la planification de nouvelles infrastructures, de remplacement ou de démantèlement des installations désaffectées, à limiter l'impact sur le paysage par le choix judicieux de l'emplacement, du gabarit et de la couleur • Adapter les installations lumineuses lors de leur renouvellement pour limiter leur impact sur les milieux naturels, la population et le paysage nocturne	Recommandations de l'OFEV pour la prévention des émissions lumineuses	
	À chaque étage **2.B. Permettre le développement des stations touristiques (y c. les domaines skiables) qui s'appuie sur le paysage comme prestation tout en améliorant leur accessibilité**			
D.6 P5 Améliorer l'accessibilité en transport public des stations touristiques d'altitude depuis la plaine et renforcer l'accès aux domaines skiables existants **B.4 P9** Améliorer l'offre en transports publics des stations touristiques d'altitude et leur accessibilité depuis la plaine	• Favoriser des installations touristiques efficaces et concentrées, notamment dans les domaines skiables • Démanteler les remontées mécaniques en friche • Veiller à l'impact des nouvelles infrastructures de mobilité sur le paysage (nuisances sonores, vues, etc.)	• Planifier les installations touristiques, notamment dans les domaines skiables, dans le cadre d'une vision territoriale (p. ex. un PDi) coordonnée jusqu'au PAZ et intégrer les compensations liées à leur impact • Prendre en compte l'impact vertical des infrastructures par câble et en lacet des routes dans la planification des infrastructures	Planification domaines skiables Plan directeur intercommunal (PDi) PAZ/RCCZ Étude paysagère et plan de compensation paysage	

PRINCIPES DU PDc	OBJECTIFS CPc	MESURES SPÉCIFIQUES	OUTILS	PRESTATIONS APPORTÉES
	OBJECTIF 2 - DIVERSITÉ			
	2.C. Dans les régions de montagne, améliorer l'attractivité et l'accessibilité des lieux touristiques et des lieux de vie			
D.2 P4 Utiliser au mieux les interfaces de transport pour en faire des lieux d'échanges attractifs et des centres d'activités **D.4 P3** Assurer une connexion de qualité des vallées latérales, des villages de montagne et des centres touristiques entre eux et avec les centres **D.6 P3** Renforcer l'intermodalité entre les installations de liaison par câble et les autres modes de transport **D.6 P4** Coordonner la planification de l'urbanisation avec la desserte par transport à câble, en vue d'une densification et d'une amélioration qualitative de l'urbanisation des stations de montagne **B.6 P4** Réaliser les itinéraires en priorité sur la base de critères liés à la tranquillité, à la qualité de l'environnement et à la beauté des paysages traversés, tout en mettant l'accent sur la variété des tracés et la continuité des itinéraires	• Freiner l'exode rural en assurant des conditions-cadres favorables au maintien et à la croissance de la population par la qualité de l'habitat (services, mobilité ...) et par un travail décentralisé (télétravail, zone d'activité locale) • Soutenir la mobilité combinée • Favoriser les modes doux dans les villages • Rechercher la variété des tracés (réseau de bisses, chemins forestiers, routes et chemins historiques) et relier les lieux d'intérêt (paysages, lieux de loisirs, objets de patrimoine, etc.), dans le respect des paysages cultivés de montagne (forestiers, agricoles et viticoles) et des sites naturels protégés	• Créer des interfaces multimodales de qualité • Accompagner la planification et l'homologation des itinéraires de mobilité de loisirs	Plan directeur intercommunal (PDi) Projet d'agglomération (PA) Autres planifications régionales Concept cantonal de mobilité (CCM)	
	2.D. Dans les paysages agricoles, prévenir les conflits entre les infrastructures de mobilité et les exploitations agricoles			
	• Limiter les nouvelles infrastructures au cœur des surfaces exploitées intensivement • Développer l'armature du réseau mobilité douce dans le respect des exploitations agricoles comme des sites protégés	• Contenir les flux de mobilité dans des réseaux ad hoc • Mettre en place une planification coordonnée des infrastructures de mobilité et des exploitations agricoles	LIML, planification des itinéraires de mobilité de loisirs Plan directeur intercommunaux (PDi) Plan sectoriel mobilité	
	OBJECTIF 3 – ÉVOLUTION			
	3.A. Planifier et aménager les infrastructures de mobilité de manière à soigner les transitions entre les différents paysages			
	• Étudier la possibilité de combiner un aménagement paysager de la frange avec le développement du réseau de mobilité dans la zone à bâtir, si la frange n'est pas d'usage agricole	• Identifier les franges qui pourraient accueillir des itinéraires de mobilité douce, afin de créer du lien entre deux paysages (p. ex. paysage du domaine du Rhône et paysage bâti ou paysage urbain et périurbain). Les zones de transition dans les franges urbaines offrent un fort potentiel pour la détente, les activités physiques et sportives et la mise en réseau écologique • Identifier les routes qui peuvent servir de limite franche à l'urbanisation • Réaliser un projet-modèle paysage pour identifier le potentiel d'usage pour les mobilités douces des franges	Projet-modèle et charte des bonnes pratiques	

PRINCIPES DU PDc	OBJECTIFS CPc	MESURES SPÉCIFIQUES	OUTILS	PRESTATIONS APPORTÉES
	OBJECTIF 4 – ÉQUILIBRE			
	4.A. Éviter autant que possible la fragmentation des espaces structurants ouverts par les infrastructures de transport			
D.4 P8 Coordonner, notamment au travers des projets d'agglomération, le développement de l'urbanisation et de la mobilité, afin notamment d'éviter le mitage du territoire et l'augmentation du trafic à l'intérieur des localités **D.4 P6** Aménager qualitativement les traversées de localité, et tenir compte de la fluidité du trafic et de la sécurité routière dans l'élaboration de projets d'espaces publics de qualité (p. ex. voies réservées, zones de rencontre) **D.5 P5** Encourager le transfert, dans la mesure des possibilités topographiques, d'une partie du TIM sur les TP et la MDQ	• Coordonner au travers des projets d'agglomération et autres planifications régionales la conservation à long terme et la valorisation des qualités paysagères et naturelles avec le développement du trafic et de l'urbanisation (PDc D.4 P.8, CPS 10.D) • Réduire les atteintes directes (mitage) et indirectes (bruit, luminosité, etc.) à la qualité paysagère générées par la réalisation des infrastructures de transport • Préserver les sols	**Pour les infrastructures existantes** • Étudier la possibilité d'optimiser la superficie routière en réorganisant les réseaux d'accessibilité aux centralités, par exemple en déclassant certains axes afin d'opérer des mesures de requalification • Dans les lieux de vie, rééquilibrer l'espace à disposition en faveur des modes doux, selon le principe de la « bonne mobilité au bon endroit » **Pour les nouvelles infrastructures** • Anticiper, en fonction du développement des communes, les meilleurs emplacements pour les nouvelles infrastructures par une approche régionale, puis locale qui tient compte du paysage • Rechercher les possibilités de synergies entre infrastructures existantes et nouveaux projets ou entre différentes fonctions (p. ex. tunnels utilisés pour faire passer les réseaux électriques, plantation d'arbres le long des routes) **En général** • Améliorer la qualité paysagère dans les agglomérations • Réduire le bruit du trafic à la source afin de préserver la qualité des paysages à l'intérieur et à l'extérieur des milieux bâtis, en particulier à proximité des secteurs sensibles • Optimiser les éclairages des futures infrastructures de transport dans l'optique d'une réduction des émissions lumineuses à l'intérieur et à l'extérieur du milieu bâti • Réduire l'emprise du stationnement au profit des espaces ouverts (espaces publics et espaces verts)	Plan directeur intercommunal (PDi) Projet d'agglomération (PA) Autres planifications régionales Image directrice Concept de mobilité et analyse de variantes	
	4.B. Promouvoir la qualité élevée des infrastructures de mobilité			
A.9 P4 Coordonner les mesures de compensation liées aux grands projets d'infrastructures	• Planifier et aménager les infrastructures de mobilité en tant qu'élément participant à la valorisation du paysage • Evaluer les effets d'un projet sur le paysage existant. Le projet doit non seulement minimiser autant que faire se peut son impact sur la qualité paysagère d'un site, mais également réparer ses éventuelles atteintes afin de les limiter dans le temps • Intégrer la population aux projets de grande ampleur afin qu'elle puisse les reconnaître comme éléments identitaires de sa région et en comprendre les enjeux	**Pour les projets de grande ampleur** • Initier dès le début de projets de grande ampleur un processus paysage (cf. vision partagée) prenant en compte les spécificités et les fragilités du paysage. • Mettre en place des mesures d'accompagnement ou de compensation coordonnées à l'échelle régionale et ainsi valoriser les particularités paysagères qui font sens au sein d'une stratégie globale (p. ex. Concept Bois-Noir et ses 40 améliorations « nature » pour renforcer la biodiversité, embellir le paysage et favoriser la mobilité douce)	Plan directeur intercommunal (PDi) PAD, art. 12 LcAT Image directrice PAZ/RCCZ	

PRINCIPES DU PDc	OBJECTIFS CPc	MESURES SPÉCIFIQUES	OUTILS	PRESTATIONS APPORTÉES
	OBJECTIF 4 – ÉQUILIBRE			
	• Intégrer la population aux projets de grande ampleur afin qu'elle puisse les reconnaître comme éléments identitaires de sa région et en comprendre les enjeux	• Informer sur les choix qui ont guidé le projet et sur son utilité pour la stratégie globale des mobilités • Encourager les processus de planification participative, lorsque cela est judicieux		
	4.C.Trouver un équilibre entre intérêts patrimoniaux et de développement des infrastructures de mobilité			
B.6 P6 Encourager la conservation et la restauration des chemins historiques avec substance, en particulier ceux inscrits à l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) ou dont l'importance historique peut être prouvée **C.3 P3** Soutenir la conservation, la restauration et la valorisation des objets dignes de protection par des conseils de spécialistes et par des subventions, en prenant en considération le classement du site et des objets	• Maintenir, si la pesée des intérêts le permet, les qualités qui ont conduit au classement de ces objets	• Étudier la possibilité de valoriser les ouvrages d'art à valeur patrimoniale au travers de points de vue, d'informations ou d'itinéraires de mobilité douce • Préserver les voies historiques dans leur substance et maintenir leur insertion dans le paysage		
	OBJECTIF 5 – EXEMPLARITÉ			
	5.A. Réaliser deux projets-modèle de paysage parcouru avec une approche territoriale et pluridisciplinaire	P. ex. à titre indicatif, traversée de localité Uvrier-Saint-Léonard, liaison plaine-montagne Bramois-Nax, ligne du Tonkin		

D.4 P6 Aménager qualitativement les traversées de localité, et tenir compte de la fluidité du trafic et de la sécurité routière dans l'élaboration de projets d'espaces publics de qualité (p. ex. voies réservées, zones de rencontre)
 	
D.2 P4 Utiliser au mieux les interfaces de transport pour en faire des lieux d'échanges attractifs et des centres d'activités
	5.B. Déclencher les bonnes pratiques sur la référence des projets-modèles paysage	• Développer, sur la base des projets-modèles, des critères pour évaluer les projets mis à l'enquête aussi bien cantonaux que communaux, p. ex. :
		  • Cohérence et qualité du projet (architecture, relation avec le terrain, contexte culturel et paysager, haies, bosquets, murs en pierres sèches, voies historiques, etc.)
		  • Solutions architecturales individuelles plutôt que standardisées et s'intégrant dans le paysage environnant
		  • Adaptation du mode de construction et de matériaux au site
		• Informer sur les projets-modèles intégrant et mettant en valeur le paysage
			Élaboration de directives pour les dossier de mise à l'enquête.
			
			PAD, art. 12 LcAT
			
			Demander une maquette pour compléter le dossier d'enquête publique
			
			Consultation de la commission cantonale paysage (art. 5 LPN), *à activer*	

PRINCIPES DU PDc	OBJECTIFS CPc	MESURES SPÉCIFIQUES	OUTILS	PRESTATIONS APPORTÉES
	OBJECTIF 5 – EXEMPLARITÉ			
	5.C Aborder les grands projets comme des projets-modèles paysage dans la mesure où la technique, l'exploitation et la viabilité économique le permettent			
D.4 P8 Coordonner, notamment au travers des projets d'agglomération, le développement de l'urbanisation et de la mobilité, afin notamment d'éviter le mitage du territoire et l'augmentation du trafic à l'intérieur des localités	• Analyser le choix de l'implantation des projets par une approche territoriale d'abord régionale, puis locale • Adapter le projet au paysage, et non l'inverse, par une réflexion pluridisciplinaire dès les premières intentions		Plan directeur intercommunal (PDi) Projet d'agglomération (PA) Concept cantonal de mobilité (CCM) Études de mobilité Concours de projets et études-tests	
	• Rationnaliser les infrastructures en développant des synergies d'utilisation tant pour la phase de chantier que pour la suite	• Intégrer , pour les grands chantiers, les infrastructures de génie civil dès la phase de chantier (accès, remblais, dépôts, etc.) • Réutiliser ou démonter les équipements laissés par le chantier (p. ex. pour créer un centre d'information ou de l'hébergement)		
A.8 P6 Assurer l'intégration paysagère des installations, infrastructures et constructions de tous types (existantes et futures), ainsi que la remise en état des lieux après leur démolition	• Accompagner l'intégration des constructions et infrastructures en cours de réalisation (au besoin en réorientant si possible la mise en oeuvre à long terme) (modification des projets ne répondant plus aux critères actuels)	• Réorienter les projets, non-approuvés, ne répondant plus aux pratiques actuelles au plus tard au moment de la mise à l'enquête (ex. des projets retirés dont les impacts ont été évalués comme trop importants)		
	• Identifier les opportunités propres à requalifier, reconvertir ou démanteler les constructions et les infrastructures existantes (entretien, démantèlement et remise en état ou changement d'affectation)	• Requalifier les anciennes infrastructure devant être assainies (exemple des traversées de localité) et démanteler ou reconvertir celles qui ne répondent plus aux besoins actuels. La reconversion peut permettre la mise en valeur du paysage existant (exemple de la réaffectation de la route cantonale à Euseigne pour dégager le géotope des pyramides grâce à la construction d'un tunnel de contournement)	Fourniture de sûretés ou constitution d'une garantie bancaire au moment de l'autorisation de construire	
	5.D. Sensibiliser la population à la valeur du paysage parcouru et à sa fragilité	• Développer des outils de communication ad hoc		