

**MESSAGE DU CONSEIL MUNICIPAL
AU
CONSEIL GÉNÉRAL**

concernant

**la modification partielle du PAZ-RCCZ
Liaison câblée plaine-montagne « Gare –
Mayens de l'Ours » - TéléSion**

7 avril 2022

CONTENU

Contenu.....	3
Introduction.....	3
Contexte.....	4
Procédure.....	7
Clause du besoin.....	12
Choix du moyen de transport	17
Planification supérieure.....	18
Dossier de modification partielle du plan d'affectation des zones et du règlement communal des constructions (PAZ- RCCZ)	28
Conclusion	32
Recommandation du conseil municipal.....	33
Annexe a : Modification du PAZ (gare amont/ aval) ;	34
Annexe b : Avenant au RCCZ (Zone transport à câble/ alignement de survol)	35
Annexe c : Rapport 47 OAT et annexes.....	36
Annexe d : Traitement des oppositions.....	37

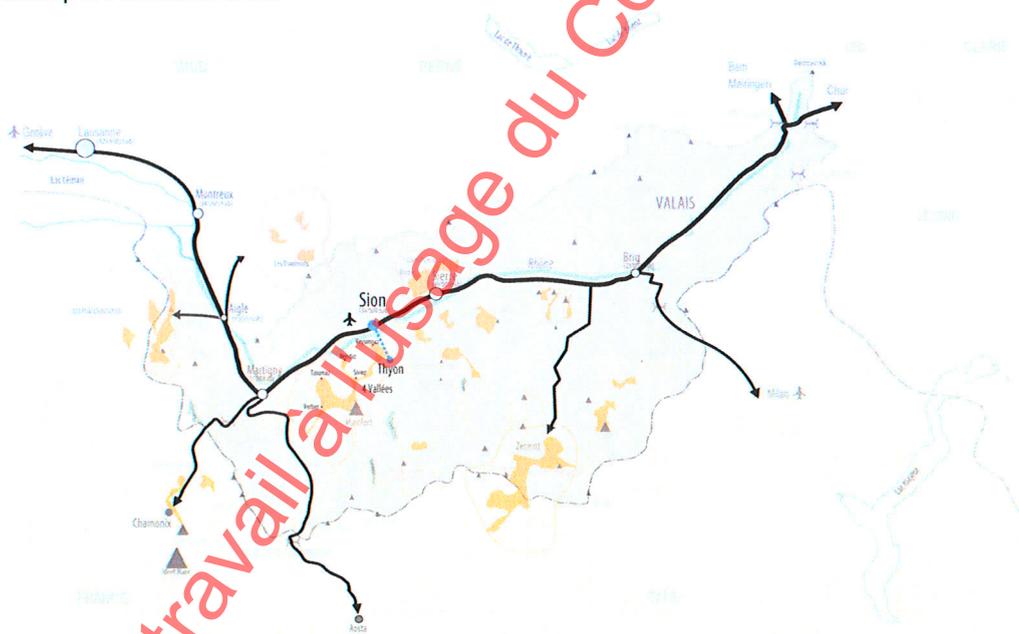
INTRODUCTION

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers Généraux,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre examen et à votre approbation la modification partielle du Plan d'affectation des zones (PAZ) et du Règlement communal des constructions et de zones (RCCZ) relative au dossier de liaison câblée plaine-montagne « Gare – Mayens de l'Ours ».

CONTEXTE

La Commune de Sion a connu une extension de son territoire en direction du versant nord. En 2013, la commune de Salins a été intégrée dans la commune de Sion. La fusion avec la commune voisine des Agettes est devenue effective le 1^{er} janvier 2017. Compte tenu de cette nouvelle situation géographique et également du développement des projets d'agglomération, les autorités communales et bourgeoises de la commune de Sion ont démontré leur intérêt d'intégrer la ville au développement territorial régional de moyenne et haute altitude à travers la réalisation d'une « desserte mécanisée directe de la plaine vers la montagne » et d'offrir ainsi un service intégré de très grande qualité encore extrêmement rare aujourd'hui, même au niveau international. L'objectif global sous-tendant l'arrivée de la liaison câblée plaine-montagne et des solutions innovantes de mobilité est l'amélioration de la desserte à l'échelle du cône de Thyon renforçant la chaîne de transport multimodale.



Localisation de la liaison plaine-montagne à l'échelle cantonale

Cette liaison pourra aussi donner un nouvel accès en transport câblé, au village de Veysonnaz, aux différents hameaux des Agettes, aux futures zones habitées des Mayens de l'Hôpital et des Zeffeuges et au complexe de Thyon 2000 (voire aux Collons) par sa connexion en continuité avec la télécabine reliant les Mayens de l'Hôpital à Thyon.

Par ailleurs, elle créera une nouvelle entrée dans le domaine skiable et à l'offre touristique des 4 Vallées, à l'instar d'autres centres urbains de montagne comme Innsbruck, Grenoble, Aoste ou Bolzano, et ceci directement depuis la gare CFF de Sion.

Du point de vue de la mobilité, la liaison plaine-montagne profitera d'une complémentarité entre le transport public et le transport touristique.

Les réflexions menées en Valais sur les liaisons par câble entre la vallée du Rhône et les massifs montagneux posent la question des complémentarités entre pôles urbains et habitations du coteau et sites de sports et loisirs de manière renouvelée. Mais il est important d'aborder ce sujet à la lumière des préoccupations du XXI^e siècle : nouveaux

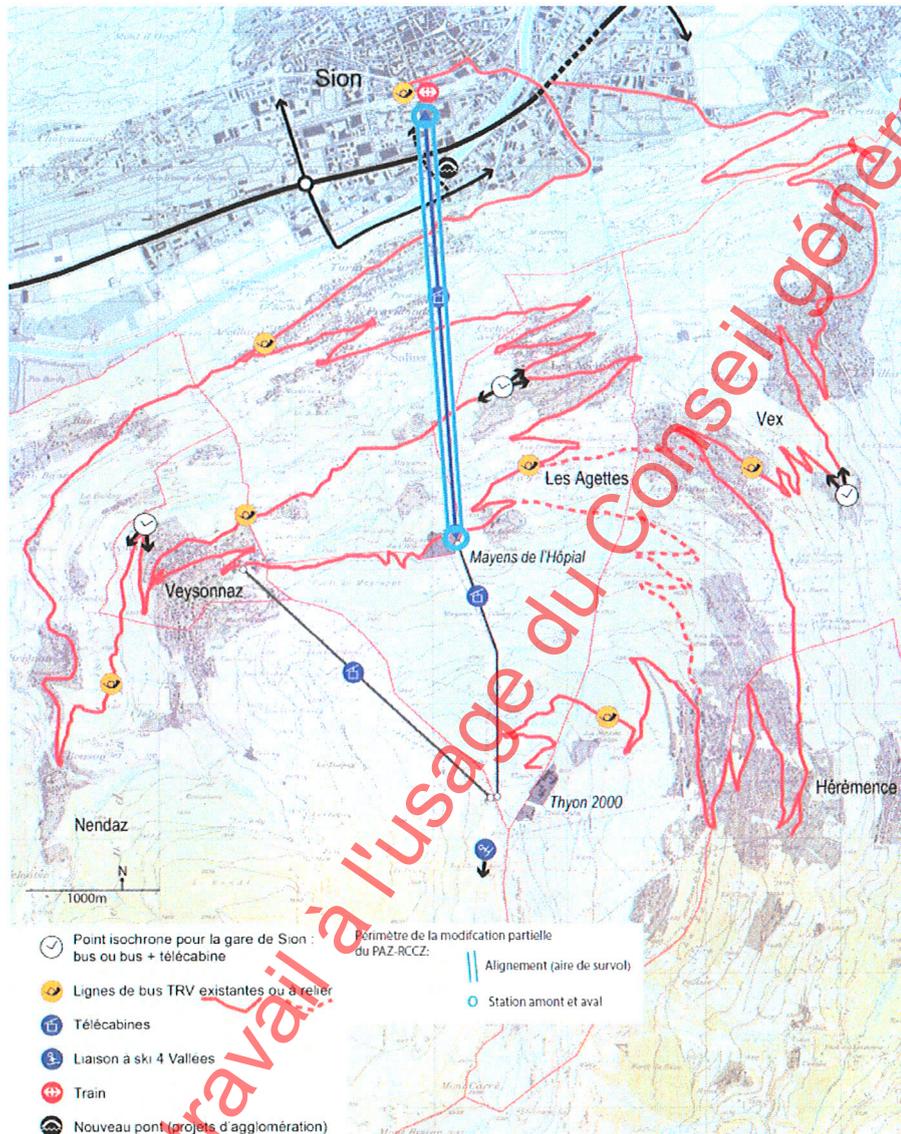
rôles de la montagne (sport et loisirs, tourisme, mais aussi habitat) et évolution des conditions cadres (concurrence due à la globalisation de l'offre touristique, coût de l'énergie et son impact sur les modes de déplacement, changements climatiques, etc.). Ce sujet est particulièrement stratégique pour la Ville de Sion, car une telle liaison modifiera fondamentalement son accessibilité à la montagne et au domaine skiable et à l'offre touristique des 4 vallées en ayant des conséquences territoriales importantes.

Dans le contexte du changement climatique, la Ville de Sion est très attentive à toute approche et mesure pouvant être bénéfique pour le bien-être de la population, comme en témoigne par exemple le projet ACCLIMATASION. Ainsi, un transport pouvant amener la population vers plus de fraîcheur en période de canicule (diminution des températures de 0,5°C par 100m d'élévation verticale) ou simplement afin de profiter d'espaces de forêt (ombrage / évapotranspiration) est, en soi, une mesure d'adaptation au changement climatique.

En cohérence avec le concept cantonal de développement territorial visant à développer des liaisons plaine-montagne, l'aménagement d'un nouveau transport public câblé entre le centre-ville de Sion (altitude 500m) et les Mayens de l'Ours (env. 1'400m) (tronçon 1) figure comme un projet majeur pour Sion et le Valais.

En effet, il est prévu la compatibilité du tracé avec la section supérieure permettant la desserte de la station touristique de Thyon 2000 (altitude 2'000m) et donc l'accessibilité au domaine skiable des 4 Vallées.

Outre les répercussions évidentes sur les mobilités (accessibilité, temps de parcours report modal) et les impacts environnementaux positifs (développement des modes doux, amélioration du bilan carbone), l'implantation d'une telle infrastructure permettra d'accompagner le projet de mutation et de constitution d'un pôle de gare en Ville de Sion. De plus, elle pourra contribuer à une dynamisation de la station touristique de Thyon 2000, station destinée actuellement en grande partie aux sports d'hiver et une dynamisation des liaisons câblées dans les 4 Vallées.



Localisation de la liaison plaine-montagne à l'échelle communale, situation des lignes de bus TRV existant/ à relier

PROCÉDURE

Selon la fiche *D.6 Infrastructure de transport public par câble*, les projets de nouvelles installations de transport à câble doivent être classés dans la catégorie « coordination réglée » avant que les procédures subséquentes des plans d'affectation, d'approbations des plans et d'autorisation de construire ne soient formellement initiées (mise à l'enquête publique). Ils sont classés dans la catégorie « coordination réglée » lorsqu'il est prouvé, par le biais d'un rapport explicatif, que le projet remplit les conditions y relatives (cf. chapitre *planification supérieure*) :

Après différentes coordinations avec le service du développement territorial du Canton du Valais (SDT), dans le cadre du projet de la future installation câblée qui connectera la gare de Sion au secteur des Mayens de l'Ours (pied de la Piste de l'Ours), et suite au retour des préavis cantonaux sur la demande d'avis de principe (synthèse du 14.08.2019), la Ville de Sion a été invitée à procéder à la mise en conformité de son plan de zone (PAZ) et de son règlement communal des constructions (RCCZ) dans une procédure de modification partielle selon l'art. 33 LcAT, ceci dans l'intention de rendre compatible l'affectation du sol aux exigences supérieures en terme d'aménagement du territoire.

Pour rappel, plusieurs procédures coordonnées selon l'art. 25 a LcAT composent le projet de liaison câblée dans son ensemble.

Seule la procédure portant sur la modification partielle du PAZ et du RCCZ dictée par les articles 33 et suivants de la LcAT, et dont l'instance d'homologation est le Conseil d'Etat (CE), concerne le présent message. Cette procédure porte plus spécifiquement sur :

- Les modifications partielles du PAZ (secteur station amont – Gare Sud et aval – Mayens de l'Ours) ;
- La création du nouvel article du RCCZ relatif aux stations amont et aval, ainsi que du nouvel article du RCCZ relatif à l'alignement de survol de l'infrastructure câblée.

Concernant le dossier à proprement parler de modification partielle du plan de zone (PAZ) et du règlement communal des constructions (RCCZ) :

- L'information publique a été publiée le 18 octobre 2019 sur décision du conseil municipal du 10 octobre 2019 avec comme objectif de présenter à la population l'avant-projet de modification partielle du règlement communal des constructions et des zones (PAZ-RCCZ). A la suite de la procédure d'information publique, sept courriers ont été acheminés à la Ville de Sion. Le conseil municipal a pris acte de ces remarques ayant une implication directe avec la présente modification du PAZ-RCCZ et y a répondu. Les principales observations faites par la population ainsi que les éléments de réponse apportés par le conseil municipal ont été intégrées dans le rapport explicatif selon l'art. 47 de l'OAT relatif à la modification partielle du PAZ-RCCZ.
- Le 23 janvier 2020, le conseil municipal prenait acte des différentes remarques émises par la population ainsi que par les services cantonaux (avis de principe) et décidait d'initier la procédure formelle (mise à l'enquête publique) du projet de modification partielle de zone (PAZ) et du règlement des constructions (RCCZ) relative aux aires de localisation des stations amont et aval ainsi que de l'aire de

survol de l'installation (alignement), simultanément à la demande d'approbation des plans (autorisation de construire) et de concession de l'infrastructure câblée dans le cadre de la procédure coordonnée pilotée par l'OFT. La mise à l'enquête coordonnée du dossier paraissait dans la publication du bulletin officiel (BO) du 3 juillet 2020.

- La mise à l'enquête du projet a généré 14 oppositions portant sur le PAZ-RCCZ et le plan d'alignement (objets non distingués par les opposants), dont 6 portaient explicitement sur la modification partielle du PAZ et du RCCZ dans leur objet. Le traitement des oppositions, de compétence de l'exécutif communal, est annexé pour information au présent message (annexe d). Il ne fait pas partie de la décision d'approbation du conseil général.
La prise de position du conseil municipal sur les oppositions sera versée au dossier du dépôt public pour prise de connaissance des opposants.

C'est aujourd'hui dans l'intention de soumettre le dossier à l'approbation du conseil général pour la transmission et l'homologation du dossier au Conseil d'Etat que ce message, sous forme de rapport explicatif, vous est soumis.

Procédures à venir :

- Suite à la première mise à l'enquête publique, le conseil général prendra une décision concernant le dossier. S'ensuit le dépôt public de 30 jours lors duquel la population aura la possibilité de faire recours contre le projet de modification partielle du PAZ et du RCCZ.
- A la suite de quoi le dossier est soumis au canton pour homologation, tout comme le plan d'alignement.
- En parallèle, est faite la demande de concession et d'approbation des plans auprès de l'OFT. Puisque la modification du PAZ est liée au projet, elle sera assortie d'une réserve temporaire selon laquelle elle n'entre en vigueur que lorsque l'approbation des plans selon le droit des installations à câbles par l'OFT entre en force.

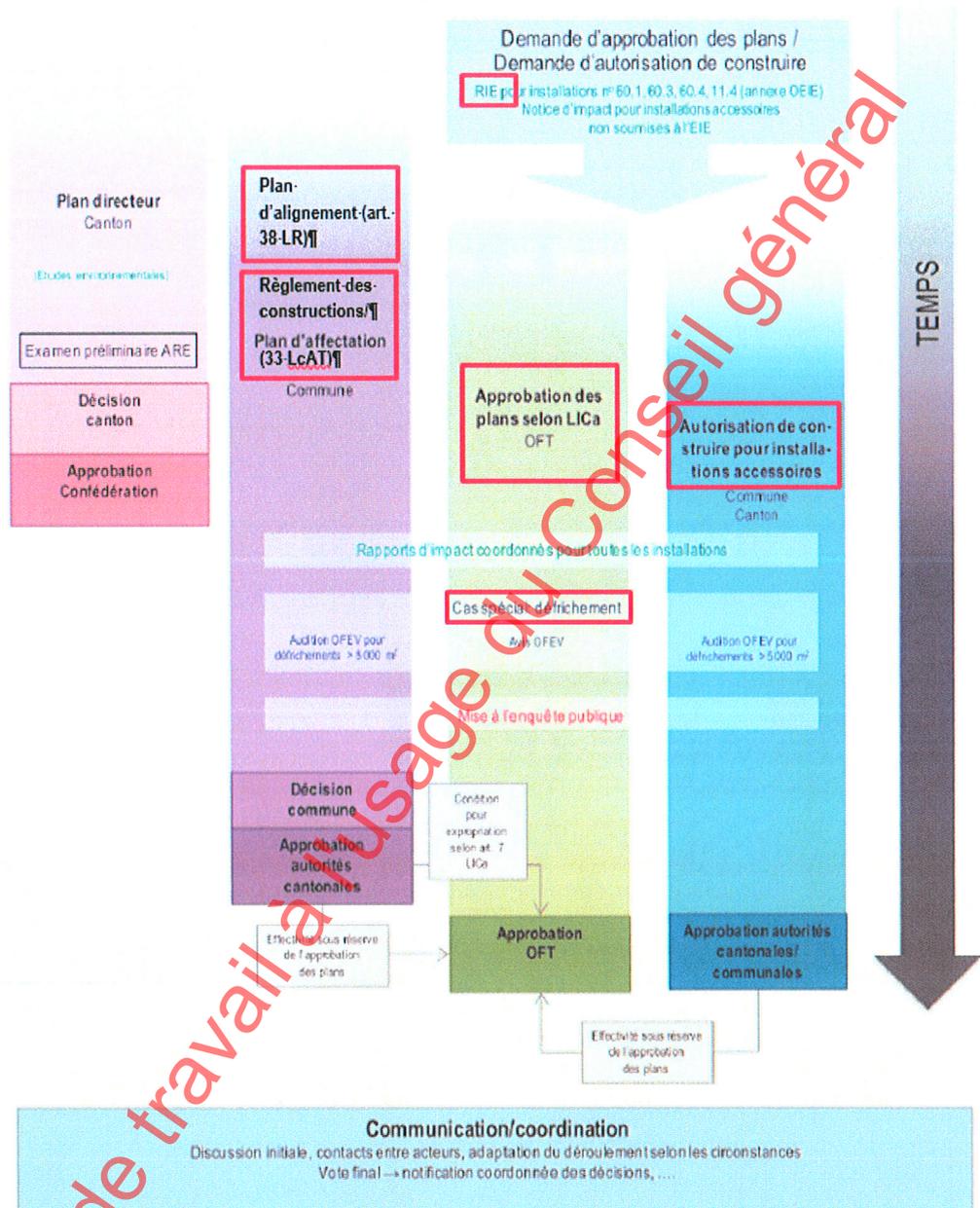
	Phases de la procédure	Art. LcAT	1*	2**
1	Élaboration de l'avant-projet du PAZ et du RCCZ	11		
2	Information sur l'avant-projet du PAZ+RCCZ (possibilité de faire toutes propositions)	33 al. 1bis	30 jours	30 jours
3	Projet transmis au SDT pour avis de principe	33 al. 2		
4	Mise à l'enquête publique du projet PAZ+RCCZ	34 al. 1	30 jours	30 jours
5	Possibilité d'opposition	34 al. 3	30 jours	30 jours
6	Séance de conciliation	35 al. 1		
7	Décisions sur les oppositions par le Conseil municipal (CM)	35 al. 2		
8	Adaptation, si nécessaire, du PAZ+RCCZ par le CM	35 al. 3		
9	Projet PAZ+RCCZ+dossiers d'oppositions + préavis du CM soumis à l'Assemblée primaire (AP)	36 al. 1		
10	Délibération et décision de l'AP sur le PAZ+RCCZ	36 al. 2		
11	Dépôt public du PAZ+RCCZ décidé par l'AP	36 al. 3	30 jours	30 jours
12	Recours au Conseil d'État contre décisions du CM et de l'AP	37 al. 1+3	30 jours	30 jours
13	Homologation par le Conseil d'État du PAZ+RCCZ	38 al. 2	6 mois	3 mois
14	Recours au Tribunal Cantonal (contre décisions sur recours ou homologation)	37 al. 4, 38 al. 3	30 jours	30 jours
15	Recours au Tribunal Fédéral	100+117 LTF	30 jours	30 jours

1* Élaboration et révision globale du PAZ/RCCZ

2** Modification partielle du PAZ/RCCZ et élaboration ou modification des PAS

Procédure selon l'art. 33 et ss de la LcAT

La création d'une infrastructure de télécabine nécessite de coordonner un certain nombre de procédures, comme le montre le schéma ci-dessous élaboré par les offices fédéraux en charge :



Sources : OFEV, OFT, Environnement et aménagement du territoire dans les projets d'installations à câbles – Aide à l'exécution à l'intention des autorités, des entreprises de remontées mécaniques et des spécialistes de l'environnement, 2013

Pour rappel, les procédures suivantes ne concernent pas le présent message :

- La procédure liée au plan d'alignement de l'aire de survol à proprement parler se base quant à elle sur la loi sur les routes (art. 38 et ss LR) et ne nécessite pas une approbation par le conseil général ;
- La procédure de concession et d'approbation des plans suit quant à elle les articles 9 et suivants de la Loi sur les infrastructures à câbles (LICa/ art 11 OICA). L'instance d'approbation est l'Office fédéral des transports (OFT) ;

- La procédure liée à d'éventuelles demandes d'autorisation de construire pour installations accessoires suivant les articles 34 et suivants de la Loi sur les constructions (LC) ;
- La procédure liée au rapport d'impact sur l'environnement (art. 10 LPE, art. 7 et ss OEIE) (...).

L'Office fédéral des transports (OFT) a informé l'Ingénieur de la Ville de Sion en ce début d'année sur la nécessité d'avancer impérativement sur la procédure cantonale de modification de zone et de règlement des constructions (LcAT) indépendamment de la procédure d'approbation des plans (LICa).

Document de travail à l'usage du Conseil général

CLAUDE DU BESOIN

La Ville de Sion envisage depuis plusieurs années l'opportunité d'une liaison par câble reliant la gare CFF à la Piste de l'Ours.

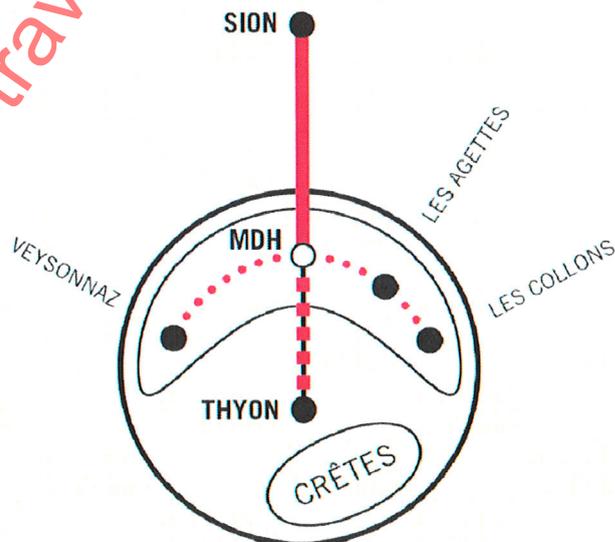
Depuis 2012 et la fusion des communes de Salins et de Sion, le bas de cette ancienne piste de la Coupe du monde de ski alpin est sur le territoire sédunois. La réalisation de cette infrastructure représenterait une évolution majeure en termes de mobilité, de tourisme et de loisirs, mais aussi pour les habitants du coteau.

Le projet prévoit la construction d'une installation de transport par câble de type télécabine d'une longueur d'un peu plus de trois kilomètres, permettant de gravir les 1'000 mètres de dénivelé entre la plaine et les Mayens-de-l'Hôpital en un peu plus d'une dizaine de minutes.

La station aval sera située dans la Ville du XXI^e siècle (quartier au fort potentiel de développement entre les voies CFF et le Rhône), et la station amont se trouvera au lieu-dit Les Mayens-de-l'Hôpital (à la limite sud-ouest du territoire communal de Sion). Dans tous les cas, une continuité – ou à défaut, une bonne connexion – entre le projet de TéléSion SA et la télécabine de l'Ours rénovée apparaît comme fondamentale pour garantir le succès populaire de ce nouvel accès à mi coteau et au domaine skiable des 4 Vallées (Transitec, 2016).

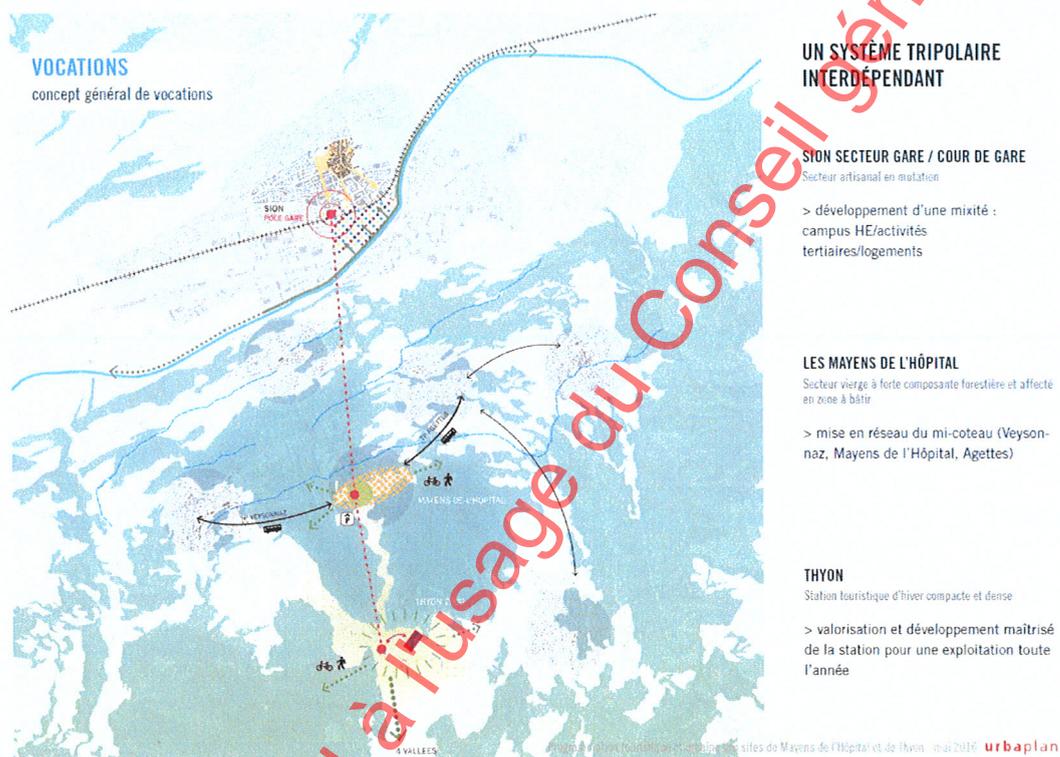
Cette liaison câblée plaine-montagne marquera un point d'étape à mi coteau aux Mayens de l'Ours permettant là-aussi une meilleure coordination urbanisation-transport, avec la mise en réseau des villages de mi coteau et des stations, tels Veysonnaz (1'250m), Les Agettes (1'000m) et Les Collons (1'800m).

Si les villages et stations précités sont urbanisés, à vocation essentiellement touristique pour Veysonnaz et Les Collons, le site des Mayens de l'Ours est quant à lui, déjà utilisé comme départ et arrivée de la Piste de l'Ours, piste FIS reconnue, appartenant au domaine des 4 vallées.



Système en T : colonne vertébrale de la liaison câblée avec système de rabattement sur les villages de mi-coteau.

Ce dispositif (deux axes de transports publics avec croisement aux Mayens de l'Ours) tend à conforter et à donner cohérence à l'identité territoriale du cône de Thyon, à l'ouvrir vers l'extérieur et à l'intégrer dans une dynamique régionale voire internationale. Il permet surtout de tirer profit de chaque entité constitutive pour une mise en réseau cohérente de l'ensemble.



Complémentarité des territoires et programmes à l'échelle du cône de Thyon.

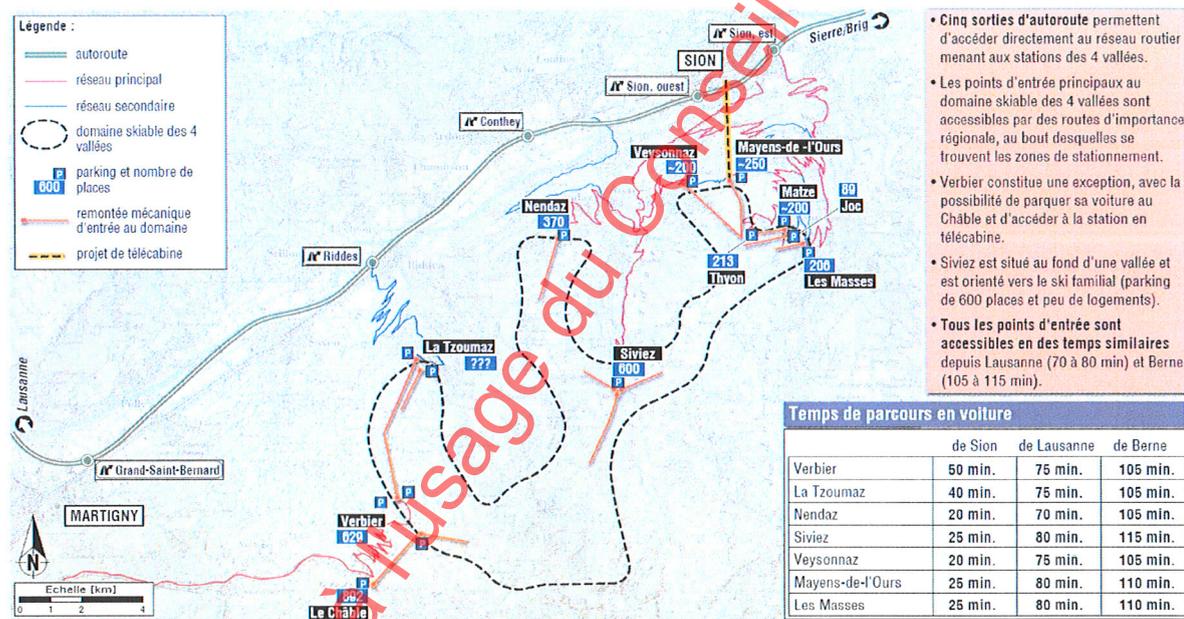
Plusieurs projets d'envergure doivent être pris en compte pour apprécier au mieux le contexte dans lequel s'inscrira la future télécabine :

- La Ville de Sion, et notamment le projet de développement urbain Ronquoz 21 situé au sud des voies CFF. Ce projet de restructuration et de requalification du périmètre s'étendant des voies CFF jusqu'aux berges du Rhône accueillera notamment la station aval de la télécabine ainsi qu'un important pôle de formation (Campus Valais/Wallis de l'EPFL et HES) ainsi qu'un futur quartier mixte, principale poche d'extension de la ville centre ;
- Les Mayens-de-l'Ours : dans le cas où le projet de télécabine aboutirait, il est envisagé à terme, qu'un développement immobilier ou de loisirs puisse voir le jour autour du point de connexion avec la télécabine de l'Ours ;
- La création de la nouvelle télécabine de l'Ours qui relie désormais les Mayens de l'Ours au plateau de Thyon.

Les premiers éléments font ressortir que les 3 sites directement reliés par la future liaison câblée devront se développer avec des vocations complémentaires (système tripolaire interdépendant) et non en opposition.

En terme purement touristique, lié à l'accès du domaine skiable des 4 Vallées, actuellement, seule la station de Verbier permet aux automobilistes de ne pas emprunter de route de montagne, grâce au parking situé dans la vallée, au Châble. Tous les autres points d'entrée au domaine skiable doivent être raliés en voiture, jusqu'à atteindre l'un des nombreux parkings.

Pour les automobilistes venant de Sion, il n'existe aujourd'hui pas d'alternative aux routes de montagne pour se rendre aux 4 Vallées, et les parkings les plus rapidement accessibles en voiture sont ceux de Nendaz et Veysonnaz (20 minutes dans des conditions de trafic optimales) (Transitec 2016).



Points d'accès au domaine skiable des 4 Vallées et offres de stationnement

L'offre en transport public (état 2015) des 4 Vallées, et plus particulièrement du cône de Thyon, peut être considérée comme peu attractive :

- faible nombre de courses par jour (au maximum 9 entre Sion et Veysonnaz en semaine) ;
- horaire non cadencé et difficilement mémorisable ;
- amplitude horaire ne permettant pas les loisirs de soirée (dernier bus juste après 19h) ;
- durée de trajet plus importante qu'avec un véhicule privé, due aux haltes ainsi qu'à la vitesse intrinsèque du véhicule.

Les comportements de mobilité des usagers des remontées mécaniques ont été étudiés dans l'étude de Transitec, 2016 :

- 33% des personnes enquêtées sur l'ensemble des parkings étaient présentes pour un seul jour (c'est-à-dire qu'elles ont fait l'aller-retour avec la plaine dans la journée). En ce qui concerne la future télécabine, c'est le nombre de personnes venues en station pour une seule journée qui est le plus intéressant ;
- La clientèle d'un jour n'est majoritaire que sur trois parkings (55% aux Mayens de l'Ours, 53% à Matze, 49% à Thyon 2000) ;
- En se penchant sur les provenances des personnes interrogées venues pour un jour (1'432 personnes), la majorité des clients journaliers interrogés (62%) accèdent au parking choisis en passant par Sion.

Ces données permettent de conclure à un potentiel de report modal sur la télécabine au moment de sa réalisation concernant la clientèle d'une journée (avantages en termes de temps de trajet et de confort).

Le nombre de personnes interrogées qui pourraient se reporter sur la future infrastructure de transport par câble lors d'un jour de forte affluence en hiver (c'est-à-dire les clients journaliers actuels "non-locaux" qui choisissent le parking de la Piste de l'Ours ou de Thyon) peut donc être estimé à environ **500** (jour d'hiver à forte affluence).

Cette valeur devant toutefois être précisée, car tous ces clients potentiels ne seront pas intéressés à effectuer ce report modal. En outre, la future télécabine attirera aussi une nouvelle clientèle intrinsèque attirée par l'offre « transports publics + télécabine » ou par l'offre « voiture privée + télécabine ».

Pour les habitants de l'arc lémanique, le potentiel de la future télécabine, pour attirer une clientèle aujourd'hui inexistante, est jugé très élevé.

Ainsi, le calcul de l'estimation de la demande pour la future télécabine lors d'un jour de forte affluence se situerait dans une fourchette de 800 à 1'700 personne par jour.

De plus, le projet ne fait pas concurrence à l'offre en place, et propose même une offre complémentaire à l'offre existante :

- *télécabine* : liaison directe et rapide entre Sion et les Mayens-de-l'Ours ;
- *bus* : desserte locale fine du coteau (Transitec, 2016).

L'impact économique de la nouvelle liaison ne sera pas que local et dépassera largement les périmètres des Mayens de l'Ours et de Thyon 2000. En effet, les retombées économiques sont attendues sur l'ensemble des villages du mi coteau et de leur station de montagne du fait des interconnexions évidentes et des mesures d'accompagnement y relatives pouvant être mises en place à terme. En plus des sports de glisse et des chemins de randonnées, notamment le long des bisses situés sur le domaine des 4 Vallées, de nouvelles activités emblématiques et complémentaires avec l'offre existante (œnotourisme, wellness, vtt etc.) pourraient être développées. Ces éléments permettront une valorisation de l'ensemble de la base économique existante de la région allant d'Evolène à Verbier. La commune de Veysonnaz profitera pleinement de la nouvelle liaison, tant pour ses habitants que pour ses hôtes, tout comme la commune de Vex. En effet, bien que l'arrivée de la télécabine se localise sur les anciennes communes de Salins et des Agettes, les communes de Vex, de Veysonnaz et de Nendaz pourront bénéficier d'une accessibilité améliorée et d'une attractivité renforcée.

Le projet dans le contexte de mobilité régionale



Schéma des liaisons créées sur les « 4 Vallées » (étude technique, Paul Glassey 2015)

Document de travail à l'usage du Conseil général

CHOIX DU MOYEN DE TRANSPORT

Afin de déterminer le système de transport le plus adéquat pour relier la Ville de Sion à la Piste de l'Ours, les modes de transports envisageables suivants ont été comparés :

- le bus, soit avec le maintien de la situation actuelle (ligne de desserte locale aux multiples arrêts), soit avec une ligne directe sans arrêt intermédiaire ;
- le funiculaire ;
- le téléporté (transport par câble aérien, de type télécabine).

L'évaluation a été menée sur la base de divers critères déterminants pour le choix du mode de transport, comme les coûts, l'attractivité, la capacité ou encore les temps de parcours. Il en résulte qu'une ligne de bus au tracé direct entre la gare et la Piste de l'Ours serait une solution envisageable, mais qu'une télécabine est le mode de transport le plus approprié aux besoins et aux objectifs d'une telle liaison plaine-montagne.

	 Statu quo	 Bus ligne directe	 Funiculaire le long de la conduite forcée	 Téléporté tel que proposé
Coût de mise en place	+	+	-	-
Coût d'entretien / maintenance / exploitation	+	-	+	+
Impacts sur l'environnement (bruit, air)	-	-	+	+
Flexibilité / adaptabilité du parcours	flexible sur le principe mais il faut desservir certains points précis	l'itinéraire peut être modifié en tout temps	-	relativement facilement démontable
Finesse de la desserte	+	-	-	-
Attractivité (image, confort)	-	-	+	+
Capacité	-	-	+	+
Cadence	-	-	+	+
Temps de parcours entre la gare et le point de départ de l'infrastructure	+	+	-	+
Temps de parcours entre les points de départ et d'arrivée de l'infrastructure	-	-	+	+
Cohérence avec la demande (touristes)	-	+	-	+
	 NON RECOMMANDE	 ENVISAGEABLE	 NON RECOMMANDE	 RECOMMANDE

Comparaison et évaluation des modes de transport envisageables pour la liaison plaine-montagne

Après la mise en place de ce projet, la Piste de l'Ours deviendra non seulement la piste des 4 Vallées la plus rapidement accessible depuis Sion, mais aussi depuis les grandes villes du plateau. Ainsi, cette nouvelle télécabine constituera un maillon déterminant pour l'attractivité des 4 Vallées en général et du cône de Thyon en particulier (Transitec, 2016).

PLANIFICATION SUPÉRIEURE

Planification cantonale

Le développement de la liaison câblée plaine-montagne répond aux stratégies suivantes issue de la thématique « Transport et mobilité » du **concept cantonal de développement territorial** visant à :

- améliorer les connexions entre les espaces périurbains, les vallées latérales et les centres urbains en renforçant les liens d'interdépendance entre ces différents types d'espaces ;
- mettre en place une offre de transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement par rapport aux transports individuels motorisés. Le système est concentré sur des nœuds de transports performants ce qui permet de réduire les temps de transbordement intermodaux ;
- soutenir la mobilité combinée où l'intermodalité est encouragée : les avantages des différents modes de transport sont combinés pour créer une offre nouvelle, accessible et abordable.

Le **Plan directeur cantonal** au travers de la fiche *D.6 Infrastructures de transport public par câble*, définit les stratégies suivantes :

- *Encourager la compétitivité internationale des centres touristiques alpins ;*
- *Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes ;*
- *Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes vers les centres ;*
- *Mettre en place une offre de transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement.*

Le Plan directeur cantonal relève différents avantages de ces installations à mettre en œuvre dans une topographie escarpée :

- *En termes techniques, ces installations sont rapides, sûres, de bonne capacité et à longue durée de vie. Elles se distinguent par leur efficacité.*
- *En termes économiques, les liaisons par câble s'avèrent efficaces, étant donné que leurs coûts d'exploitation sont comparativement moins importants que ceux du transport public routier.*
- *En termes écologiques, les installations à câble se montrent particulièrement durables du fait de leur impact limité sur l'environnement.*
- *En termes territoriaux finalement, ce mode de transport contribue grandement à une occupation décentralisée du territoire et au maintien des populations dans les régions de montagne.*
- *De plus, en raison de la demande des habitants et des touristes pour des liaisons de transport public rapides vers les villages de montagne, les stations touristiques et les domaines skiables, le développement de nouvelles installations de transport à câble constitue une option intéressante. D'une part, l'attrait pour l'habitat dans les régions de montagne peut être fortement augmenté par une connexion vers des points de transbordement intermodaux performants situés dans la plaine du Rhône ou directement dans les agglomérations, importants bassins d'emplois. D'autre part, ces liaisons de transport public s'avèrent également attractives pour les touristes, notamment dans le cas où la connexion se fait directement jusqu'aux*

domaines skiables. Cette composante touristique devient alors difficilement dissociable de l'utilité publique du transport, conférant ainsi une double fonction aux installations à câble.

- En outre, de nouvelles liaisons par câble présentent également l'avantage d'une emprise relativement réduite sur le territoire, de par leur capacité de franchissement bien supérieure à la route. En termes d'urbanisation, le développement de nouvelles liaisons va de pair avec une densification du bâti et la création de centres de station compacts et vivants, où le trafic individuel motorisé (TIM) peut être fortement réduit.

En termes de marche à suivre, le Canton :

(...)

- propose de nouvelles liaisons de transport à câble à analyser sur la base des conditions à respecter pour la coordination réglée ;
- assure l'intégration des projets pertinents de transport à câble dans la planification directrice cantonale ainsi que la coordination avec les instances fédérales compétentes (information et préconsultation), et vérifie avec celles-ci les documents élaborés par le requérant ;
- coordonne, avec les instances compétentes, les procédures de demande de concession, d'approbation des plans, d'autorisations de construire ainsi que la planification des zones adéquates.

Les communes quant à elle :

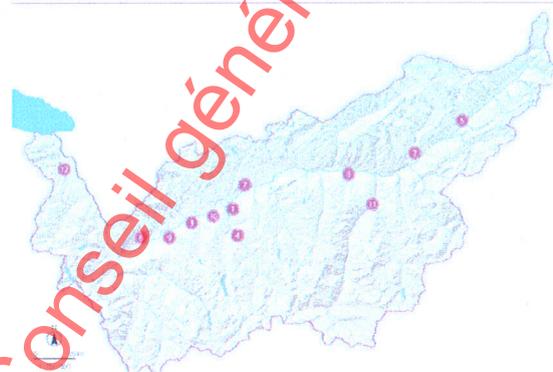
- tiennent compte des installations de transport à câble existantes dans leur planification territoriale ;
- participent activement à la mise en œuvre concrète des principes mentionnés ci-dessus ;
- délimitent les zones adéquates dans leurs plans d'affectation des zones et réservent les alignements et les espaces nécessaires (p.ex. tracés, gares, parkings).

Sur la base du rapport C. 12/2, le projet de liaison câblée plaine-montagne « Sion-Piste de l'Ours » a été classé par le Canton dans la catégorie « coordination réglée ». En effet, il a été jugé que le projet remplissait les conditions suivantes :

- la participation publique et la coordination spatiale au niveau communal ou, le cas échéant, intercommunal ont été effectuées ;
- la justification du besoin tenant compte de la demande de transport potentielle est apportée, notamment une bonne attractivité de la région amont, et un bassin de population, d'emplois ou touristique suffisants ;

- le tracé de l'installation est arrêté et sa localisation montre une connexion optimale avec les réseaux de mobilité environnants, en particulier une bonne connectivité intermodale de la station aval et une desserte fine non prioritaire le long du tracé ;
- la topographie est favorable au transport à câble et la pertinence du projet du point de vue technique est démontrée ;
- la compétitivité face au transport en commun routier et au TIM est démontrée ;
- les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'agriculture, la forêt, l'environnement (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), la protection de la nature et du paysage (p.ex. IFP, IVS, ISOS, biotopes), les contraintes géotechniques, les dangers naturels, l'espace aérien et les installations tierces, notamment les lignes électriques, ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs.

Annexe : Installations projetées (état au 31.01.2021)



N°	Projet	Type	Catégorie de coordination	Date du rapport explicatif
1	Bramois - Nax	Téléphérique	Information préalable	
2	Brig - Blatten	Télécabine	Information préalable	
3	Conthey - Nendaz	Télécabine	Information préalable	
4	Euseigne - St-Martin	Téléphérique	Information préalable	
5	Fiesch - Bellwald	Télécabine	Régulée	24.02.2020
6	Fully - Chiboz	Téléphérique	Information préalable	
7	Granges - Lens	Téléphérique	Information préalable	
8	Raron - Eischoll	Téléphérique	Information préalable	
9	Riddes - La Tzoumaz	Télécabine	Information préalable	
10	Sion - Piste de l'Ours	Télécabine	Régulée	02.02.2017
11	Stalden - Törbel	Téléphérique	Information préalable	
12	Vionnaz - Torgon	Téléphérique	Information préalable	

Le rapport explicatif fiche de coordination C.12/2 du Plan directeur cantonal précise les points suivants :

- Le nouveau transport par câble entre Sion et Les Mayens de l'Hôpital assurera la connexion à la moyenne montagne, à Thyon 2000, puis au domaine des 4 Vallées grâce à une télécabine débrayable d'un débit de 1800 p/h. Elle sera destinée aux habitants et aux hôtes des stations et villages qu'elle dessert mais aussi aux skieurs ou randonneurs journaliers. Elle offrira ainsi un accès à la montagne pour la population citadine de l'agglomération, en hiver comme en été, ainsi qu'un accès à la capitale et à ses services et activités culturelles depuis les villages et pour les hôtes des stations en amont, créant des synergies inédites.
- Le projet prévoit une gare de départ à proximité immédiate de la gare CFF de Sion, au cœur de la zone la plus dense en services du Valais (écoles et campus EPFL-HES, nombreux commerces, future salle de concert et congrès, large offre culturelle et patrimoniale, etc.). Des études sont en cours pour préciser son implantation exacte. La connexion avec les trains (R, IR, CIS), les bus (lignes régionales et urbaines) et l'autoroute A9 est optimale.
- En plaine, le tracé retenu survole une zone industrielle, l'autoroute, le Rhône et croise des lignes à haute tension tout en respectant les contraintes liées à l'approche de l'aéroport. Sur le coteau, jusqu'aux Mayens de l'Hôpital à 1450 m d'altitude, la ligne survole principalement des zones agricoles et forestières. La faiblesse des impacts sur les zones construites est à souligner. Cette situation est exceptionnelle au regard d'autres projets de transports par câble traversant des milieux urbanisés.

- *La télécabine sera complémentaire à la desserte en transports publics par bus depuis la plaine qui est plus lente et moins capacitaire mais qui assure une desserte fine de tous les hameaux et villages sis sur le coteau. Veysonnaz est actuellement desservie par des bus depuis Sion (ligne 12.363, 9 paires de courses/jour, durée 45'). Les Mayens de l'Hôpital sont aussi desservis par bus (ligne 12.364, 9 paires de courses/jour, durée 35') occasionnellement jusqu'à Veysonnaz. Il est envisageable de mettre en service une ligne de bus « horizontale » d'altitude qui, malgré une rupture de charge aux Mayens-de-l'Hôpital, engendrera un gain de temps conséquent (trajet en télécabine de 10 minutes) et de redéfinir les lignes actuelles depuis la plaine. La coordination de ces différentes lignes, et la détermination des tracés, fréquences, horaires et tarification seront faites avec les instances concernées (OFT, canton, communes).*
- *Pour les vacanciers « à la semaine », la télécabine permet une meilleure accessibilité en transport public depuis la plateforme multimodale de la gare de Sion aux stations de Veysonnaz (5'000 lits) et des Collons, aux résidences touristiques des Agettes ainsi qu'au secteur des Mayens de l'Ours.*
- *L'installation offre une accessibilité au domaine skiable en hiver, y compris pour le ski journalier, ou à la montagne en été pour les randonneurs. L'altitude de 2000m est ainsi atteignable en 80 minutes depuis la gare de Lausanne avec une seule rupture de charge à Sion pour passer du train à la chaîne de télécabines. Son accessibilité depuis l'autoroute offre en outre une alternative pour tout automobiliste désireux d'éviter les routes de montagnes. Enfin, sa grande proximité avec l'aéroport de Sion et de l'aéroport de Genève-Cointrin (à moins de 2h de train) permet d'envisager des connexions internationales privilégiées.*

En conformité avec les objectifs du projet d'agglomération, la nouvelle liaison par câble permettra une concentration et une densification du bâti lié aux zones touristiques et d'habitat permanent tout en diminuant fortement le trafic motorisé (PDCant fiche C. 12/2).

Projet d'Agglomération

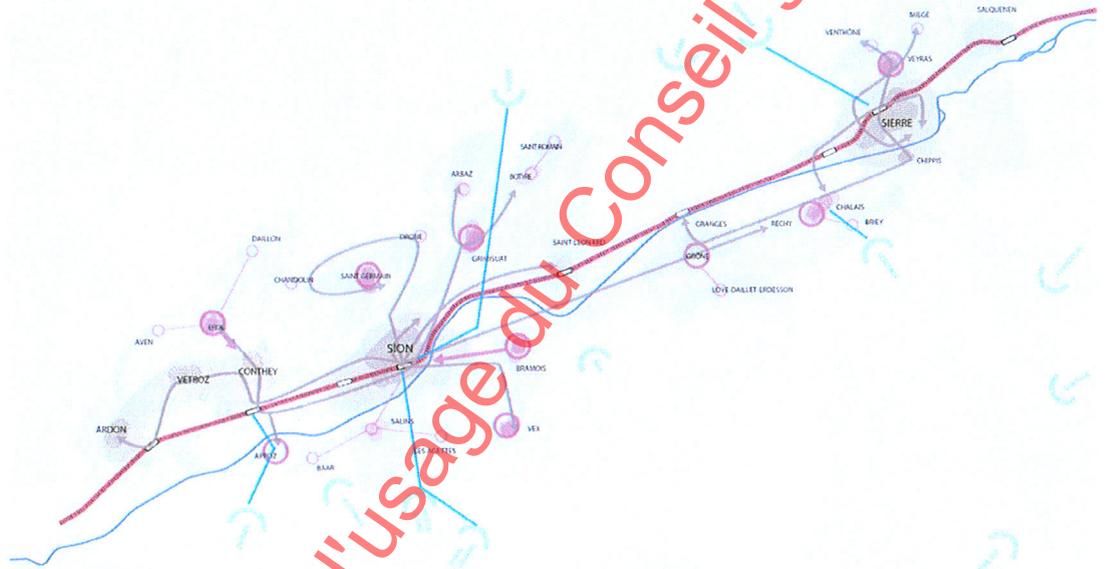
Le projet d'agglomération du Valais central (PA de 3^{ème} génération) a été approuvé par le Conseil fédéral le 14 septembre 2018.

Bien que le périmètre d'agglomération s'arrête sous la ligne des 1200 mètres, le projet accorde un intérêt particulier aux « portes d'entrée de stations » afin de créer des interfaces de qualité incitant les reports modaux TIM/TP (liaisons Chalais-Briey-Vercorin, Sion-Thyon, Sierre-Montana).

Pour rappel, le concept de mobilité relatif aux transports publics prévoit quatre concepts interconnectés afin de renforcer ce mode de transport à l'échelle de l'agglomération :

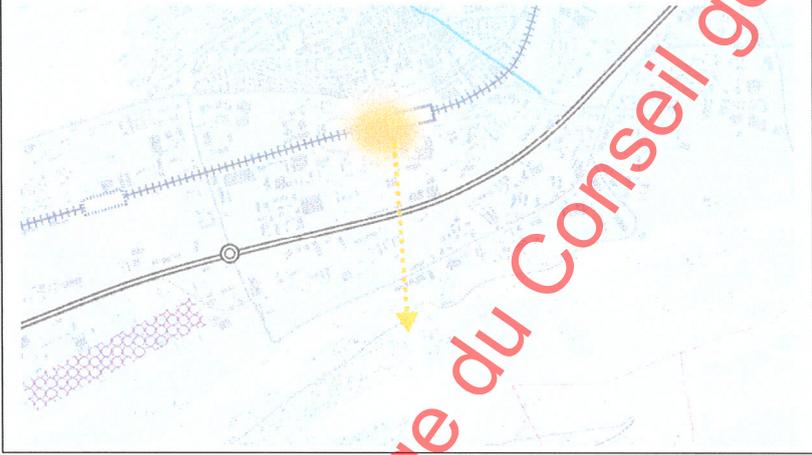
- 1) Un **réseau ferroviaire structurant**, comme colonne vertébrale afin de relier les pôles de plaine.
- 2) Un **réseau de bus d'agglomération** répondant au développement urbain notamment afin d'assurer une couverture fine du territoire.
- 3) La **priorisation de la circulation des bus** afin d'offrir à l'usager une alternative performante à l'automobile.
- 4) Des **portes d'entrée aux stations** directement **connectées** aux réseaux d'agglomération et aux réseaux régionaux afin de viser à renforcer la multimodalité et les liens entre l'agglomération et, notamment, les stations

touristiques. Pour ce faire, les interfaces sont traitées spécifiquement : accessibilité et stationnement pour les interfaces TIM/TP, proximité et équipement des arrêts de bus, stationnement vélos pour les interfaces MD/TP, correspondances et transbordements efficaces pour les interfaces TP/TP. Enfin, des **liaisons câblées plaine-stations** sont construites. Elles assurent à la fois les déplacements pendulaires et touristiques.



PA3 Valais central_ 4^{ème} élément du concept « TP »

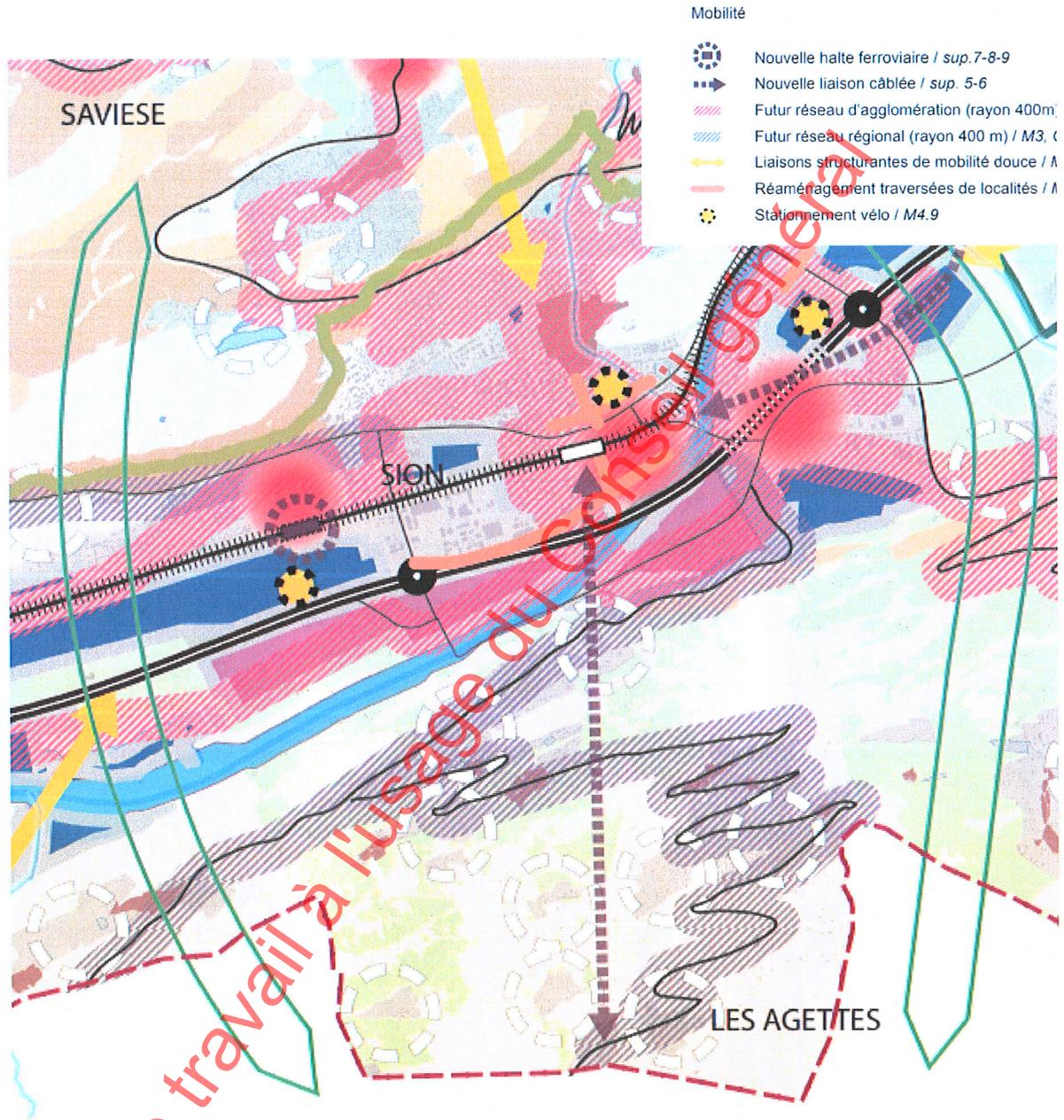
La mesure M10.2 du projet d'agglomération Valais central (PA3) et la mesure TP1. du projet PA2 accordent une grande importance au réaménagement de la gare de Sion afin de lui conférer une dimension d'interface multimodale performante à l'échelle de l'agglomération (Bus/ train/ liaison plaine-montagne/ vélo/ piéton/ stationnement TIM).

MESURE M10.2	SION / INTERFACE DE LA GARE DE SION - ETAPE 2
Thématique(s) M10 - Interfaces multimodales	Priorité : A
Territoire concerné : Sion	
Maitre d'ouvrage : Sion - Canton / SRTCE	
Mesure du PA2 en relation : (6266.2.045) TP1.b - Réaménagement de la gare de Sion (2è étape)	
Mesure du PA3 corrélée / liée : -	
Autres coordinations : Sup.5 - Liaison câblée Sion - Mayens de l'Hôpital	
	

Extrait mesure M10.2 PA3

De plus, la liaison plaine-montagne est l'une des mesures qui contribuera, à terme, à un développement attractif du territoire sis au sud des voies ferroviaires en quartier mixte (formation/ logement/ activité), soit le projet Ronquoz21.

Extrait Mesure U2.10 PA3



Extrait Carte de synthèse des mesures urbanisation, paysage et mobilité

Le projet d'agglomération démontre donc que la gestion de cette problématique d'accès à la montagne grâce à des infrastructures de transport public performantes génère des impacts positifs sur les territoires alpins. En effet, le développement de l'intermodalité par des interfaces de transport public performantes en plaine produit par exemple un impact positif sur la diminution du nombre de véhicules motorisés en station.

Options de développement communal

Le 24 septembre 2013, le conseil général de la Ville de Sion approuvait la stratégie touristique du plan directeur communal au même titre que les stratégies thématiques déjà complétées traitant du paysage/ de l'énergie/ de la mobilité/ de l'économie/ et du développement urbain. Ce complément au plan directeur de 2012 entendait asseoir la vision de développement touristique de la commune en lien avec les différents territoires qui la composent dans le but de mettre en valeur les nombreux atouts et spécificités de Sion.

La stratégie touristique complète ainsi la **thématique de mobilité**, validée par le conseil général en juin 2012. La stratégie de mobilité est fondée sur la structure du territoire qui permet de développer les potentiels de chaque mode en fonction de leur échelle. L'accessibilité aux différents secteurs de la commune doit notamment être planifiée grâce à des axes TP structurants :

M2 : « Les différents secteurs de la ville doivent être desservis par un réseau de transports publics efficace ».

La **thématique touristique** se base sur 5 grands principes et d'une stratégie générale :

T1 : « Pour être durable, la stratégie touristique ne peut être basée que sur le respect

T2 : Pour être économiquement viable, la stratégie touristique doit être fondée sur un tourisme intégré, de qualité, et capable de produire de la valeur ajoutée durant toute l'année

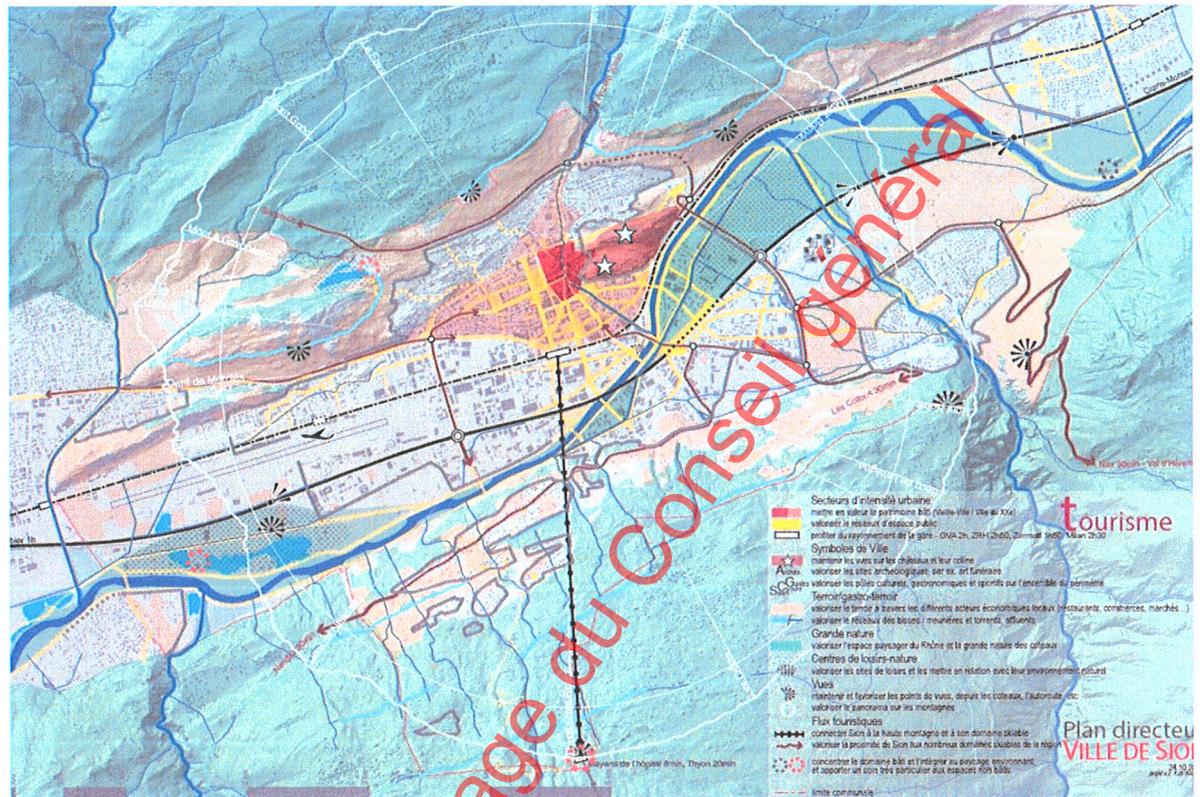
T3 : Le développement du tourisme doit valoriser les potentiels de la commune

- a) La ville
- b) Le terroir
- c) La grande nature
- d) Les villages et quartiers

T4 : Le développement du tourisme doit être maîtrisé

T5 : Le tourisme à Sion doit rechercher des synergies avec le réseau régional

S3 : Renforcer le développement du tourisme en se fondant sur les spécificités de Sion et en visant un haut niveau de qualité. »



Carte de synthèse de la stratégie touristique approuvée par le conseil municipal le 13 mai 2015

La liaison câblée s’inscrit pleinement dans cette vision stratégique. En effet, elle agit sur les objectifs stratégiques thématiques transverses définis par le **PDCom** suivant:

- « S’appuyer sur la préservation/ valorisation de la nature pour qualifier la ville ;
- Réduire la consommation afin d’atteindre l’équilibre besoins-demandes en valorisant les ressources localisées ;
- Renforcer le développement du tourisme en se fondant sur les spécificités de Sion et en visant un haut niveau de qualité ;
- Utiliser les potentiels du territoire pour qu’à une échelle donnée, l’usager puisse choisir le mode de transport le plus adapté ;
- Favoriser l’attractivité et le bon fonctionnement de Sion en guidant l’installation de la bonne entreprise au bon endroit ;
- Contenir le développement de la ville et favoriser sa qualité par des opérations exemples ».

Le chantier C.6 relatif au coteau du Cône de Thyon dresse les objectifs stratégiques suivants :

- « L’amélioration de la desserte à l’échelle du cône de Thyon par l’arrivée d’une liaison câblée plaine-montagne et des solutions innovantes de mobilité renforçant la chaîne de transport multimodale ;
- la valorisation de l’ouverture vers le tourisme de montagne, mais là aussi avec un très grand besoin de qualité (des accès comme des opérations immobilières) » ;

Ces objectifs sont mis en œuvre notamment par :

- « La réalisation d'une connexion câblée plaine-montagne (gare de Sion < Mayens de l'Ours < Thyon 2000).
- Chaque projet de construction sera suivi en veillant à son intégration par ses dimensions et son implantation ».

Document de travail à l'usage du Conseil général

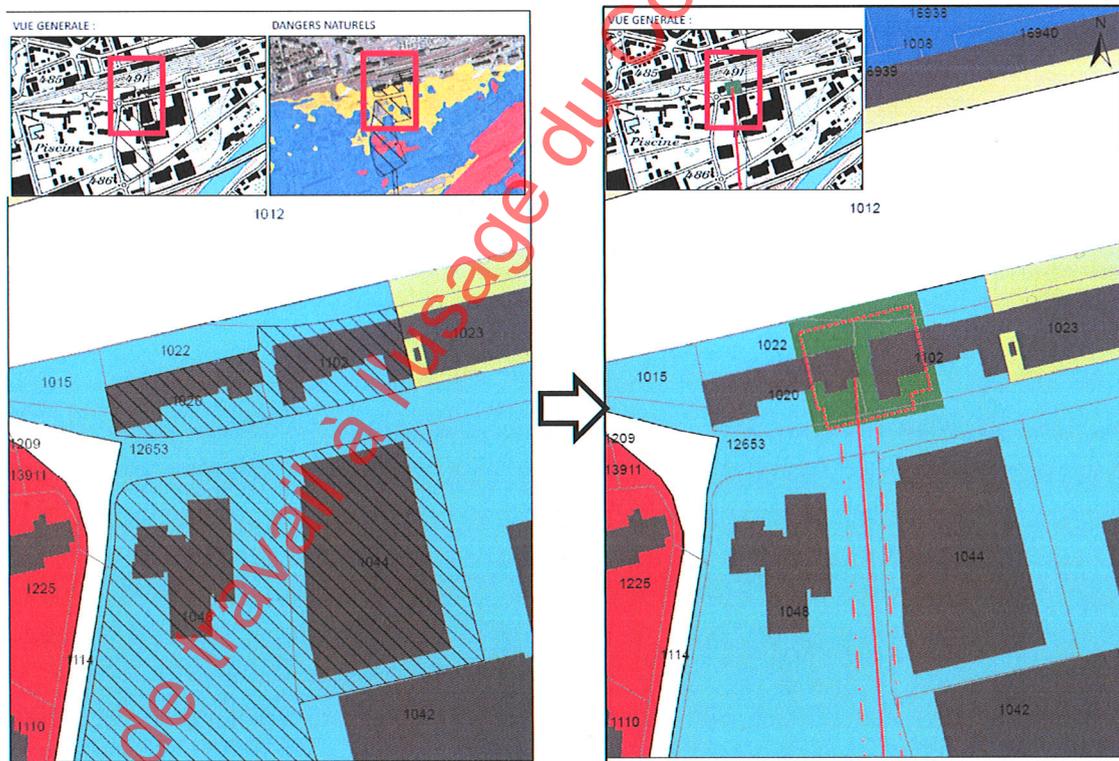
DOSSIER DE MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN D'AFFECTATION DES ZONES ET DU RÈGLEMENT COMMUNAL DES CONSTRUCTIONS (PAZ-RCCZ)

Afin d'affecter ces terrains en zone adéquate, la Commune de Sion doit établir un dossier de modification partielle du PAZ et du RCCZ.

Ce dossier porte sur :

- **Plans de modification partielle du PAZ (secteur station amont – Gare Sud et aval – Mayens de l'Ours) :**

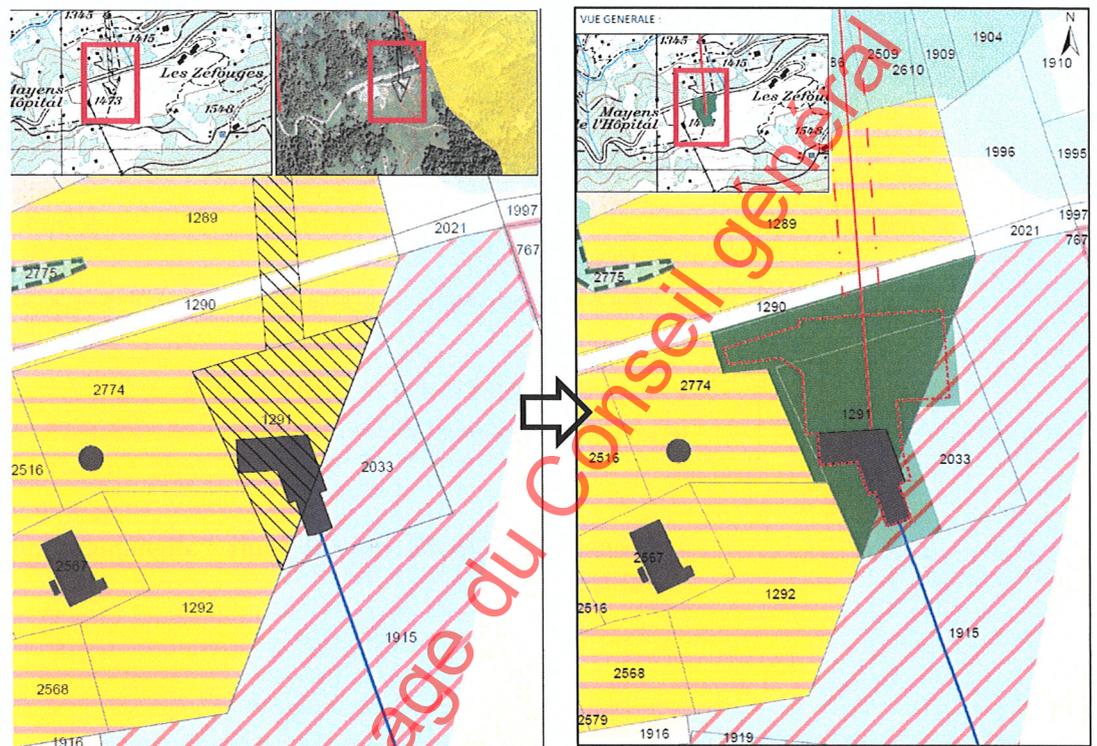
Station aval (avant/après modification) :



LEGENDE :

- | | |
|--|--|
| Zone de construction et d'installations publiques E Transport à câble et activités liées | Zone de construction et d'installations publiques D Campus |
| Station de départ/arrivée projetée | Zone collectif A |
| Tracé de la télécabine projeté | Zone industriel 2 |
| Plan d'alignement (7m à l'axe du tracé) | Zone intérêt général A |
| Parcellaire | Zone mixte de Cour de gare à aménager |
| Bâtiments existants | |

Station amont (avant/après modification) :



LEGENDE :

- Zone réservée
- Tracé de la télécabine existante
- Parcellaire
- Bâtiments existants
- Zone mixte de constructions et d'installation publiques et touristiques à aménager (DS III)
- Zone des mayens
- Secteur Zeffeuges (zone d'hôtel et d'habitation collectif des Zeffeuges -> Zone d'affectation différée)
- Zone de piste de ski (à titre indicatif; homologation suspendue)
- Zone agricole
- Aire forestière
- Cadastre forestier approuvé en 2005

La présente modification partielle du PAZ/RCCZ permet également de mettre en conformité la station avale de la télécabine de la Piste de l'Ours

L'avenant au RCCZ qui introduit une zone spécifique à l'implantation de l'installation câblée :

Document de travail à l'usage du Conseil général

*Article 71 ter du RCCZ de Sion***Zone de construction et d'installations publiques E : Transport à câble***Définition et destinations de la zone*

- ¹ Cette zone d'intérêt général, est destinée aux constructions et installations publiques pour le transport à câble et celles directement liées (services, commerces, espaces publics, accès).

Prescriptions architecturales et particulières

- ² Les espaces publics extérieurs sont ouverts sur le quartier environnant et assurent des connexions avec les autres installations de transports (interactions et perméabilité).
- ³ Le degré de sensibilité au bruit (DS) est fixé selon article 43 de l'OPB à DS III
- ⁴ Le champ d'application du présent article est défini pour l'ensemble du territoire communal de Sion (Sion et anciennes communes de Salins et des Agettes)

- **L'avenant au RCCZ qui introduit l'alignement de survol de l'installation câblée :**

*Article 59bis du RCCZ de Sion***Alignements d'installation de transport à câbles**

- ^{*} L'alignement figurant sur le plan d'alignement « liaison câblée Sion-Mayens de l'Ours » est reporté sur le plan d'affectation des zones, il a pour but d'empêcher de compromettre la réalisation de la liaison câblée et de rendre conforme l'installation aux dispositions sur l'aménagement du territoire.
- ² Dans le secteur défini par l'alignement, le survol, le passage des câbles, la construction de pylônes ou d'autres supports de voies, ainsi que les mouvements de terrains nécessaires sont autorisés, tout comme l'accès en lien avec la construction, l'entretien et la sécurité.
- ³ Dans l'emprise de l'alignement, il pourrait y avoir des incidences sur la vue, la surface et le gabarit des constructions ou encore l'entreposage. Des mesures liées à la sécurité pourraient être exigées.
- ⁴ Toute intervention (fouilles, modifications du terrain, entreposage, etc...) nécessite l'autorisation de l'instance compétente.
- ⁵ Un éventuel droit d'expropriation est prévu exclusivement dans le cadre de la procédure distincte selon la législation sur les installations à câbles transportant des personnes.
- ⁶ En cas de modification de l'alignement, la procédure définie dans la loi sur les routes est applicable.
- ⁷ Le champ d'application du présent article est défini pour l'ensemble du territoire communale de Sion (Sion et anciennes communes de Salins et des Agettes)

Les mesures prises pour les modifications partielles seront inscrites dans le RCCZ de Sion mais concerneront l'ensemble du nouveau territoire de la commune (Sion et anciennes communes de Salins et des Agettes).

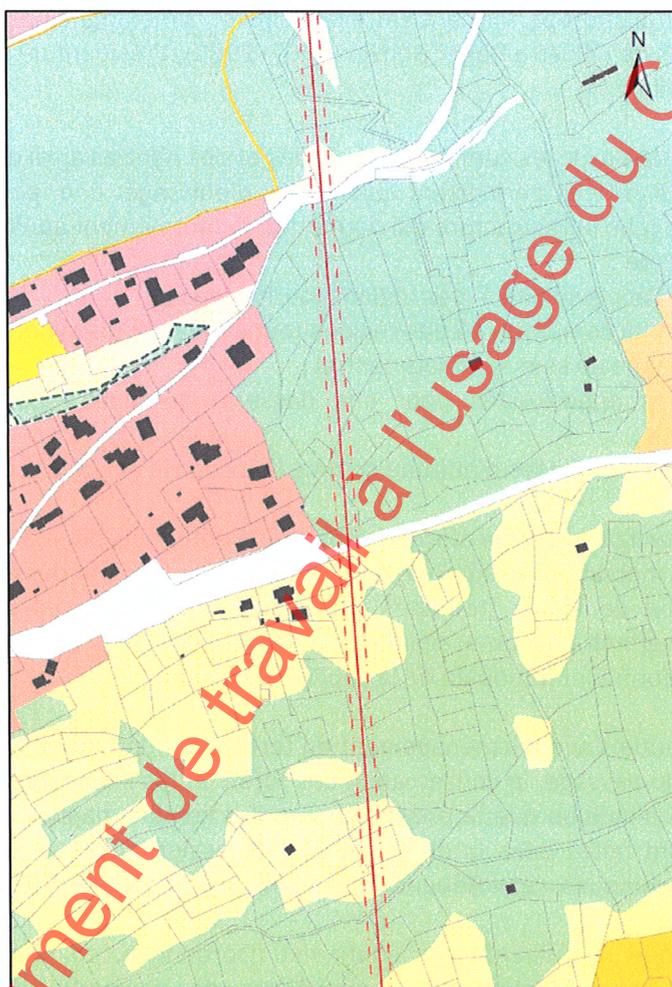
Le rapport technique selon l'article 47 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), qui détaillera et justifiera le projet, analysera les contraintes et la compatibilité de cette modification partielle du PAZ et du RCCZ aux bases légales en vigueur.

Il est rappelé que les modifications partielles ne sont autorisées actuellement que sous certaines conditions (selon directive de juin 2018 du service du développement territorial (SDT)) :

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

Le rapport 47 OAT joint au dossier de modification du RCCZ démontre ces triples conditions cumulatives.

Pour rappel, le plan de l'alignement de survol de l'installation câblée suit une procédure propre selon la Loi sur les routes.



Extrait plan d'alignement (LR)

OBJET :	
Plan C Echelle 1:2'500	
LEGENDE :	
— Tracé de la télécabine projeté	□ route
⌈ Plan d'alignement (7m à l'axe du tracé)	■ Zone de constructions et d'installations publiques A (DS II) et B (DS II)
□ Parcellaire	■ Zone résidentielle H30
■ bâtiments	■ Zone agricole
■ cadastre forestier 2005	■ Zone agricole protégée
■ Bosquet	■ Zone de protection paysage communale
■ Aire forestière	

CONCLUSION

La Ville de Sion a toujours entretenu un lien fort avec son coteau nord. Les familles patriciennes sêdunoises fuyant ponctuellement la plaine, y ont établi leur demeure estivale en construisant des chalets résidentiels aux Mayens de Sion. Aujourd'hui, plus d'un demi-millier de chalets sont dispersés entre 1250 m et 1450 m sur les territoires des Agettes, de Salins et de Vex et témoigne de ce lien historique fort entre la plaine et la montagne.

Ces lieux de villégiature sont cités par de nombreux voyageurs. Schiner, auteur de la Description du Département du Simplon (1812) en parle abondamment et Töpfer y conduisit sa troupe d'écoliers en 1843.

Des moyens de transport performant entre la plaine et la montagne ont été rêvés et déjà étudiés du temps de l'illustre Roger Bonvin (1907-1982), Président de la Ville de Sion et de la Confédération.

Les récentes fusions avec les communes de Salins et des Agettes ainsi que l'amélioration des technologies câblées permettent aujourd'hui d'envisager une fenêtre propice à la réalisation d'une telle infrastructure qui permettra, conformément au Plan sectoriel de la Confédération d'/de :

- assurer l'accessibilité à des régions touristiques ;
- renforcer la compétitivité des régions touristiques et les synergies entre Sion et la montagne au sein du Valais central ;
- offrir des opportunités pour une desserte de qualité pour la population résidente ;
- préserver les villages d'altitude comme lieux de vie et d'activités ;

Plus encore, cette liaison câblée offrira de nombreux potentiels pour la Ville de Sion et sa région pour une mobilité plus durable, tant du point de vue de la desserte résidentielle (pendulaires) que de loisirs (touristes de séjour/ excursionnistes-skieurs-vététistes journalier), permettant ainsi un accès direct à une altitude de 1'500m et ceci depuis le cœur de la plateforme multimodale de la capitale valaisanne.

Les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'environnement, la protection de la nature et du paysage, la conservation des forêts et les installations tierces ont été identifiés et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs. Ces vérifications approfondies sont faites dans la demande de concession et d'approbation des plans (« Documents techniques » et « Répercussions environnementales, EIE »).

Il est rappelé que la présente procédure est coordonnée, en ce sens qu'elle est conditionnée à l'homologation de la procédure de demande de concession et d'approbation des plans selon le droit régissant les installations de transport à câbles comprenant une étude d'impact sur l'environnement ainsi qu'à la procédure de demande d'alignement.

RECOMMANDATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Sur la base des explications qui précèdent et au vue de la mise à l'enquête du dossier le 3 juillet 2020, le conseil municipal propose au conseil général d'adopter ce projet de modification partielle du règlement des constructions et des zones (RCCZ) et du plan d'affectation des zones (PAZ) ceci afin de permettre la mise en place, au niveau communale, des conditions cadres d'aménagement du territoire pour la réalisation de la liaison câblée plaine-montagne.

En vous remerciant de réserver un accueil favorable à cette proposition, nous vous prions de croire, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres du conseil général, à l'expression de nos sentiments distingués.

Ce message a été adopté en séance du conseil municipal du 7 avril 2022.

VILLE DE SION

Le Président



Philippe Varone

Le Secrétaire



Philippe Ducrey

Annexes :

- A. Modification du PAZ (gare amont/ aval) ;
- B. Avenant au RCCZ (Zone transport à câble/ alignement de survol)
- C. Rapport 47 OAT et annexes
- D. Traitement des oppositions
 - o PAZ-RCCZ
 - o Plan d'alignement (pour information)

ANNEXE A : MODIFICATION DU PAZ (GARE AMONT/ AVAL) ;

Document de travail à l'usage du Conseil général

ANNEXE B : AVENANT AU RCCZ (ZONE TRANSPORT À CÂBLE/ ALIGNEMENT DE SURVOL)

Document de travail à l'usage du Conseil général

ANNEXE C : RAPPORT 47 OAT ET ANNEXES

Document de travail à l'usage du Conseil général

ANNEXE D : TRAITEMENT DES OPPOSITIONS

- PAZ-RCCZ
- Plan d'alignement (pour information)

Document de travail à l'usage du Conseil général