



Enquête publique

COMMUNE D'ORSIÈRES

SIGNALISATION ROUTIÈRE

L'administration communale, en application des articles 3 LCR, 107 OSR et 232 LR, porte à la connaissance des usagers les décisions suivantes, sujettes à recours dans les 30 jours, dès la présente publication, auprès du conseil communal :

Orsières / rues du centre du village

- Introduction de la nouvelle signalisation relative à la mise en œuvre d'une zone 30km/h en remplacement de la limitation de vitesse à 50km/h pour compléter les tronçons déjà en zone 30km/h, ainsi que d'une zone de rencontre en remplacement d'une partie de la zone 30km/h existante.
- En lien avec les nouveaux tronçons de zone 30km/h et la nouvelle zone de rencontre, projet de réaménagement urbain du centre du village.
- Modification des règles de gestion et réaménagement de certaines zones de stationnement.

La présente publication est coordonnée avec la publication de la Commission cantonale des constructions (CCC) relative aux projets d'aménagement du cœur d'Orsières secteur Châbles, réaménagement des espaces publics et l'aménagement du cœur d'Orsières secteur Sommet du Bourg, réaménagement des espaces publics sur les parcelles n°2419, 2434, 2436, 2449, 2450, 2782, 2401 et 2363, 2365, 2366, 2373 sises sur la commune d'Orsières.

Les intéressés peuvent prendre connaissance du dossier et des plans auprès de l'administration communale, du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 ou sur le site internet de la commune via le lien suivant : <https://orsieres.ch/publications/coeur-dorsieres/>

Orsières, le 29 janvier 2021

L'Administration communale



Maître d'ouvrage : Commune d'Orsières



Orsières, centre du village

Expertise zone 30 / zone de rencontre et stationnement

Version 2 – 26 novembre 2020



INGÉNIEURS CONSEILS

Aménagements
Modélisation
Planification
Ferroviaire

Régulation du trafic
Transports urbains
Etude d'impacts
Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
rue du Bourg 17
CH-3960 Sierre

Tél +41 (0)27 456 39 24 ■

Fax +41 (0)22 809 60 01 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

www.citec.ch ■

Contrôle qualité

Version	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Date de validation
R.20312.0	GBA/PPE	PPE	16 novembre 2020
R.20312.0 - v2	GBA/PPE	PPE	26 novembre 2020

Illustration page de couverture : Citec

Sommaire

1. Introduction	3
1.1. Contexte et objet de l'étude	3
1.2. Périmètres d'étude	3
2. Exploitation actuelle du réseau routier	4
2.1. Hiérarchie du réseau et exploitation	4
2.2. Gabarit routier et spécificités	4
2.3. Charges de trafic	4
2.4. Statistiques de vitesses	6
2.5. Aménagement du territoire	6
2.6. Diagnostic	6
3. Offre et gestion du stationnement actuel	8
3.1. Offre et demande	8
3.2. Règles de gestion	8
4. Exploitation future du réseau routier	10
4.1. Objectifs	10
4.2. Concept d'exploitation future	10
4.3. Mesures ou aménagements nécessaires en zone 30	12
4.4. Mesures ou aménagements nécessaires en zone de rencontre	12
4.5. Mesures relevant du droit de la circulation routière	12
4.6. Contrôle des mesures réalisées	13
4.7. Considérations du requérant	13
5. Offre et gestion du stationnement futur	14
5.1. Objectifs	14
5.2. Offre	14
5.3. Règles de gestion	14
6. Annexes	16

1. Introduction

1.1. Contexte et objet de l'étude

La commune d'Orsières dispose désormais d'un projet de réaménagement quasiment complet de ses places et rues principales du village. Différents ateliers citoyens ont permis de faire évoluer et accepter ce projet par tous les acteurs concernés ; le projet a également reçu l'aval de l'assemblée primaire.

Dès lors, les architectes en charge du projet (bureau GAME) souhaitent être accompagnés pour finaliser les aspects liés à la mobilité (stationnement, exploitation du réseau routier), respectivement disposer des documents nécessaires pour leur mise à l'enquête publique. Parmi les documents exigés, une **expertise zone 30 / zone de rencontre** (à laquelle sont intégrées les modifications au niveau du stationnement) ainsi qu'un **plan de signalisation verticale** (situation actuelle et future) sont nécessaires ; c'est l'objet du présent document.

1.2. Périmètres d'étude

Deux périmètres d'étude distincts sont concernés dans le village d'Orsières pour les deux thématiques (exploitation et stationnement) et sont illustrés sur les figures ci-après. Ceux-ci sont définis comme suit :

- **Exploitation** : le centre du village dans son ensemble, notamment les quatre places du village prévues d'être réaménagées (Cimetière, Place du Clocher, Place Centrale et Sommet du Bourg) et la rue communale qui franchit de part en part le village (ancienne route cantonale) depuis le pont sur la Dranse jusqu'au Sommet du Bourg.
- **Stationnement** : les zones de stationnement du centre du village, excepté le secteur aux abords de la gare (inclus dans un concept spécifique non traité ici).

2. Exploitation actuelle du réseau routier

La mise en place de zones modérées (zone 30 ou zone de rencontre) exige une **analyse préalable de la situation actuelle**. De telles zones ne peuvent être réalisées que si la situation le nécessite. Certains critères tels que les charges de trafic, les vitesses pratiquées ainsi que l'aménagement du territoire doivent être étudiés.

2.1. Hiérarchie du réseau et exploitation

Les sections de rue considérées par la présente expertise sont exclusivement composées d'**axes communaux** (figure 2). En effet, la rte du St-Bernard, anciennement cantonale est aujourd'hui propriété de la Commune.

Certaines rues du village sont déjà aujourd'hui exploitées en zone 30 ; il s'agit donc ici de compléter certains de ces tronçons de zone 30 et de modifier l'exploitation d'autres (zone 30 en zone de rencontre).

2.2. Gabarit routier et spécificités

Les **gabarits** routiers à disposition pour le périmètre d'étude sont très étroits et variables, étant donné le caractère de centre ancien de village. Plusieurs rues sont d'ailleurs exploitées à sens unique ou avec la mention « riverains autorisés ». **Très peu d'aménagements piétons** sont à disposition au vu des gabarits, et ce malgré des vitesses autorisées parfois élevées compte tenu de cet état de fait (50km/h pour la rte du St-Bernard avec marquage piéton).

Les tronçons étudiés présentent également de **nombreux accès latéraux privés** peu structurés (centre ancien).



Figure 1 – Exemple de ruelles étroites au centre du village

2.3. Charges de trafic

Des comptages permanents ont été effectués par l'État du Valais sur la RC96 (route cantonale secondaire de montagne, route de la Vallée, qui relie l'entrée Nord d'Orsières à Somlaproz) un axe parallèle au village d'Orsières.

Les charges de trafic sont faibles, s'élevant à quelques 3'000 vhc/j. On peut ainsi en déduire que les charges à l'intérieur du village sont encore plus faibles, la rte du St-Bernard n'étant plus utilisée pour transiter (le nouveau giratoire connectant la RC96 à la N21 permet désormais de remplir ce rôle).

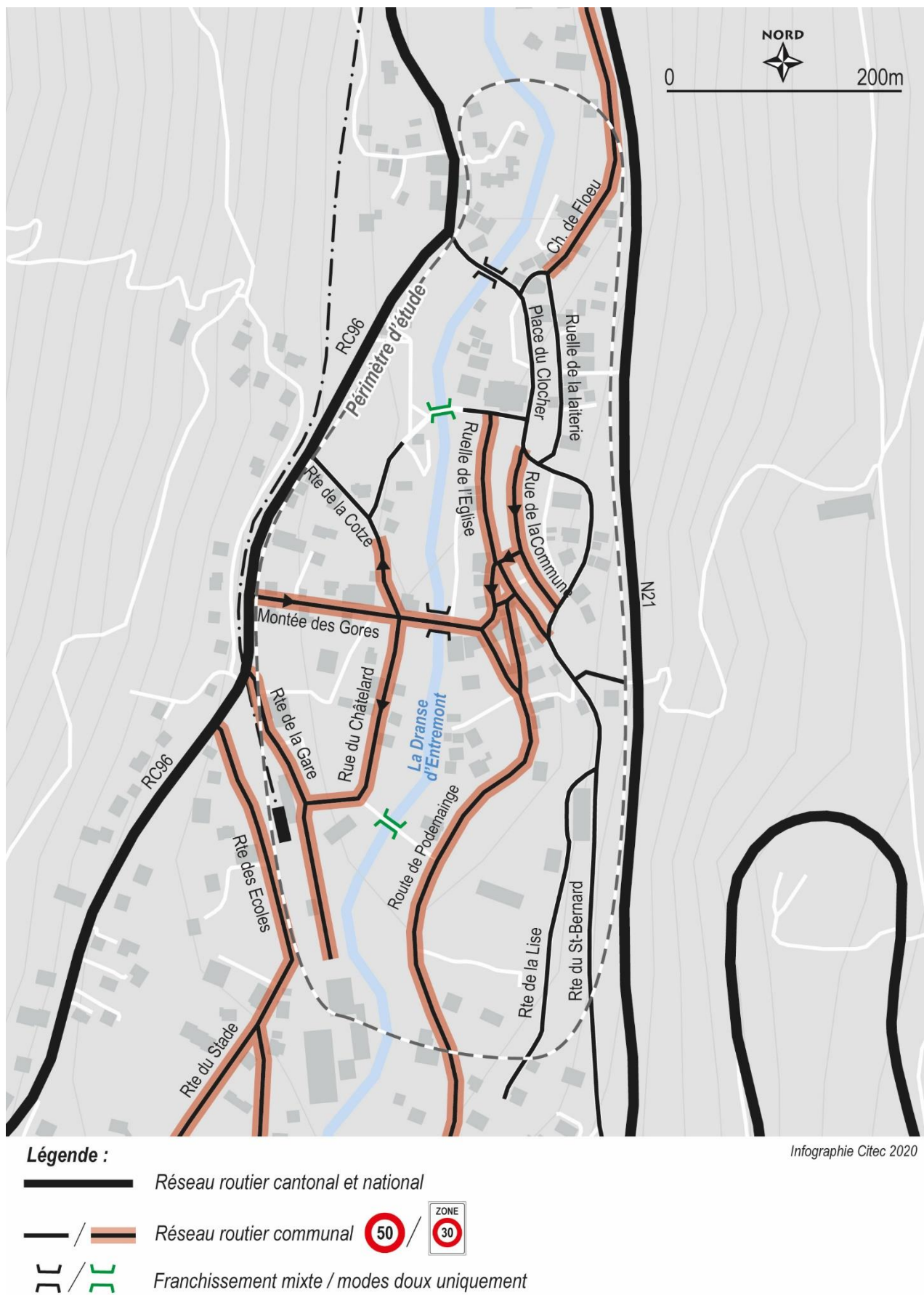


Figure 2 – Situation actuelle : exploitation du réseau routier

2.4. Statistiques de vitesses

Aucune statistique n'est disponible pour le périmètre d'étude. Il est ainsi retenu de **contrôler les vitesses une année après la mise en zone de rencontre** (développé au point 4.6) et **d'appliquer des mesures en conséquence si les V_{85} futures excèdent les 38km/h** (pour les tronçons en zone 30) **et les 25 km/h** (pour la zone de rencontre).

2.5. Aménagement du territoire

La création d'une zone de rencontre doit aussi se faire en cohérence avec l'aménagement du territoire. Le périmètre d'étude présente **des fronts bâtis continus** sur l'ensemble des rues concernées par la mise en zone modérée, ce qui est une **condition requise** pour la création d'une telle zone de modération du trafic.

2.6. Diagnostic

Les principaux déficits identifiés à l'heure actuelle sont le **manque de cohérence entre l'exploitation et l'aménagement actuel de la rue principale qu'est la rte du St-Bernard** (limitation à 50km/h sans trottoir à disposition des piétons) et la volonté de revalorisation de l'espace rue dans le cadre du projet de réaménagement. La mise en œuvre d'une **zone de rencontre** et des **compléments de zone 30** disposant des caractéristiques décrites au chapitre 4 ci-après permettra de pallier à ce manque.

3. Offre et gestion du stationnement actuel

3.1. Offre et demande

Comparativement à son nombre d'habitants et emplois, le village d'Orsières dispose actuellement d'une **offre en stationnement conséquente**, comme l'illustre la figure 4 ci-contre. Quelques parkings de taille importante sont notamment situés à proximité directe du centre (Ouest du Village, entre la rte de la Cotze et la montée des Gores).

Lors du relevé de l'offre effectué en début de matinée (vendredi 30 octobre 2020 à 9h) les quelques parkings structurants **étaient peu occupés**. Le deuxième constat effectué est qu'un grand nombre de places publiques, normalement à destination des pendulaires ou clients du centre, **sont sans doute utilisées pour des besoins privés par les résidents du village** (vu les règles de gestion décrites ci-après).



Figure 3 – Photos des deux parkings à l'Ouest du village

3.2. Règles de gestion

Actuellement, **aucune tarification n'est appliquée pour les nombreux parkings**. Seules des limitations de temps avec quatre règles de gestions différentes sont appliquées. Ces différentes règles de gestion sont difficilement lisibles pour l'utilisateur et ne répondent pas forcément à un concept défini. Il est donc nécessaire de mettre en place un **concept** permettant d'utiliser les différentes zones de stationnement à bon escient et de faciliter la lisibilité pour l'utilisateur.

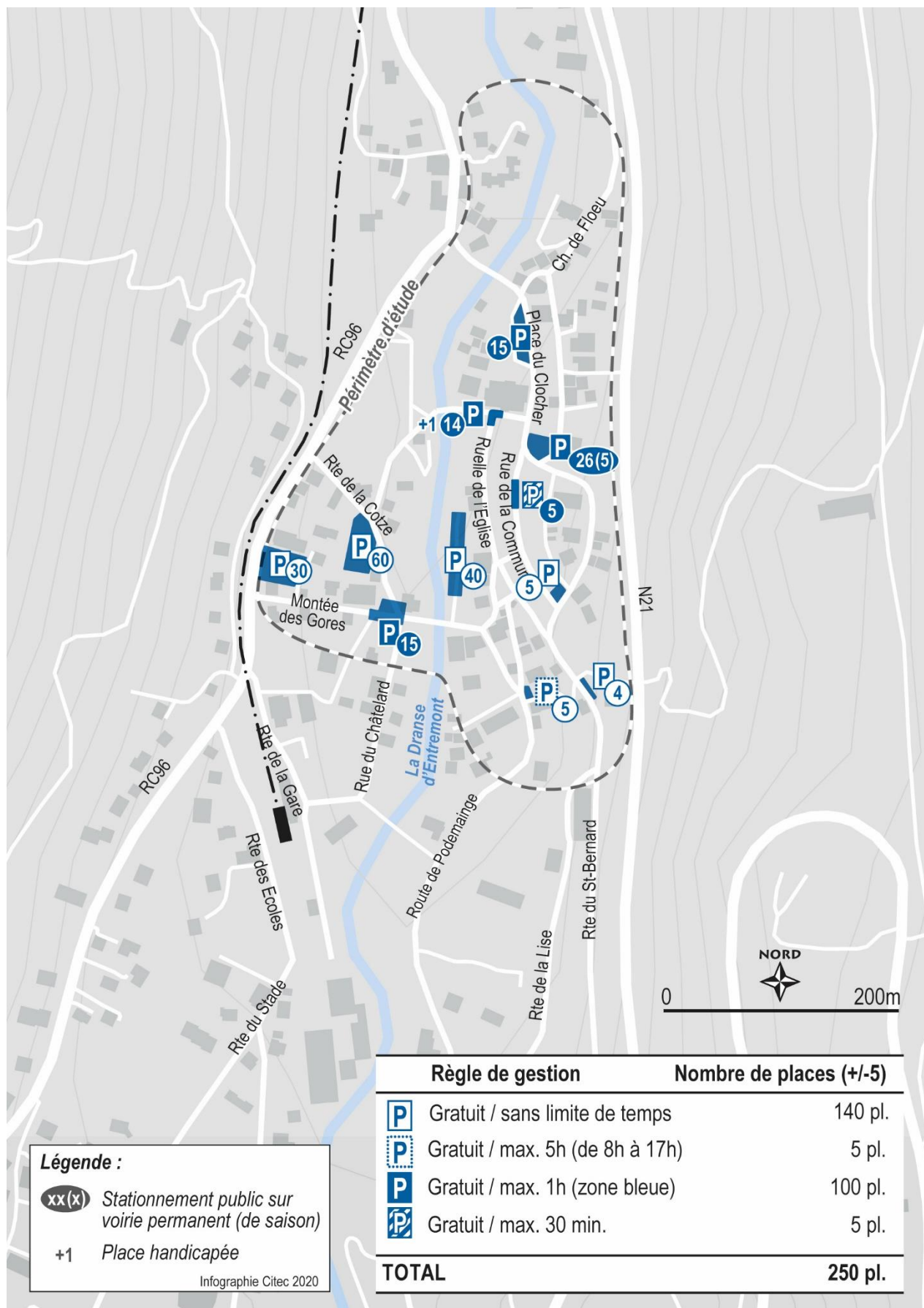


Figure 4 – Situation actuelle : offre stationnement et règles de gestion

4. Exploitation future du réseau routier

4.1. Objectifs

Les principaux objectifs suivants sont visés par la mise en œuvre d'une zone de rencontre et le complément de zone 30 sur le périmètre d'étude :

- **Sécurisation des modes doux** (cyclistes et piétons fréquentant les commerces, restaurants et cafés de la zone, les scolaires également).
- **Cohérence entre les caractéristiques du secteur et l'exploitation.**
- **Revalorisation de la qualité de l'espace-rue** du périmètre.

4.2. Concept d'exploitation future

Le **concept d'exploitation future** est présenté sur la figure 5 ci-contre. L'objectif est de créer une poche de zone de rencontre dans le centre du village et de prolonger la zone 30 pour certaines rues actuellement limitées à 50km/h. L'objectif est ainsi de disposer d'un **centre du village complètement modéré**, avec un secteur central en **zone de rencontre** hautement qualitatif et faisant office d'espace public grâce au réaménagement prévu.

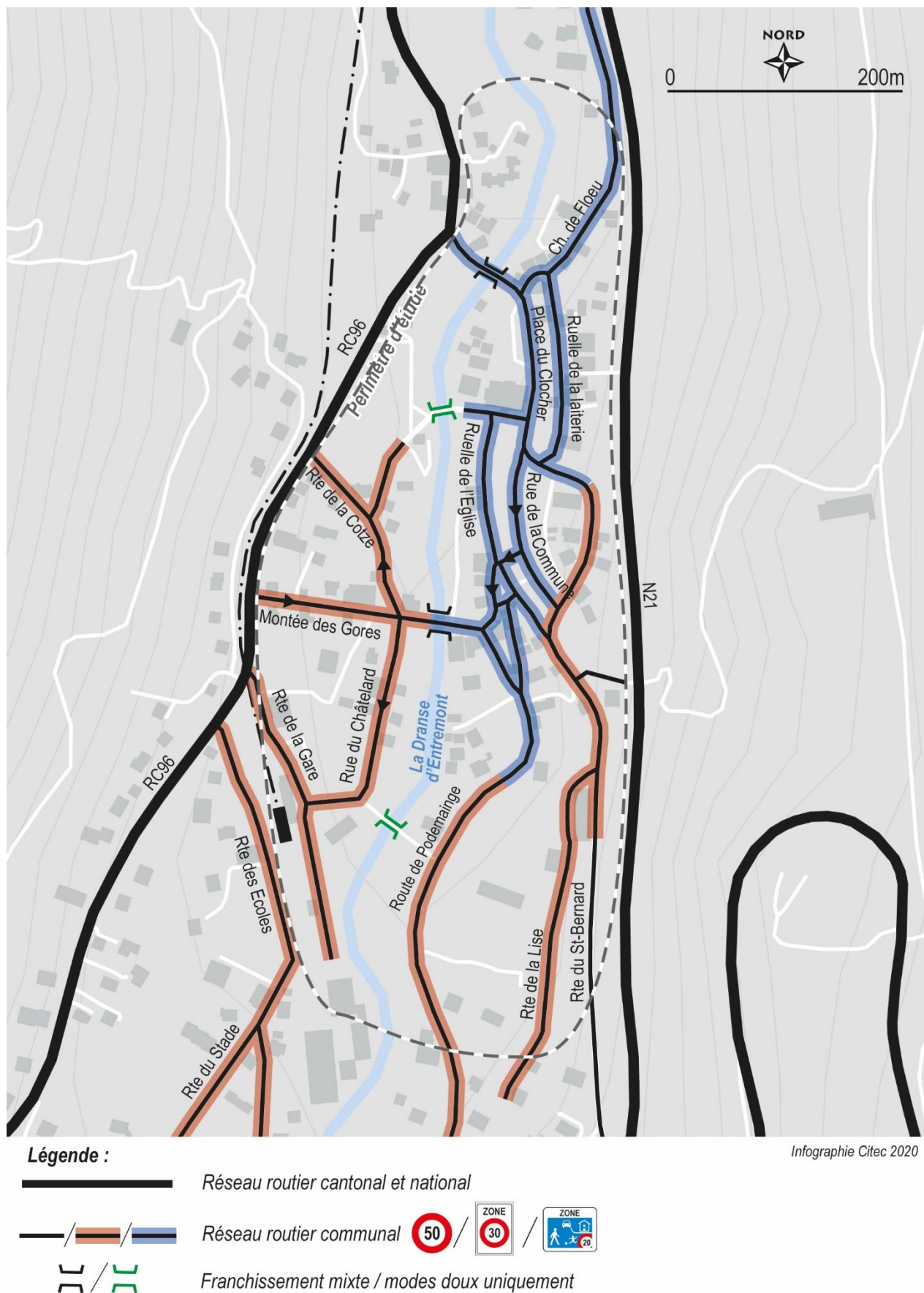


Figure 5 – Situation future : concept d'exploitation retenu

4.3. Mesures ou aménagements nécessaires en zone 30

Les mesures ou aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés sont :

- La mise en place des panneaux de signalisation OSR 2.59.1 « signal de zone 30 » et OSR 2.59.2 « signal de fin de zone 30 » à chacune des **portes d'entrée dans la zone 30**.
- L'ajout du **marquage au sol « Zone 30 »** aux débuts de zone.
- L'ajout du **marquage au sol du rappel « 30 »** dans les alignements lorsque cela est nécessaire.
- La suppression des panneaux de cédez le passage ou stop aux carrefours et l'ajout du **marquage de priorité de droite à l'intérieur de la zone 30** (sauf exception dûment justifiée).¹

4.4. Mesures ou aménagements nécessaires en zone de rencontre

Les mesures ou aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés sont :

- La mise en place des **panneaux de signalisation** OSR 2.59.5 « signal de zone de rencontre » et OSR 2.59.6 « signal de fin de zone de rencontre » à chacune des six nouvelles portes d'entrée de la zone de rencontre.
- L'aménagement de ces panneaux sous forme de **totems / portes d'entrée** (avec rétrécissement latéral) de manière à bien marquer la transition 50-30/20 et à sensibiliser l'automobiliste aux nouvelles règles de priorité. De même, l'application d'un revêtement propre à la zone de rencontre par les architectes permettra de renforcer cette transition.
- La **suppression des portes d'entrée actuelles** de la zone 30 sur la rue de la Commune et la rte de la Cotze.

4.5. Mesures relevant du droit de la circulation routière

Aucune dérogation particulière¹ (perte de priorité à l'intérieur de la zone ou aménagement de passage pour piéton) n'est nécessaire concernant la mise en œuvre de la zone de rencontre.

¹ À ce jour (mi-novembre 2020), tous les carrefours internes à une zone 30 sont admis être éligibles pour une priorité de droite ; des discussions sont en cours avec la CCSR pour caler leurs exigences à ce sujet, tout particulièrement dans les centres anciens où les distances de visibilité ne sont rarement voire jamais respectées avec une priorité de droite.

4.6. Contrôle des mesures réalisées

L'efficacité des mesures réalisées devra être **vérifiée après une année**. Un rapport « Contrôle d'efficacité de la zone 30 et de la rencontre » sera établi. Celui-ci présentera :

- Le **degré de satisfaction** vis-à-vis des objectifs originellement visés.
- Le **résultat des mesures de vitesse** après instauration de la zone (V_{85} n'excédant pas les 38 km/h pour la zone 30 et les 25 km/h pour la zone de rencontre).
- Des **mesures supplémentaires** en cas d'objectifs non atteints.

4.7. Considérations du requérant

La mise en place de la zone de rencontre et zone 30 sur les rues concernées **est jugée nécessaire en vue d'offrir la sécurité et convivialité requise** pour les modes doux et usagers du périmètre d'étude. Cette mesure est jugée **opportune** considérant la configuration du secteur (centre de vieux-village, commerces, restaurants, etc.) et **proportionnée** étant donné le peu d'investissements qu'elle requiert (hors projet de réaménagement) en vue d'atteindre les objectifs fixés (modification de la signalisation verticale).

5. Offre et gestion du stationnement futur

5.1. Objectifs

Les objectifs suivants sont visés pour l'offre et la gestion du stationnement futur :

- Offrir un **nombre de places et des règles de gestion en cohérence avec les différents secteurs** de stationnement retenus par le Maître d'Ouvrage.
- **Améliorer la lisibilité** des règles de gestion pour l'usager en limitant leur nombre.

5.2. Offre

Le réaménagement des places et des rues principales d'Orsières a permis de générer une nouvelle offre en stationnement **moins gourmande en espace et plus en cohérence avec les secteurs du village**. La création d'un nouveau parking aux abords du cimetière permet de maintenir la même offre qu'actuellement, tel que le souhaite la Commune (report du stationnement supprimé au centre).

5.3. Règles de gestion

Il est retenu d'instaurer **trois règles de gestion uniquement** afin de faciliter la lisibilité pour l'usager et de rester en cohérence avec l'offre en stationnement proposée. La gratuité est maintenue pour l'ensemble du stationnement du périmètre, tel que souhaité par la Commune. La figure 6 ci-contre illustre les trois zones de règles de gestions retenues dont l'affectation (quel parking pour quel usage ?) est développée ci-dessous :

- **Zones très courte durée** (maximum 30 min, en tout temps) : présence directe de commerces, services de proximité, café et restaurants. L'objectif est de favoriser un taux de rotation haut pour ces places au nombre limité.
- **Zones moyenne durée** (maximum 5h avec amplitude horaire de 8h à 19h pour les jours ouvrables, soit du lundi au samedi) : présence de générateurs à proximité aussi mais possibilité de stationner plus longtemps pour des usages de plus de 30 minutes.
- **Zone longue durée** (maximum 48h) : parkings (à cinq minutes à pied du centre) de taille plus conséquente et à l'Ouest du village. Cette offre est prévue pour les pendulaires ou les résidents souhaitant stationner sur une période plus conséquente.



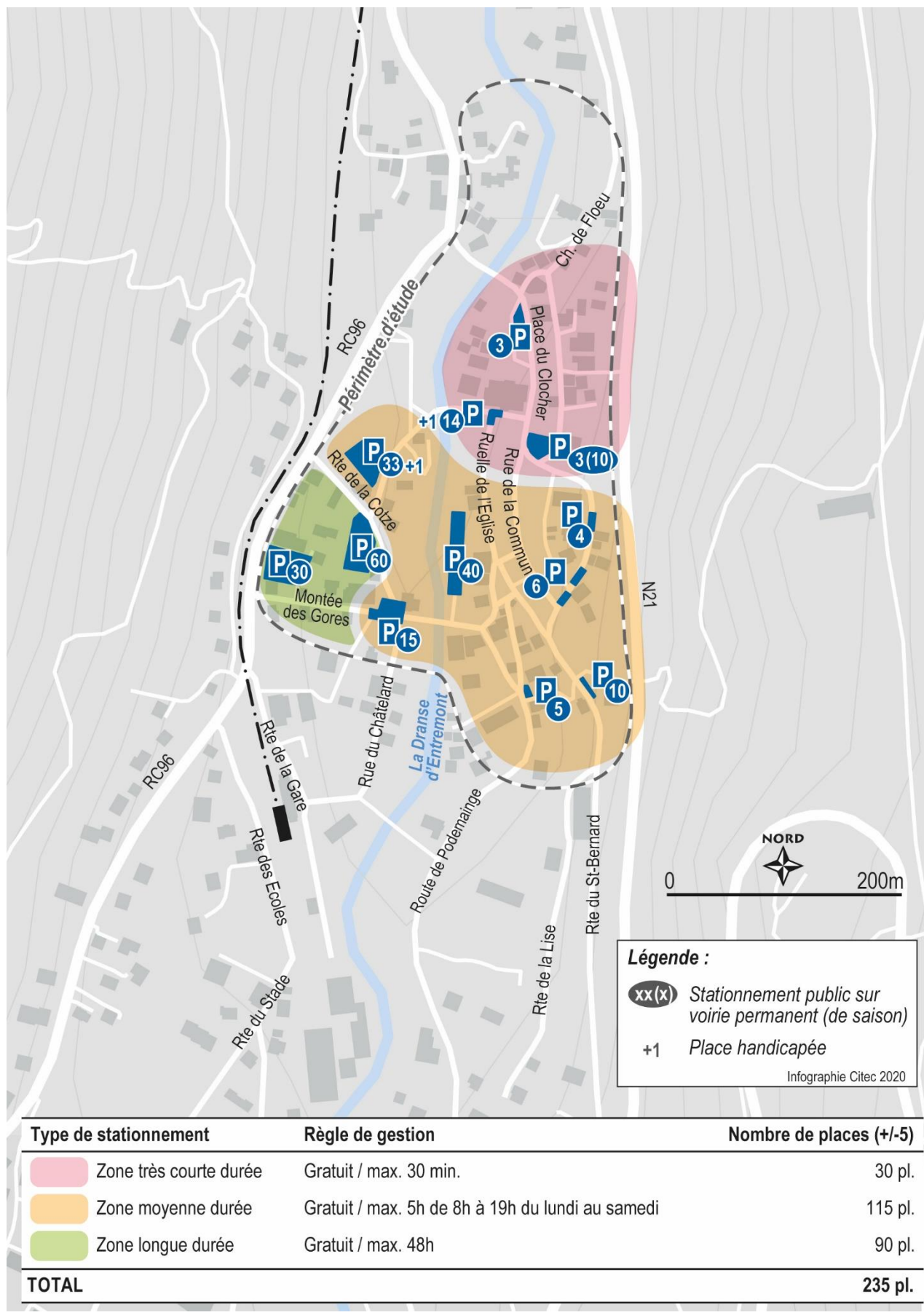


Figure 6 – Situation future : offre et règles de gestion du stationnement retenues

6. Annexes

Annexe 1 – Situation actuelle : plan de signalisation verticale

Annexe 2 – Situation future : plan de signalisation verticale



ANNEXE 1

PLAN DE SIGNALISATION

Zone 30 / Zone de rencontre / Stationnement

ETAT ACTUEL

Plan de signalisation

Indice	Date	Projeté	Dessiné	Contrôlé
A	28.10.2020	PPE	KB	PPE
B	26.11.2020	PPE	KB	PPE
C				

Echelle: -
Communes: Orsières
Date: 28.10.2020
Dessiné: KB
Contrôlé: PPE
Fichier: C:\Users\KB\CITEC\CITEC - 20312.0 VD-CH Orsières-stationnement et Z30-ZR\8 Rapport\2 Illustrations

Ingénieur en transports:



CITEC Ingénieurs Conseils SA
17, rue du Bourg
CH - 3960 Sierre
T +41 27 456 39 24
F +41 22 809 60 01
citec@citec.ch

Approuvé en séance du Conseil du:.....

Le Président:

Le secrétaire:

.....

.....

Légende :

Signalisation existante

Réseau cantonal

Réseau communal à 50km/h

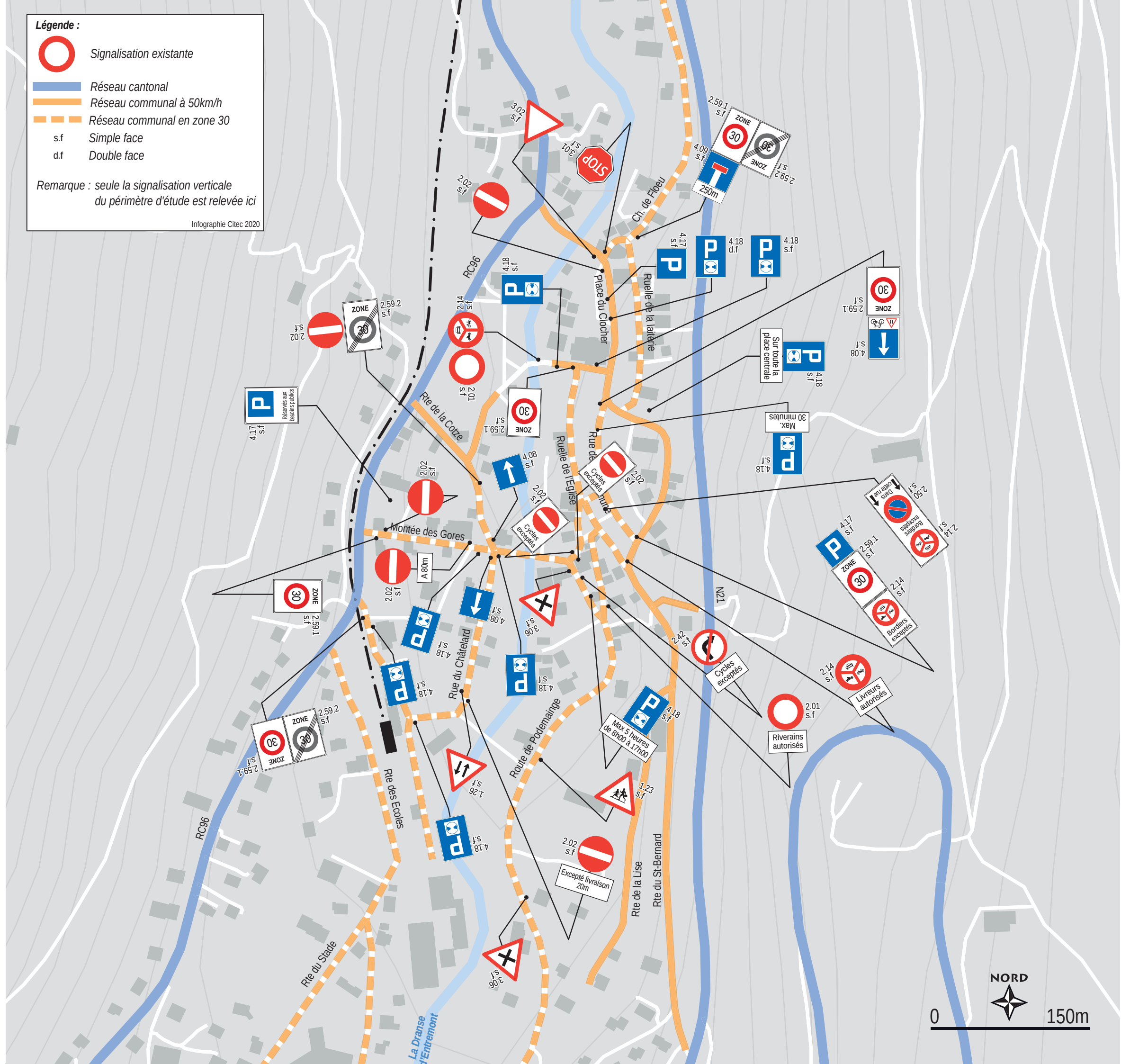
Réseau communal en zone 30

s.fSimple face

d.fDouble face

Remarque : seule la signalisation verticale du périmètre d'étude est relevée ici

Infographie Citec 2020





ANNEXE 2
PLAN DE SIGNALISATION

Zone 30 / Zone de rencontre / Stationnement

ETAT FUTUR

Plan de signalisation

Indice	Date	Projeté	Dessiné	Contrôlé
A	13.11.2020	PPE	KB	PPE
B	26.11.2020	PPE	KB	PPE
C				

Echelle: -
Communes: Orsières
Date: 13.11.2020
Dessiné: KB
Contrôlé: PPE
Fichier: C:\Users\KB\CITEC\CITEC - 20312.0 VD-CH Orsières-stationnement et Z30-ZR\8 Rapport\2 Illustrations

Ingénieur en transports :



CITEC Ingénieurs Conseils SA
17, rue du Bourg
CH - 3960 Sierre
T +41 27 456 39 24
F +41 22 809 60 01
citec@citec.ch

Approuvé en séance du Conseil du:.....

Le Président:

.....

Le secrétaire:

.....

Légende :

- Réseau cantonal
- Réseau communal à 50km/h
- Réseau communal en zone 30
- Réseau communal en zone de rencontre
- Nouvelle signalisation
- Signalisation existante conservée
- Signalisation existante supprimée
- s.f Simple face
- d.f Double face

Remarque : seule la signalisation verticale du périmètre d'étude est considérée ici.

