

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 20^e 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



Niederwald - Parking enterré du village recensé à l'ISOS



Binntal



Vétroz - Projet de traversée de localité



Place du Midi à Sion



Weissenried - Traversée du village ISOS



Gornegrat



Gornegrat - 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 infrastructures de mobilité, telles que les interfaces de transport.



Stalden - Route de contournement



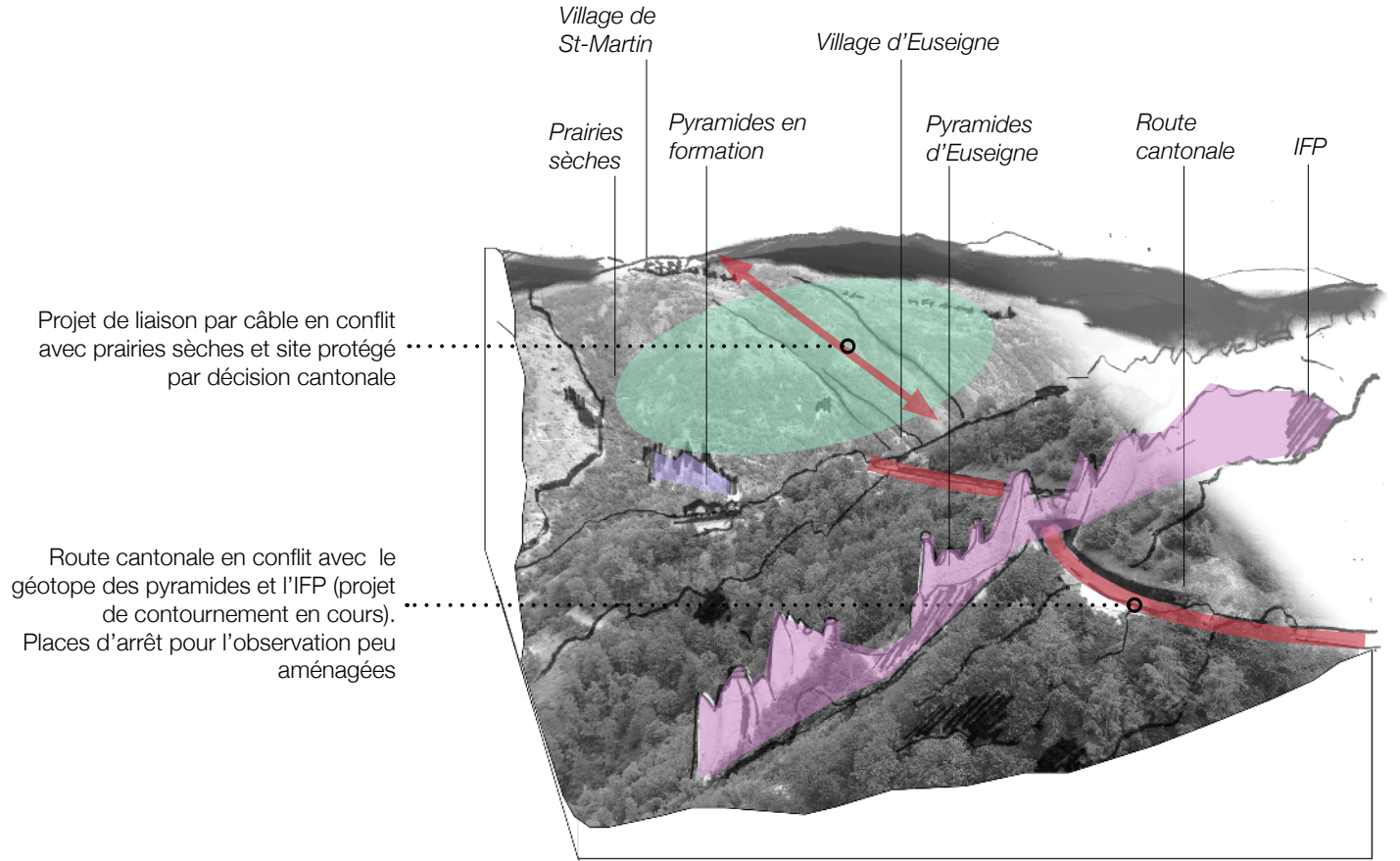
Euseigne - Projet de liaison par câble et route cantonale



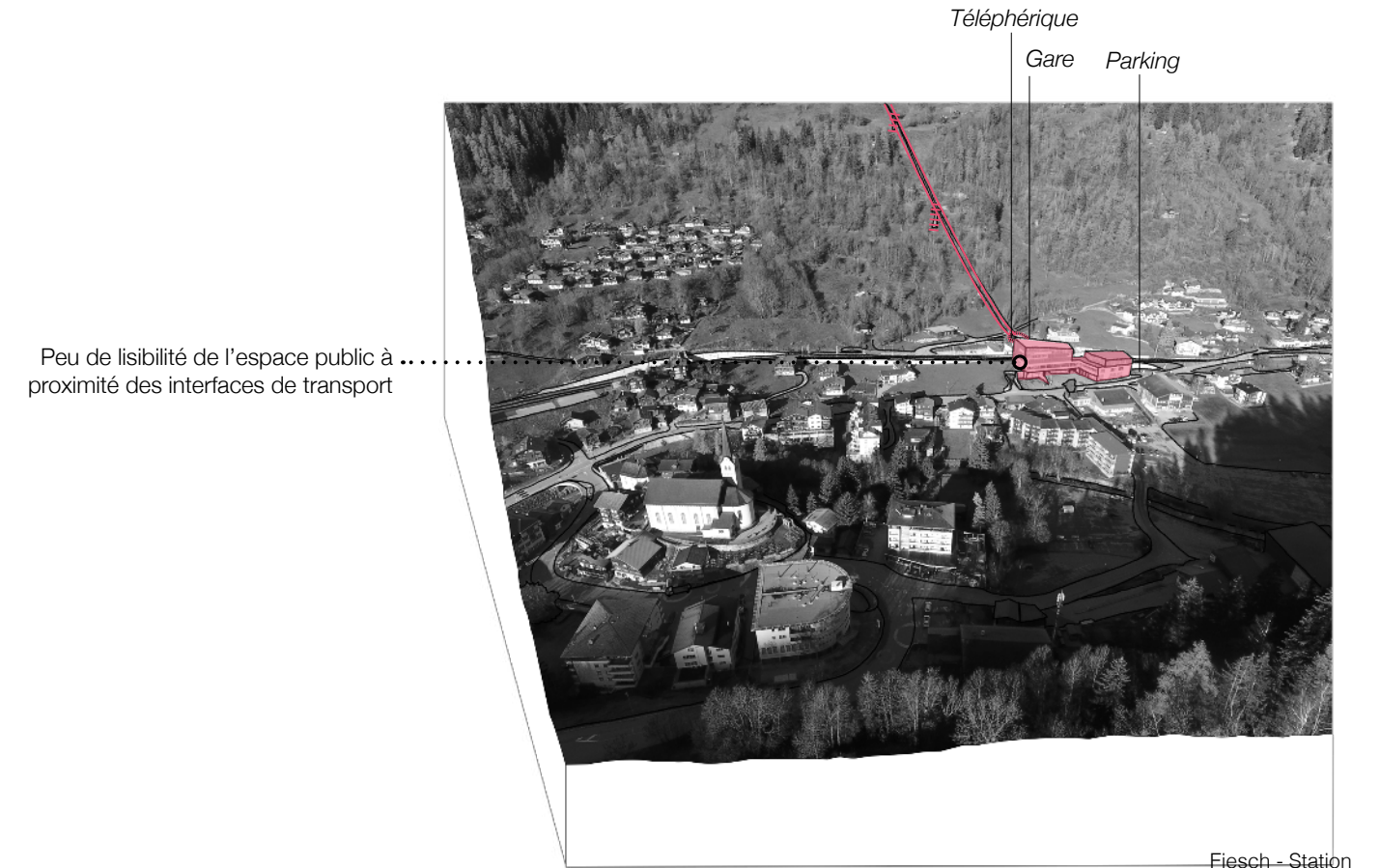
Fiesch - Station



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.

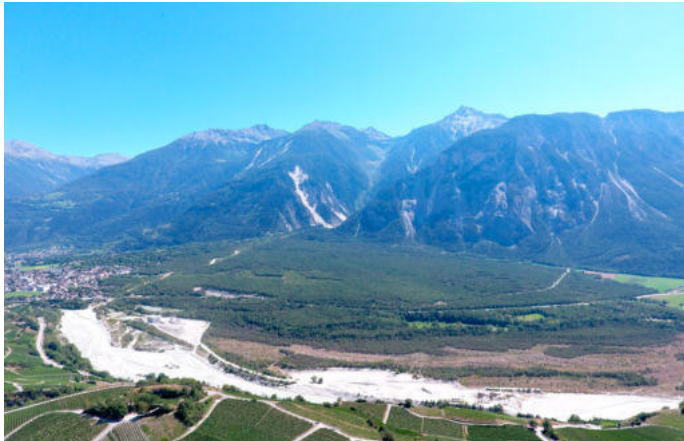
L'accessibilité aux régions de montagne est difficile et soumise aux dangers naturels.

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



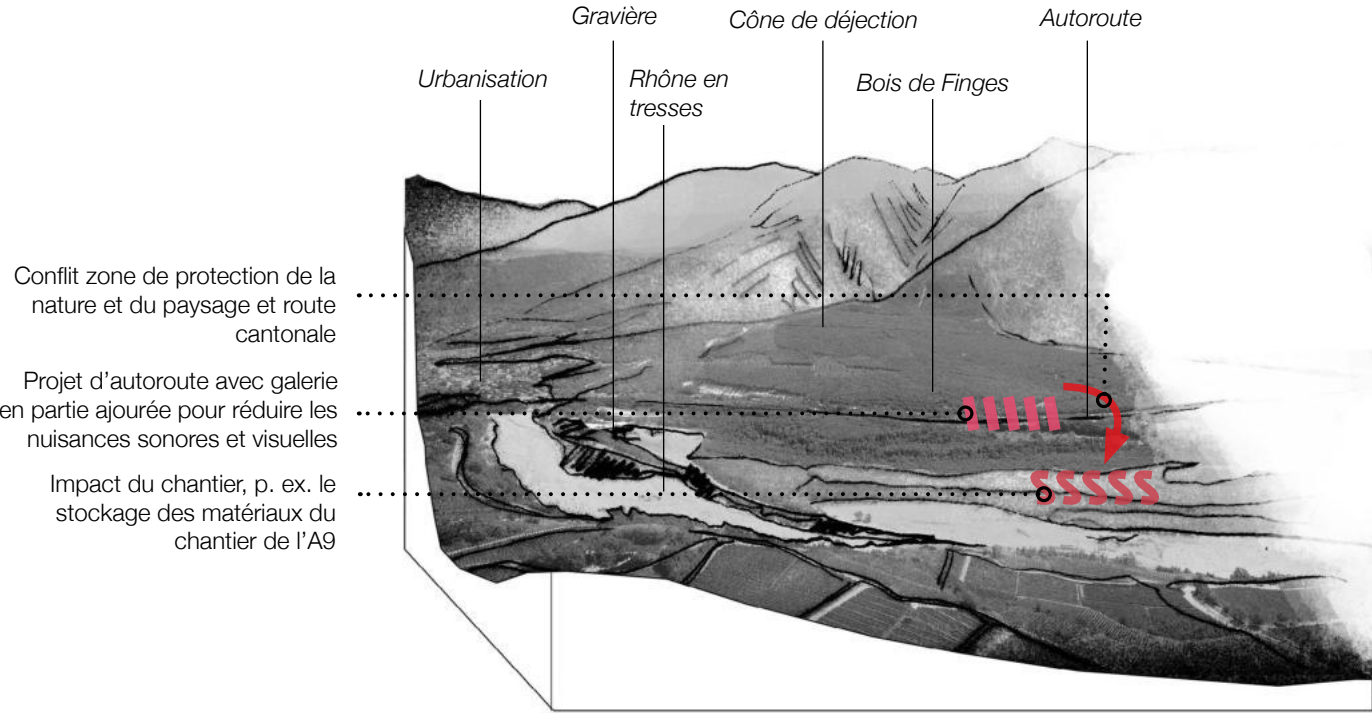
Grand-St-Bernard - Route du col avec digue de protection



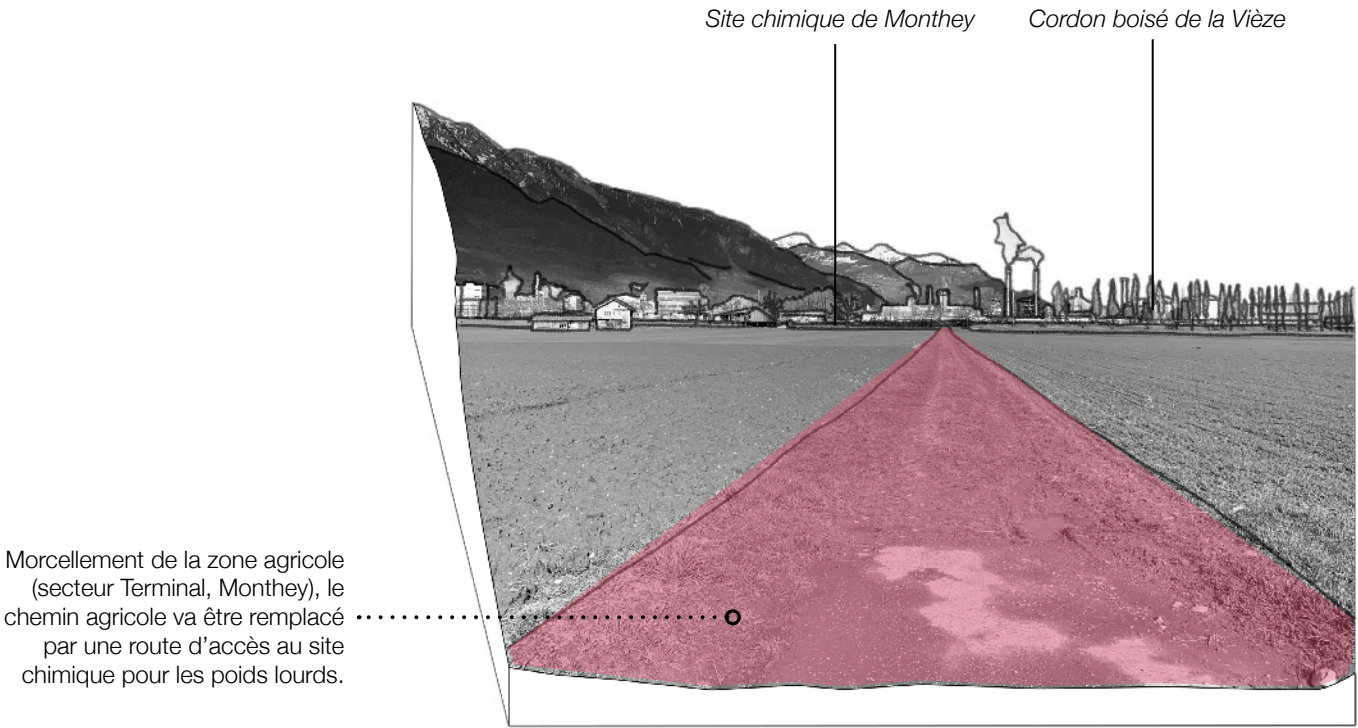
Entrée sud de Monthey - Plaine



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

