



PLAN DE QUARTIER «LES GOILLES»
PLAN SPÉCIAL D'AFFECTATION
MONTHEY

RAPPORT SELON
L'ARTICLE 47 OAT

**PLAN DE QUARTIER «LES GOILLES»
PLAN SPECIAL D'AFFECTATION, MONTHEY
RAPPORT SELON L'ARTICLE 47 OAT**

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION ET BUTS.....	3
2.	HISTORIQUE.....	3
2.1	HISTORIQUE DE L'USINE.....	3
2.2	HISTORIQUE DU PLAN DE QUARTIER.....	5
2.3	SITUATION GÉNÉRALE ET PÉRIMÈTRE DU PLAN DE QUARTIER.....	5
3.	LE PROJET.....	6
3.1.	FONDEMENT DU PROJET.....	6
3.2.	DESCRIPTIF DU PROJET.....	6
4.	CONFORMITÉ AUX BUTS ET AUX PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.....	8
5.	CIRCULATIONS ET STATIONNEMENT.....	9
6.	PRISE EN CONSIDÉRATION DES EXIGENCES LÉGALES EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.....	9
7.	PRISE EN CONSIDÉRATION DES OBSERVATIONS ÉMANANT DES PROPRIÉTAIRES..... ET DE L'ÉTAT.....	10
8.	CONCLUSION.....	11

ANNEXES / PLANS

PLAN DE QUARTIER «LES GOILLES» PLAN SPÉCIAL D'AFFECTATION, MONTHEY

RAPPORT SELON L'ARTICLE 47 OAT

1. INTRODUCTION ET BUTS

Le développement de la commune de Monthey pousse à repenser l'ancienne zone industrielle et historique de Giovanola, aujourd'hui Gessimo comme nouveau centre de vie et d'artisanat. Cette zone est bien située grâce à ses jonctions routières qui distribuent l'autoroute A1 (A9) et la route de la Vallée d'Illeaz menant à la France.

Elle sera aussi le passage d'une nouvelle entrée de la ville avec la création sur le périmètre Plan spécial «Clos-Donroux» d'un passage sous-terrain et d'un hub de mobilité (Train CFF, P+R, vélos, mobilité douce...)

Par conséquent, la commune de Monthey a décidé de mettre en oeuvre plusieurs plans de quartier dans cette zone :

- Le Plan spécial «Clos-Donroux» sur l'ancienne parcelle Giovanola, développée par la Commune.

- Deux plans de quartier dans les zones dites « périmètre de plan spécial » développés par les propriétaires des fonds.

Ce rapport se concentre uniquement sur les aspects du «Plan Spécial d'affectation».

2. HISTORIQUE

Les premiers signes d'une occupation sont perçus aux alentours du XI et XIIème siècles. Durant la première moitié du XIV siècle, l'artisanat était déjà développé avec notamment des moulins, des tanneries, des foulons, des battoirs, ainsi que d'autres établissements. Ils tiraient leurs énergies de roues hydrauliques, appelées les meunières, installées sur des canaux dérivés de la Vièze.

Monthey considérée comme première ville industrielle du Valais joue un rôle d'avant-garde, au XIXème, dans le secteur du verre, de la chimie, des pierres synthétiques et de la construction métallique. En 1888, la compagnie Giovanola est fondée, elle est basée à Monthey dans le quartier du « Clos Donroux ». Elle est une entreprise suisse de construction de remontées mécaniques et de montagnes russes. Elle cesse son activité en 2004.

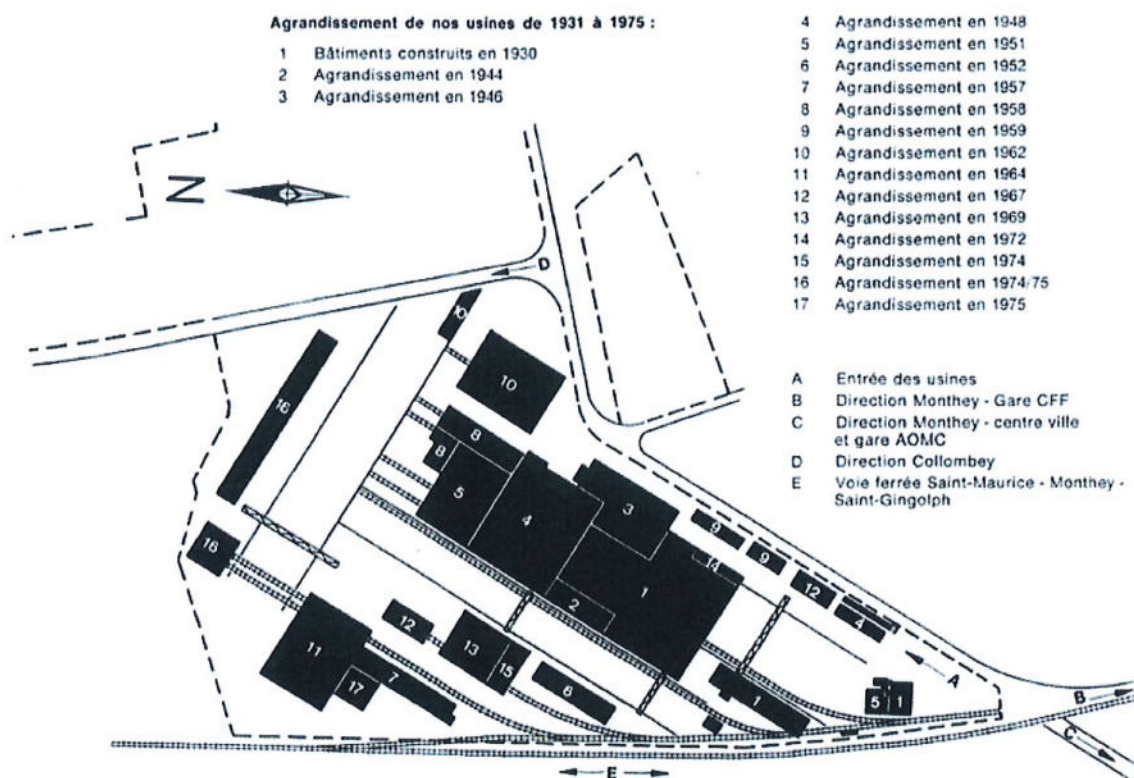
2.1 HISTOIRE DE L'USINE

Le premier atelier est installé en 1888 par M Joseph Giovanola. Il est destiné à la fabrication d'outils de carrière et de serrurerie proche du centre-ville, à côté du pont couvert.

En 1895, l'atelier se déplace vers la gare CFF où il peut ainsi profiter de la force motrice fournie par une roue à eau. Mais en 1931 l'usine qui occupe alors près de 70 personnes ne peut plus s'agrandir et se voit contrainte de déplacer ses ateliers au Clos-Donroux, site actuel de l'usine Giovanola. Dès lors l'usine ne cesse de s'agrandir, allant même jusqu'à créer une succursale en Inde pour la construction de conduites forcées et de pièces de chaudronnerie lourde. Mais dès le début des années 60 les nouvelles technologies d'automatisation et le coup de la main d'œuvre va amener à licencier progressivement du personnel. L'effectif passe alors de 764 employés en 1962 à 434 en 1979.

Au début des années 80 la concurrence dans le domaine de la métallurgie se fait de plus en plus forte si bien que l'on décide de spécialiser l'activité de l'usine dans la construction de « montages russes ». Mais ce marché était bien trop restreint pour une si grande entreprise malheureusement sur le déclin. En 2002, l'usine Giovanola fut mise en faillite.

Depuis, la commune de Monthey, propriétaire des terrains fait louer une partie des bâtiments en entrepôts pour des grands magasins mais aussi pour diverses activités ne trouvant pas de locaux à bon prix ailleurs, par exemple un lieu pour cours d'informatique, de danse, etc.



2.2 HISTORIQUE DU PLAN DE QUARTIER

Le plan de quartier des Goilles a été élaboré en étroite collaboration entre les propriétaires, la commune et les architectes pendant trois ans.

Les principales étapes de son élaboration :

23.12.2014 : Démarrage de l'étude du site.

03.07.2014 : Assemblée d'information entre propriétaires, bureau aalberti et commune pour discuter de la manière d'envisager le nouveau plan de quartier, rassembler les propriétaires sur une idée commune.

12.10.2015 : Séance entre certains propriétaires, la commune et le bureau aalberti pour avancement du projet, et présentation des devis des mandataires.

08.03.2017 : Séance entre commune, propriétaires et bureau aalberti, accord de la commune et des propriétaires pour réaliser la mise à l'enquête du plan de quartier.

04.05.2017 : Séance entre canton, commune et bureau d'architecture.

30.08.2017 : Préavis d'enquête favorable de la part de la commune.

07.09.2017 : Séance avec les services de la commune et SATOM pour discussion à propos du plan des infrastructures.

2.3 SITUATION GÉNÉRALE ET PÉRIMÈTRE DU PROJET

Le périmètre spécial « Clos Donroux » se situant à côté du plan spécial n°1 représente un potentiel important pour la réalisation de nouveaux logements, d'une série d'équipements publics et d'espaces collectifs de qualité.

Cette zone est marquée par des types d'urbanisation marquants de périodes distinctes. Celle du XIXe avec l'aménagement de la zone industrielle anciennement Giovanola et celle du tissu urbain majoritairement composé de logements et de commerces. Ce quartier hétérogène en termes d'architecture et d'urbanisme présente un réel potentiel de requalification et d'unification.

Le secteur Nord géré par le « Plan spécial Clos Donroux » va devenir le réceptacle d'activités commerciales, artisanales ainsi que des infrastructures publiques pour des activités sportives. L'aménagement d'un Palais des Congrès est également prévu dans ce secteur. Ce plan modifie l'actuel plan des zones et ses affectations pour réaliser un plan de quartier en adéquation avec la loi valaisanne sur l'aménagement du territoire.

Situé à 800 m de la gare (9 mn à pied) le périmètre jouit d'un accès rapide aux principaux axes de transport régionaux et cantonaux. Le secteur est également situé à 350 m du collège Reposieux et de la salle polyvalente. Les principaux commerces « Parc du Rhône » et « Manor » sont situés à 500 m et offrent donc un accès très rapide à ces installations commerciales.

C'est dans ce contexte que vient s'intégrer les logements du présent PQ. L'attractivité des futurs équipements et installations offre au « plan spécial n°1 » une situation propice à l'élaboration d'une mixité de logements et d'espaces verts.

LE PROJET

3.1 FONDEMENTS DU PROJET

La réalisation d'un plan de quartier sur cette zone se fonde sur le fait que le nouvel accès projeté pour la ville de Monthey va changer considérablement l'identité de toute la zone.

L'objectif de repenser cette zone est de permettre aux zones d'habitations existantes au Sud de s'intégrer avec les zones tertiaires et de créer un nouveau centre dynamique et respectueux pour la Commune de Monthey.

C'est pourquoi le périmètre qui était en zone d'habitations moyenne densité C (R6) et en zone artisanale (A2), passe entièrement en zone R9 « zone mixte d'habitation collective dense, commerciale et administrative avec plan de quartier »

Le plan spécial d'affectation a pour objectifs :

- Créer un chemin à mobilité douce en site propre qui traversera les parcelles du périmètre pour permettre aux habitants de rejoindre le centre-ville de Monthey par le passage sous-voies CFF (prévu aussi à mobilité douce par le plan de quartier «Gessimo»)
- Densifier le périmètre harmonieusement pour établir un lien entre la ville de Monthey et le plan d'agglomération inter-cantonale.
- Prévoir une harmonie des volumes sur tout le périmètre.
- Avoir des zones vertes plus importantes que ce que propose le règlement communal actuel
- Avoir un quartier perméable aux personnes à pied et à mobilité douce.
- Aménager une route 30km/h avec le quartier «Gessimo».
- Compléter l'offre commerciale et les services déjà implantés dans cette zone.
- Revaloriser une zone historique de Monthey.
- Limiter le phénomène d'étalement urbain par réaffectation de la zone industrielle et par la création de son propre règlement.

3.2 DESCRIPTIF DU PROJET

Cf : Plan de quartier 1.500

L'aménagement du plan de quartier propose d'harmoniser les constructions futures en s'imprégnant du tissu urbain pré-existant. L'utilisation rationnelle et raisonnable du sol offre la possibilité d'y intégrer des espaces verts ouverts sur la ville de Monthey. Le rez-de-chaussée principalement dédié au secteur «tertiaire» et est en directe connexion avec les espaces verts. Le projet contraste avec les flux de circulations routiers très importants sur les parcelles voisines.

LE PROJET :

La morphologie des constructions correspond au concept des « barres pliées ». Elle délimite des poches d'espaces verts pour les habitants, tout en permettant une densité rationnelle. Les circulations autour des bâtiments sont fluides et nombreuses, elles offrent de multiples échappées.

LES CONSTRUCTIONS :

Les bâtiments dans les gabarits de construction de type A comptent 5 étages sur rez, les bâtiments dans les gabarits de construction de type B comptent 6 étages sur rez. La morphologie utilisée pour les bâtiments implique principalement des typologies traversantes offrant des dégagements côté espaces verts. Les rez-de-chaussées mettent à disposition des espaces pour des activités, des locaux associatifs, des commerces et des habitations assurant ainsi la pluralité des usages et une ouverture du quartier sur l'extérieur.

Le rez-de-chaussée des bâtiments longeant la Route du Clos Donroux et le Plan Spécial « Clos Donroux » auront préférentiellement une affectation de services de proximité ou commerciale. Les rez-de-chaussée longeant la Route du Tonkin et le Chemin de l'arche auront préférentiellement pour affectation des logements.

LE CONCEPT PAYSAGER :

Les parkings sont positionnés de sorte à préserver le cœur du nouveau quartier, agrémentés par des espaces verts, des espaces de jeux, de loisir et de détente. (*Cf : Plan de principe des circulations*)

Le P.A.P. (*cf plan exemple + aménagement paysager*) fait référence à l'image du parc habité. Son concept est un paysage poreux laissant une multitude de possibilités pour la circulation piétonne et celle des vélos.

Le paysage n'est pas composé par des haies, des barrières ou des murets, mais il est ponctué par des aménagements extérieurs positionnés aléatoirement les uns par rapport aux autres.

En effet selon le concept, les zones végétalisées ne doivent pas suivre un dessin strict mais sont aléatoires, variées et de formes organiques. Les gabarits et les espèces des végétaux doivent offrir des contrastes visuels, les arbres ne seront pas plantés alignés. Le choix des espèces doit être fait dans l'objectif de créer un caractère sauvage et non sophistiqué au paysage (exemple : graminées, jachères, etc.)

Des petits massifs composés de différentes espèces longent ponctuellement les chemins de traverse et agrémentent les espaces verts. Ils permettent également de séparer les parkings aux espaces verts, ainsi que de séparer les places de jeux aux chemins de traverses, et aux espaces verts.

Les sols seront choisis afin de préserver une harmonie globale au sein du quartier, par exemple : pavés pour les parkings, gravier pour les chemins de traverse. La pelouse sera tondue sur la majeure partie du site, elle entoure des massifs de caractère sauvage. Elle sera néanmoins parfois non tondue pour obtenir des zones de prairie entourant les arbres. (*Cf : plan exemple + aménagement paysager+r références paysagères*).

Les accès pour les véhicules lourds du service du feu doivent être carrossables mais pas forcément goudronnés afin de conserver le caractère naturel du concept paysager. (*Cf : plan exemple + accès pompiers*).

Espaces publics : sont les chemins de traverse et les places de jeux. Ce sont des espaces dégagés, non plantés, et clairement délimités. Leurs formes sont géométriques et brisées.

Espaces semi-privés: sont les espaces entre les espaces privés et publics. Ce sont des espaces plantés, contenant des compositions de petits massifs de manière aléatoire. Leur délimitation avec les espaces privés et publics se fait par des massifs plus serrés.

Espaces privés sont les espaces se situant au pourtour des bâtiments construits. Ils sont libres d'aménagement. Les barrières visuelles telles que haies, murets, sont interdites.

LES PHASES :

La phase 1 permet le développement des constructions présentes dans le secteur phase 1 (*cf : Plan de quartier phase 1*). Elles pourront être réalisées dès homologation du présent plan de quartier.

La phase 2 permet le développement des constructions présentes dans le secteur phase 2 (*cf : Plan de quartier phase 2*). Ces constructions supplémentaires impliquent une augmentation du trafic, c'est pourquoi elles ne seront réalisées seulement lorsque la trémie d'entrée sera construite.

5. CONFORMITÉ AUX BUTS ET AUX PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet de ce plan de quartier et sa réglementation se basent sur la LAT, la LCAT et est en continuité du « Projet d'agglomération du Chablais ».

Notamment aux articles énumérés ci-dessous de la LAT en vigueur et du projet d'agglomération du Chablais:

Extraits de LAT :

« Art. 1 c : Favoriser la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays et de promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie »

« Art. 2 a.2 : Répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics. »

« Art. 2 c : Maintenir dans le milieu bâti de nombreux aires de verdure et espaces plantés d'arbres. »

Extraits du projet d'agglomération du Chablais extraits du rapport final en 2011:

« 4.2.4 Mobilité

Transports publics

Le scénario prévoit de restructurer le réseau de transports publics autour d'un axe ferroviaire fort Monthey-Collombey-Aigle permettant de relier directement les secteurs les plus peuplés de l'agglomération au réseau national ferroviaire (connecté en gare d'Aigle). Parallèlement, un réseau de bus d'agglomération, coordonné entre toutes les communes, relie les différentes localités de l'agglomération entre elles et aux gares du réseau ferroviaire. Ainsi, les centres sont directement connectés entre eux et au réseau national. Les zones d'activités sont également accessibles depuis l'entier de l'agglomération.

Mobilité douce

Enfin, compte tenu des distances des déplacements à l'intérieur des communes de l'agglomération ou entre communes voisines, une bonne part de ceux-ci peut se faire en modes doux. Les réseaux de mobilité douce sont dès lors améliorés dans les secteurs urbanisés alors que des liaisons cyclables entre villes et villages sont aménagées en coordination avec le projet paysager global »

« 5.1.1 Rappel des enjeux ayant trait à ce concept

Stationnement

Le nombre important de places de stationnement voitures existant dans l'agglomération favorise les déplacements automobiles et occupe un espace important dans les centres. Les règlements communaux de stationnement imposent, lors de constructions nouvelles ou de transformations, un nombre de places de stationnement supérieur à la norme. Une politique coordonnée du stationnement au niveau de l'agglomération permettrait d'agir, à la source, sur la répartition modale des déplacements.

Compte tenu de la taille modeste des centre-villes, des parkings en périphérie immédiate des centres permettraient de réduire l'occupation de l'espace public par le stationnement. »

En effet le projet propose un nouveau centre de vie pour Monthey, composé essentiellement de logements mais aussi de divers commerces et services. Le quartier étant entre le centre village et la zone d'activité de Clos-Donroux, il permet une décentralisation de l'attractivité du centre de Monthey. De plus, le réseau des transports publics sera réorganisé et desservira à l'avenir le périmètre du plan de quartier. La circulation des voitures étant interdite sur le site, les parkings extérieurs sont seulement présents en périphérie du quartier, le cœur est seulement praticable par les vélos ou les piétons.

Le nouveau plan de quartier s'inscrit dans le concept de parc habité, les gabarits de ne s'inscrivent pas dans une trame rectangulaire, mais préservent des vides de construction au creux des gabarits pliés, à échelle humaine. Ces creux permettant divers aménagements de loisirs, assurent des respirations dans le quartier, et seront ainsi lieux de vie sociale.

Les vides positionnés de manière aléatoire sont accompagnés d'arbres plantés également de manière aléatoire. Le concept de l'aménagement paysager est dans la continuité du plan de quartier (*cf plan exemple + aménagement paysager*), les espaces végétalisés sont nombreux et de petite échelle.

6. CIRCULATIONS ET STATIONNEMENT

La problématique des accès a été étudiée par le bureau d'ingénieurs « Transport plan » spécialisé dans les projets de planification des transports et les études acoustiques, et les services de la ville de Monthey. Ces réflexions ont permis de quantifier les flux de véhicules attendus tout en prenant en compte la question des circulations piétonnes et cyclables. Les grandes modifications par rapport à l'état actuel sont :

- La suppression de la circulation en surface sur le périmètre du PQ, favorisant ainsi la mobilité douce dans le quartier.

- La mise en souterrain de la majorité des stationnements, (hormis les places visiteurs) .

7. PRISE EN CONSIDÉRATION DES EXIGENCES LÉGALES EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

LA FAUNE :

Le périmètre du présent projet de PQ ne présentant aucun enjeux important pour la faune, les impacts de la phase de réalisation et d'exploitation sont jugés non-significatifs.

LA FLORE :

De très vastes espaces verts permettront l'installation de la flore indigène. *Cf Plan exemple + aménagement paysager*. Le plan d'aménagement paysager spécifique au PQ délimite les surfaces et leurs caractéristiques.

L' ÉNERGIE :

Les enveloppes thermiques des bâtiments et les installations techniques seront pensées en vue de réduire au maximum les besoins en énergie des bâtiments.

LES NUISANCES SONORES LIÉES AU TRAFIC :

Le degré de sensibilité au bruit du périmètre devrait passer dans son intégralité en DSII, selon l'évolution du circuit du train. Les bâtiments les plus proches de l'axe ferroviaire seront alors en dépassement des valeurs limites d'immissions. Des mesures de protection de nature typologiques et architecturales devront donc être prises en conséquence. Les accès au parking souterrain respectent les exigences de l'OPB.

GESTION DE L'EAU :

Un schéma directeur de gestion et d'évacuation des eaux a été réalisé par un ingénieur spécialisé dans le concept de gestion des eaux claires . *Cf : p13 Étude hydrologique et géologique jointe*.

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES :

Le PQ prévoit de diversifier les activités économiques existantes en les localisant dans des nouvelles surfaces au rez-de-chaussée des bâtiments, à proximité des voies de circulations.

8. PRISE EN CONSIDÉRATION DES OBSERVATIONS ÉMANANT DES PROPRIÉTAIRES ET DE L'ÉTAT

Ce projet, qui a reçu l'appui et les encouragements de l'Etat, a fait l'objet de nombreuses études à moyen et à court terme, notamment dans le cadre d'une étude de faisabilité développée par le bureau a|alberti. En parallèle, les locataires habitant le périmètre ont eu l'occasion de participer à toute l'évolution du projet, et ce jusqu'à présent, par le biais de diverses communications et assemblées.

En 2003, une étude à l'initiative de l'Etat et de la ville de Monthey, orientée sur les perspectives d'évolution du périmètre, a fait l'objet d'un rapport élaboré par le bureau Azure .

En 2007, l'OIDC décide de mandater les bureaux B+C, RR&A et SEREC pour réaliser une étude préliminaire du projet d'agglomération Monthey-Aigle. Les instances régionales souhaitaient en effet disposer d'une vision globale de leur agglomération afin de l'organiser de la manière la plus rationnelle possible.

9. CONCLUSION

Conforme à la planification, ce projet permettra aux autorités communales de poursuivre leur politique de développement urbain dans la préservation du cadre de vie dans un nouveau quartier qui va devenir central, sans générer de nuisances majeures.

Comme le démontre le présent rapport, ce projet de plan de quartier n'exerce pas une influence majeure sur le milieu directement considéré du point de vue de l'environnement. Il permettra une mise en valeur de cette zone, une plus-value pour les habitants et pour la ville.

Par sa situation ce périmètre devient aussi une nouvelle « porte d'entrée » de la ville de Monthey. Il s'inscrit également dans le cadre des études menées au vu d'une nouvelle agglomération « Monthey-Aigle ».

