

VOLET INTRODUCTIF



Plan directeur communal de Leytron
Mai 2021
© Commune de Leytron



COMMUNE DE LEYTRON
VILLAGE DE L'HUMAGNE

Auteurs



TABLE DES MATIÈRES

VOLET INTRODUCTIF	1
INFORMATIONS PRÉALABLES	6
Groupes de travail	6
Groupe de pilotage	6
Stratégie paysagère	6
Stratégie d'urbanisation	6
Stratégie de mobilité	6
Stratégie d'espaces publics	6
Stratégie touristique	6
Stratégie des affectations	6
liste des abréviations	7
Un outil décisionnel évolutif	8
Objectifs & fonctions	8
Cadre légal	8
Intégration politique & coordination cantonale	8
Le plan directeur de la commune de leytron	9
Structure du document	9
Portée du document	12
Historique de leytron	12
Contexte actuel	13

INFORMATIONS PRÉALABLES

GROUPE DE TRAVAIL 2016

GROUPE DE PILOTAGE

M. Patrice Martinet, Commune de Leytron, président
M. Alexandre Crettenand, conseiller communal de Leytron
M. Serge Villé, bureau Pascal Varone, architecte
M. Timothée Cachot, bureau Alpa, urbaniste

STRATÉGIE PAYSAGÈRE

M. Serge Ramuz, conseiller communal de Leytron
M. Mike Favre, conseiller communal de Chamoson
M. Alexandre Crettenand, conseiller communal de Leytron
M. Serge Villé, bureau Pascal Varone, architecte
M. Timothée Cachot, bureau Alpa, urbaniste

STRATÉGIE D'URBANISATION

M. Alexandre Crettenand, conseiller communal de Leytron
M. Serge Villé, bureau Pascal Varone, architecte
M. Timothée Cachot, bureau Alpa, urbaniste
M. Pascal Dussex, Service technique de la commune, chargé de sécurité
M. Patrice Blanchet, Service technique de la commune, technicien de commune

STRATÉGIE DE MOBILITÉ

M. Alexandre Crettenand, conseiller communal de Leytron
M. Serge Villé, bureau Pascal Varone, architecte
M. Timothée Cachot, bureau Alpa, urbaniste
Sgt. Olivier Crettaz, Police communale

STRATÉGIE D'ESPACES PUBLICS

M. Alexandre Crettenand, conseiller communal de Leytron
M. Serge Villé, bureau Pascal Varone, architecte
M. Timothée Cachot, bureau Alpa, urbaniste

STRATÉGIE TOURISTIQUE

M. Mathieu Carruzzo, citoyen de Leytron
M. Gianluca Lepori, Office du tourisme et Téléovronnaz, directeur
M. Pascal Mayoraz, Nivalp, chef de projet
M. Alexandre Crettenand, conseiller communal de Leytron
M. Serge Villé, bureau Pascal Varone, architecte
M. Timothée Cachot, bureau Alpa, urbaniste

STRATÉGIE DES AFFECTATIONS

M. Alexandre Crettenand, conseiller communal de Leytron
M. Serge Villé, bureau Pascal Varone, architecte
M. Timothée Cachot, bureau Alpa, urbaniste

LISTE DES ABRÉVIATIONS

LAT – Loi sur l'aménagement du territoire
PDCom – Plan directeur communal
PDCn – Plan directeur cantonal
PAZ – Plan d'affectation des zones
RCCZ – Règlement communal des constructions et des zones
SDT – Service du développement territorial
PAD – Plan d'aménagement détaillé
PTS – Projet de territoire suisse
CCDT – Concept cantonal de développement territorial
SDM – Service de la mobilité

UN OUTIL DÉCISIONNEL ÉVOLUTIF

OBJECTIFS & FONCTIONS

Le PDCom a pour but de fournir une vision stratégique et opérationnelle du développement de la commune de Leytron, en tenant compte des aspects susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation spatiale de son territoire. Il s'inscrit dans un processus politique multiscalaire¹ prenant en compte les stratégies de développement fédérales (Projet de territoire suisse - PTS) et cantonales (Concept cantonal de développement territorial - CCDT).

Le projet politique de développement communal définit des objectifs à concrétiser dans le PDCom, dont les qualités essentielles sont :

- La cohérence : le PDCom permet de gérer les actions multiples de la commune en intégrant les contraintes existantes, les politiques établies et les priorités.
- La coordination : le PDCom intègre les actions publiques et privées, émanant d'acteurs différents opérant dans des logiques et des procédures variées.
- La communication : Le PDCom informe les habitants, ainsi que les partenaires publics et privés, de la ligne de directrice en matière d'aménagement du territoire.

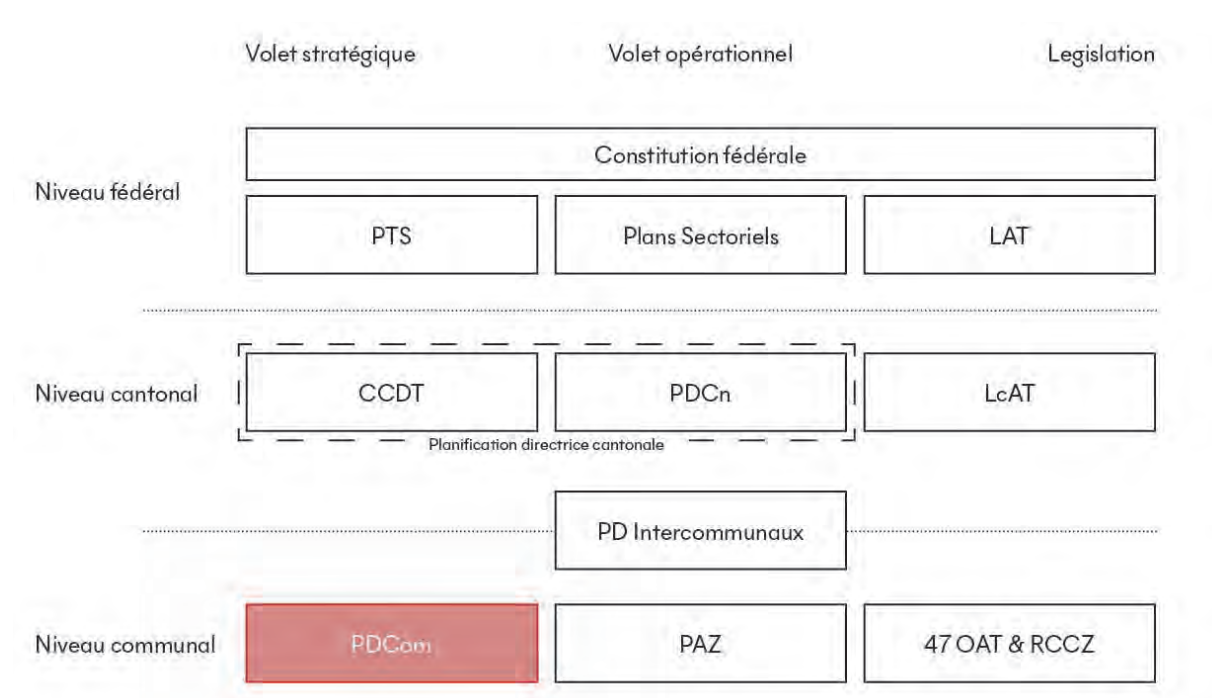
CADRE LÉGAL

Le présent document se base sur les bases légales suivantes :

- Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) du 22 juin 1979 : Art.1&2 LAT
- Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) du 2 octobre 1989 : Art. 47 OAT
- Loi du 23 janvier 1987 concernant l'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LcAT). (état au 15.04.2019)

INTÉGRATION POLITIQUE & COORDINATION CANTONALE

INTÉGRATION CANTONALE



¹ Processus liant les différentes échelles institutionnelles suisses à savoir la confédération, le canton et les communes.

COORDINATION CANTONALE

Dans le but d'assurer une coordination verticale (avec le canton) et horizontale (intercommunale), l'élaboration d'un plan directeur communal s'avère nécessaire. Il convient ainsi, selon les principes dictés par la LAT et les outils de planification cantonale, de fournir une vision de développement communal adapté au contexte local et régional. La coordination cantonale se fait grâce à trois outils, réunis sous l'entité appelée Développement territorial 2020 :

- un volet stratégique : le CCDT
- un volet opérationnel : le PDCn
- un volet législatif : la LcAT

Coordination avec la vision stratégique du CCDT

Le CCDT offre un cadre d'orientation et une aide à la décision pour les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire. Il favorise la collaboration par-delà les frontières territoriales, sectorielles et institutionnelles, et est coordonné avec les concepts et stratégies qui le concernent au niveau fédéral et cantonal, tels que le Projet de territoire suisse et les projets d'agglomération.

En tant qu'aide à l'orientation, il présente aux communes une vision à moyen et long terme de l'aménagement du territoire à un échelon supérieur (cantonal), laquelle permet de tendre vers un développement supra-communal.

Les visions du CCDT impactant le PDCom sont jointes aux annexes de ce document, sous forme d'une liste synthétique et d'une liste exhaustive.

Coordination avec le Plan Directeur Cantonal

Le présent document fut élaboré en intégrant les fiches de coordination du PDCn concernant les dynamiques propres à la commune de Leytron. La cohérence entre les stratégies cantonales et communales est ainsi garantie.

La liste exhaustive ainsi que le contenu complet des fiches concernées sont joints aux annexes de ce document.

LE PLAN DIRECTEUR DE LA COMMUNE DE LEYTRON

STRUCTURE DU DOCUMENT

VOLET STRATÉGIQUE

Le volet stratégique du PDCom permet de transmettre de manière synthétique mais complète, les différents objectifs de développement de la commune. Ce volet est composé de deux parties : les visions de développement et les mesures de mise œuvre principales par vision.

Visions de développement

Les ambitions de la commune sont présentées sous la forme de cinq visions de développement présentant les enjeux auxquels la commune fait face. Ces cinq visions sont articulées dans le but de fournir une lecture globale du territoire et de ses problématiques.

Mesures de mise en œuvre prioritaires

Chaque vision est développée en mesure de mise en œuvre. Ces dernières regroupent les mesures prioritaires à amorcer pour assurer un développement adapté de la commune.

VOLET OPÉRATIONNEL

Le volet opérationnel s'adresse aux décideurs, ou aux acteurs de la commune, dont l'activité aurait un impact sur les dynamiques territoriales. Il apporte un degré de précision plus élevé, en fournissant des objectifs et des mesures de développement par thème. Dans un deuxième temps, il présente les objectifs et les mesures concernant spécifiquement les stratégies de développement des deux pôles communaux, soit Leytron et Ovronnaz

Stratégie thématique

Issus des cinq visions de développement, six thèmes sont définis. Chaque thème se décline en une série d'objectifs débouchant sur des mesures adaptées. Cette structure permet d'aborder les problématiques et enjeux propres aux six thèmes tout en conservant les cinq visions de développement de la stratégie générale.

Stratégie de développement des pôles

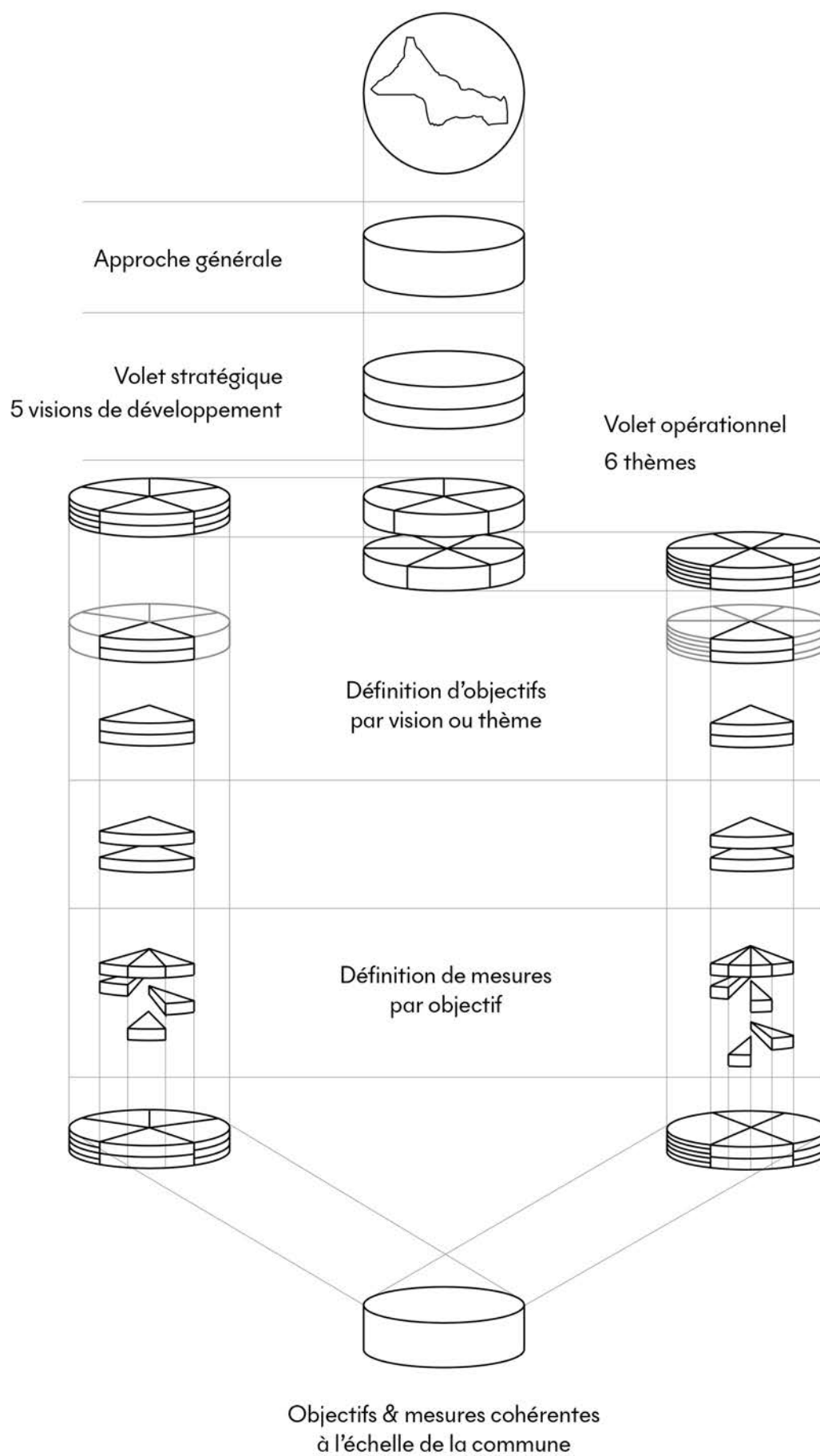
Le développement de la qualité de vie des pôles communaux représente un enjeu clé dans l'objectif d'améliorer la politique de développement de la commune.

Tableau de coordination des mesures

Ce tableau permet au décideur d'accéder rapidement aux mesures spécifiques en lien avec la mesure consultée. Un tel tableau garantit ainsi une action intégrée et transversale.

SCHÉMA DE LA STRUCTURE DU DOCUMENT

Le schéma ci-dessous détaille l'organisation stratégique du document, développant une approche globale en cinq visions majeures de développement. Ces dernières sont divisées en thèmes, puis en objectifs et en mesures.



PORTÉE DU DOCUMENT

L'élaboration du PDCom fournit une base réflexive et justificative à l'adaptation du PAZ et du RCCZ. Selon les exigences du PDCn : « La plan directeur communal sert notamment à planifier les besoins, orienter les projets, programmer les équipements et planifier les moyens financiers nécessaires. Garanti la cohérence de l'aménagement communal, aide à la décision et montre les besoins de coordination avec le canton et les communes voisines »

Le PDCom est un document volontairement liant pour les autorités communales. Le PDcom constitue un cadre de référence stable pour la coordination des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire communal. Il s'avère suffisamment souple pour offrir une marge de manoeuvre sans faire l'objet d'adaptations incessantes.

HISTORIQUE DE LEYTRON

Situé en plaine marécageuse due au Rhône vagabond, le village de Leytron est constitué à l'origine de trois quartiers distincts : Saint-Martin, la Vidondée et le Lavetan. En montagne, Ovronnaz est alors composé de quelques maisons de campagnes et d'alpages.

À partir des années 1955-60, l'augmentation du temps accordé aux loisirs et le développement du domaine skiable augmentent l'attractivité de la commune, qui s'urbanise fortement, notamment dans le village d'Ovronnaz. La plaine accueille les premiers lotissements pavillonnaires, pendant que les coteaux ensoleillés d'Ovronnaz et de Dugny se construisent. Dû au terrain instable de la région, les villages de Produit et de Montagnon voient leur croissance stagner puis régresser.

La commune est alors composée de deux pôles forts, Leytron et Ovronnaz, et des villages relais rythmant la montée vers la station de montagne.

Ces dynamiques d'évolution urbaines s'accroissent sous l'influence de phénomènes socio-culturels et/ou locaux, propres au XXème siècle. Ainsi, l'exode rural ou « la quête mythique de la campagne », l'essor de l'automobile, le prix des terrains autour des villes et la politique foncière de l'époque favorisent l'implantation de résidences individuelles en plaine.

En station, l'ouverture des bains thermaux et l'amélioration du domaine skiable augmentent considérablement l'attractivité de la station d'Ovronnaz aux yeux des touristes et des personnes en quête d'un lotissement de vacances situé dans un cadre idyllique et naturel. Ces dynamiques engendrent une croissance exponentielle de la construction. Leytron s'étale et Ovronnaz voit le nombre de chalets et de lotissements exploser.

Malgré cette urbanisation rapide et éparse, la commune de Leytron conserve l'aspect naturel et vert qui est aujourd'hui un atout majeur de la promotion du village, et de la commune entière.

Élément majeur influençant l'organisation spatiale du village, la liaison actuelle Ovronnaz-Jorasse ne sera créée qu'en 1969, après les succès mitigés des installations du Vieux Morthey, des Prés de l'Oncle, puis plus tard de Loutse. On retrouve aujourd'hui les traces de ces anciennes centralités dans l'organisation actuelle du village. En effet, les anciens départs des installations furent des attracteurs majeurs, et restent des repères structurants aujourd'hui. L'impact de ces diverses tentatives se traduit notamment par l'absence de centre affirmé et l'aspect éclaté du village.

CONTEXTE ACTUEL

CONTEXTE RÉGIONAL

Située à équidistance entre Martigny et Sion, la commune de Leytron jouit d'une situation idéale. L'accès en transport individuel motorisé (TIM) est extrêmement aisé mais la desserte en transports publics (TP) demeure lacunaire. Il existe cependant un gros potentiel de liaison avec la gare de Riddes, laquelle a été mise en place en décembre 2019, suite à la première version du PDCom, particulièrement important dans le cadre de l'instauration de la cadence des RER au quart d'heure. Il est primordial pour le développement de la commune de Leytron d'assurer cette liaison.

Cette situation dans la plaine du Rhône rend la commune très attractive pour les personnes désireuses de vivre en campagne, tout en conservant une grande proximité aux pôles urbains cantonaux. En résulte ainsi une urbanisation du milieu rural, par une population aspirant à des activités et des services urbains. Souvent décrite sous le terme de rurbanisation cette tendance découle malheureusement souvent sur un mitage du territoire, une inefficacité énergétique dû à l'éclatement des distances, et de potentielles tensions sociales entre néoruraux et ruraux d'origine.

D'un point de vue touristique, l'offre proposée par la commune se concentre actuellement dans le village d'Ovronnaz, alors que les autres villages de la commune attirent moins de touristes. Attracteurs touristiques principaux, Téléovronnaz et Thermalp luttent activement contre la concurrence environnante en proposant une offre combinée très attractive. La station demeure ainsi accessible, attirant un grand nombre de familles.

Parallèlement à cette offre touristique concentrée en montagne, la commune bénéficie d'un patrimoine paysager et agricole extrêmement riche avec, notamment, des cépages uniques cultivés sur le cône de déjection et sur les coteaux de l'Ardèche.

L'enjeu touristique auquel la commune fait face réside dans une restructuration profonde de son offre, autant sur le plan spatial que sur le plan organisationnel. Il s'agit donc de proposer un catalogue touristique diversifié, en exploitant les potentiels de la commune tout en évitant un éclatement de l'offre touristique. La collaboration entre les acteurs publics et privés du tourisme local devient ainsi un enjeu clé dans l'avenir touristique et économique de la commune.

Au-delà des synergies touristiques, la commune de Leytron fonctionne toujours plus en symbiose avec la commune de Chamoson. Il convient alors d'accompagner cette tendance bénéfique à chacune des communes en développant une coordination multi et transdisciplinaire efficace.

CONTEXTE COMMUNAL

La dispersion du bâti, due au contexte socio-culturel et politico-économique, a donné lieu à une organisation spatiale mettant à mal l'âme des différents villages. La commune recèle pourtant de nombreux potentiels et de multiples leviers sur lesquels s'appuyer pour favoriser un développement urbain durable et qualitatif.

Le principal enjeu réside donc dans l'augmentation de l'attractivité des villages et de leurs environs grâce à des refontes profondes des stratégies urbaine, touristique et paysagère.

Conformément aux nouvelles exigences en matière d'aménagement du territoire, la commune doit repenser la logique de ses dynamiques spatiales et orienter sa politique de développement vers des mesures visant à préserver les ressources non renouvelables, que sont le sol et le paysage. Le présent document s'efforce donc de trouver une stratégie de développement durable environnementalement, socialement et économiquement.

Informations générales sur la commune

1. Superficie : 2686 ha
2. Altitudes :
 - Leytron ~500m
 - Ovronnaz ~1300m
 - Point culminant 3051m (Grand Muveran)
3. Population: 3'250 habitants au 31.12.2020
 - Leytron : 2122 habitants
 - Ovronnaz et Dugny : 918 habitants
 - Produit, Montagnon et Les Places : 210 habitants

VOLET STRATÉGIQUE

Le volet stratégique du PDCom permet de transmettre de manière synthétique mais complète, les différents objectifs de développement de la commune. Ce volet est composé de deux parties : les visions de développement et les mesures de mise œuvre principales par vision.



Plan directeur communal de Leytron
Mai 2021
© Commune de Leytron



COMMUNE DE LEYTRON
VILLAGE DE L'HUMAGNE

Auteurs



TABLE DES MATIÈRES

VOLET STRATÉGIQUE	1
Visions de développement	6
Mesures de mise en œuvres prioritaires	8

VISIONS DE DÉVELOPPEMENT

L'ambition de la commune est ici déclinée en cinq visions de développement. Ces dernières présentent succinctement leurs problématiques contextuelles respectives.

V1. ASSURER L'ATTRACTIVITÉ DE LEYTRON ET OVRONNAZ EN AFFIRMANT L'URBANITÉ¹ DE LEURS CENTRES

Le dimensionnement des zones à bâtir a favorisé une dispersion du tissu bâti. Afin de contrer les impacts négatifs de cette dispersion, Leytron et Ovronnaz se doivent d'activer les outils nécessaires à concentrer le bâti d'une façon stratégique et de valoriser leurs centres respectifs pour garantir le développement d'une qualité de vie durable.

V2. DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE ATTRACTIF

Parallèlement à la volonté de requalifier les centres urbains, le développement d'un réseau de mobilité douce lisible et efficace est un enjeu clé. Il s'agira ainsi de définir des axes de perméabilités rayonnant depuis les pôles attracteurs de la commune et en lien avec des réseaux régionaux.

V3. AMÉLIORER L'INTÉGRATION DE LA COMMUNE DANS SON CONTEXTE INTERCOMMUNAL

Afin de s'adapter aux dynamiques locales, le PDCom de la commune vise à renforcer ses collaborations intercommunales dans le but de garantir une continuité territoriale à l'échelle régionale. Il est donc dans l'intérêt de la commune de Leytron, et dans celui de ses voisines, de développer une relation basée sur une consultation régulière et une collaboration spontanée sur les sujets ayant un impact intercommunal.

V4. ASSURER L'AVENIR TOURISTIQUE

L'enjeu réside dans la mise en relation des différentes offres de la commune, mais aussi au-delà, et dans le maintien de la fréquentation équilibrée entre les saisons. Il s'agit alors d'élaborer une vision touristique intercommunale intégrant tous les acteurs touristiques permettant d'imaginer un développement touristique durable.

V5. VALORISER LA FORTE COMPOSANTE VERTE PROPRE À LA COMMUNE

Leytron, Produit, Montagnon, Les Places, Dugny et Ovronnaz sont des villages jouissant d'une nature accessible et omniprésente. Il est primordial d'affirmer cette réputation et d'en faire un atout revendiqué au sein de la communication de la commune et de ses acteurs principaux.

1

Caractère de ce qui fait une ville, au sens de la qualité de vie générée par les fonctions agencées dans cette dernière.



MESURES DE MISE EN ŒUVRES PRIORITAIRES

V1. ASSURER L'ATTRACTIVITÉ DE LEYTRON ET OVRONNAZ EN AFFIRMANT L'URBANITÉ DE LEURS CENTRES

1. Identifier et réaménager les centralités urbaines de Leytron et Ovronnaz de manière à atténuer leur aspect routier
2. Réinstaurer une atmosphère de village en limitant le mitage du territoire
 - En réorganisant les densités selon des logiques propres à chaque village
 - En considérant la trame verte comme élément structurant

V2. DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE ATTRACTIF

1. Développer une stratégie de mobilité propre à chaque village
 - Leytron : Ralentir, fluidifier et diminuer la quantité du trafic de transit grâce à la construction d'une route de contournement à long terme afin de favoriser une réappropriation de la rue par les usagers.
 - Ovronnaz : développer des paliers de mobilités complétés par des chemins de traverses et un « axe vert »
2. Augmenter la perméabilité du tissu bâti pour assurer la continuité des itinéraires de MD
 - Afin d'encourager un report modal¹ des TIM vers la MD pour les trajets intra-urbains

V3. AMÉLIORER L'INTÉGRATION DE LA COMMUNE DANS SON CONTEXTE INTERCOMMUNAL

1. Valoriser les liens intercommunaux pour garantir une continuité au-delà des limites institutionnelles
2. Assurer cette cohérence grâce à une collaboration efficace et une consultation régulière des communes environnantes
3. Améliorer l'offre en matière de TP, prioritairement sur l'axe Ovronnaz – Riddes

V4. ASSURER L'AVENIR TOURISTIQUE

1. Définir des secteurs de développement touristique pour garantir une cohérence spatiale de l'offre
2. Déplacer le départ des installations au centre supérieur d'Ovronnaz pour faciliter les transitions entre les activités de montagne et les services offerts par le village
3. Développer une étroite collaboration intercommunale en créant un bassin touristique intercommunal avec la commune de Chamoson dans un premier temps
 - Soutenir les synergies entre les différentes offres
4. Maintenir et développer qualitativement l'activité ski
5. Valoriser les offres alternatives au ski
 - Valoriser les activités hivernales alternatives au ski
 - Valoriser les activités estivales et automnales
 - Valoriser le tourisme de plaine, lié à la culture et/ou au terroir
6. Assurer une croissance adaptée de l'offre en station grâce à l'élaboration de projets d'hébergement structuré à proximité des secteurs stratégiques

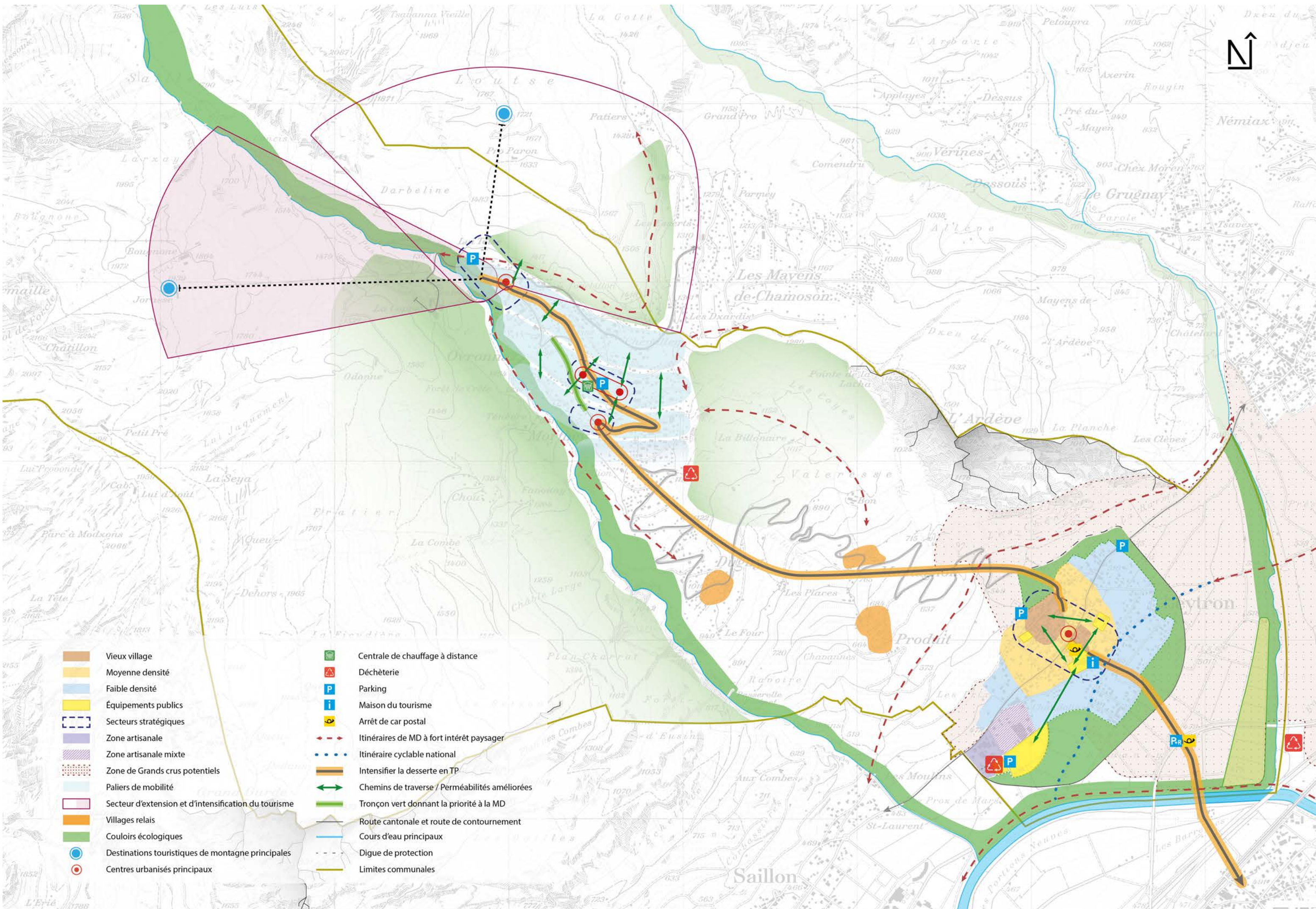
1 Rapport du nombre d'utilisateur reportant leur utilisation d'un mode de transport vers un autre.

V5. VALORISER LA FORTE COMPOSANTE VERTE PROPRE À LA COMMUNE

1. Augmenter l'accessibilité et l'attractivité de la nature environnante grâce à une promotion claire et un entretien constant des itinéraires à fort intérêt paysager
2. Intégrer l'aspect naturel dans le caractère des aménagements des EP, particulièrement au sein des secteurs stratégiques
3. Faciliter l'accès aux ressources renouvelables en développant un réseau de chauffage à distance
4. Faciliter le tri des déchets grâce à des infrastructures adaptées et localisées de manière stratégiques



- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Vieux village | | Centrale de chauffage à distance |
| | Moyenne densité | | Déchèterie |
| | Faible densité | | Parking |
| | Équipements publics | | Maison du tourisme |
| | Secteurs stratégiques | | Arrêt de car postal |
| | Zone artisanale | | Itinéraires de MD à fort intérêt paysager |
| | Zone artisanale mixte | | Itinéraire cyclable national |
| | Zone de Grands crus potentiels | | Intensifier la desserte en TP |
| | Paliers de mobilité | | Chemins de traverse / Perméabilités améliorées |
| | Secteur d'extension et d'intensification du tourisme | | Tronçon vert donnant la priorité à la MD |
| | Villages relais | | Route cantonale et route de contournement |
| | Couloirs écologiques | | Cours d'eau principaux |
| | Destinations touristiques de montagne principales | | Digue de protection |
| | Centres urbanisés principaux | | Limites communales |



VOLET OPÉRATIONNEL

Le volet opérationnel s'adresse aux décideurs, ou aux acteurs de la commune, dont l'activité ou les sujets d'intérêt ont un impact sur l'organisation spatiale du territoire. Il apporte un degré de précision plus élevé, en fournissant des objectifs et des mesures de développement par thème, soit les stratégies thématiques, puis pour chaque village principal, soit les stratégies de développement des centres.



Plan directeur communal de Leytron
Mai 2021
© Commune de Leytron



COMMUNE DE LEYTRON
VILLAGE DE L'HUMAGNE

Auteurs



TABLE DES MATIÈRES

VOLET OPÉRATIONNEL	1
STRATÉGIE THÉMATIQUE	8
Thèmes & Objectifs	8
Objectifs & Mesures thématiques	10
A. Stratégie paysagère, agricole et environnementale	12
B. Stratégie d'urbanisation	16
C. Stratégie de Mobilité	22
D. Stratégie d'Espaces publics	28
E. Stratégie Touristique et culturelle	34
F. Stratégie d'Affectations	40
STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES COMMUNAUX	46
Leytron	46
Ovronnaz	50



STRATÉGIE THÉMATIQUE

STRATÉGIE THÉMATIQUE

Afin d'appréhender au maximum la complexité du territoire et de ses dynamiques, nous avons segmenté notre approche de ce dernier selon six différents thèmes, comprenant chacun une liste d'objectifs relatifs détaillé dans la liste ci-dessous.

THÈMES & OBJECTIFS

A. STRATÉGIE PAYSAGÈRE, AGRICOLE ET ENVIRONNEMENTALE

- A1. Affirmer le rôle structurant de la trame verte et garantir les continuités écologiques
- A2. Valoriser et adapter les secteurs de production agricole aux besoins communaux
- A3. Améliorer le traitement des déchets grâce au tri et au recyclage
- A4. Déterminer une stratégie durable en matière d'approvisionnement en énergie
- A5. Adopter des mesures réduisant les nuisances sonores
- A6. Garantir la protection de la biodiversité

B. STRATÉGIE D'URBANISATION

- B1. Définir une stratégie de développement urbain et rural
- B2. Préconiser une densification propre à chaque village
- B3. Identifier les secteurs stratégiques
- B4. Assurer un développement stratégique de la zone artisanale
- B5. Garantir une cohérence avec le RCCZ

C. STRATÉGIE DE MOBILITÉ

- C1. Créer un réseau de mobilité douce lisible et agréable
- C2. Planifier le développement de la mobilité douce de loisirs (MDL) et inscrire les secteurs concernés dans le PAZ
- C3. Développer la compétitivité des transports publics (TP)
- C4. Réduire l'utilisation de la voiture pour les déplacements au sein des villages
- C5. Réduire les vitesses dans les villages
- C6. Adapter l'offre en matière de parking à ces objectifs

D. STRATÉGIE D'ESPACES PUBLICS (EP)

- D1. Garantir l'élaboration d'un réseau d'EP structurant et lisible facilitant l'orientation dans la station
- D2. Considérer les EP comme vecteurs de développement urbain et touristique
- D3. Développer un réseau d'EP par secteurs stratégiques
- D4. Hiérarchiser selon l'imagibilité des EP

E. STRATÉGIE TOURISTIQUE ET CULTURELLE

- E1. Élaborer une politique de développement touristique intercommunal
- E2. Concentrer spatialement l'offre touristique
- E3. Conserver l'équilibre de l'offre touristique entre les saisons
- E4. Valoriser le patrimoine culturel local

F. STRATÉGIE D'AFFECTATIONS

- F1. Permettre l'inscription légale des stratégies de développement urbain et rural
- F2. Assurer la conservation d'espaces verts stratégiques
- F3. Réorganiser les densités
- F4. Accompagner le développement touristique

OBJECTIFS & MESURES THÉMATIQUES

L'outil opérationnel prend son sens en détaillant les mesures nécessaires à mettre en place dans le but d'atteindre l'objectif énoncé. Pour résumer, chaque thème est composé d'objectifs, eux-mêmes divisé en mesures.

Le décideur ou lecteur peut ainsi accéder rapidement à une mesure concernant le projet en cours. Afin de garantir la vision globale voulue par le PDCom, le lecteur peut se référer au tableau de coordination des mesures pour consulter les relations inter-thématiques existantes. Il aura ainsi la garantie que son action s'intègre dans une vision transversale et holistique.



A. STRATÉGIE PAYSAGÈRE, AGRICOLE & ENVIRONNEMENTALE

A. STRATÉGIE PAYSAGÈRE, AGRICOLE ET ENVIRONNEMENTALE

A1. AFFIRMER LE RÔLE STRUCTURANT DE LA TRAME VERTE ET GARANTIR LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Utiliser le tracé de la route de contournement comme ceinture verte contenant le bâti (MESURE PRIORITAIRE)

1. Acquérir des parcelles à faible valeur agricole pour créer un réseau d'espaces verts aménagés de façon à faciliter l'appropriation par l'usager et garantissant une intégration dans le contexte environnemental
2. Identifier, protéger et relier les milieux naturels d'intérêts communaux et intercommunaux
3. Valoriser une expérience multiscalaire du paysage grâce aux aménagements :
 - Lier nature et aménagements urbains : Communiquer l'omniprésence de la nature dans les aménagements urbains (choix des matières, fonction donnée, ...)
 - Une nature accessible : Assurer l'accessibilité et l'attractivité des points d'intérêts situés en pleine nature grâce à des aménagements spécifiques (MESURE PRIORITAIRE)

A2. VALORISER ET ADAPTER LES SECTEURS DE PRODUCTION AGRICOLE AUX BESOINS COMMUNAUX

1. Mettre à jour le calcul des surfaces d'assolement (SDA)
2. Préserver les secteurs de grands crus potentiels et amorcer une collaboration intercommunale pour garantir leur continuité au delà des limites institutionnelles
3. Cultures herbagères : Valoriser cette production et garantir sa sauvegarde
4. Alpages : Valoriser les alpages situés sur les itinéraires touristiques (MESURE PRIORITAIRE)

A3. AMÉLIORER LE TRAITEMENT DES DÉCHETS GRÂCE AU TRI ET AU RECYCLAGE

1. Adapter les infrastructures afin de favoriser le tri des déchets (MESURE PRIORITAIRE)
2. Identifier les centres de tris communaux et intercommunaux (maxi-tris)
3. Définir une stratégie d'élaboration d'un réseau de mini-tris.

A4. DÉTERMINER UNE STRATÉGIE DURABLE EN MATIÈRE D'APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE

1. Faciliter les mesures de diminution de dépendances aux ressources non renouvelables
2. Faciliter l'utilisation des énergies renouvelables (solaire, géothermique, biomasse, ...)
3. Intégrer les préconisations fournies par le concept énergétique régional

A5. ADOPTER DES MESURES RÉDUISANT LES NUISANCES SONORES

1. Favoriser les mesures réduisant les nuisances sonores sur l'ensemble du territoire communal
2. Diminuer les nuisances sonores au sein des secteurs sensibles comme les bâtiments d'intérêts public ou les quartiers résidentiels

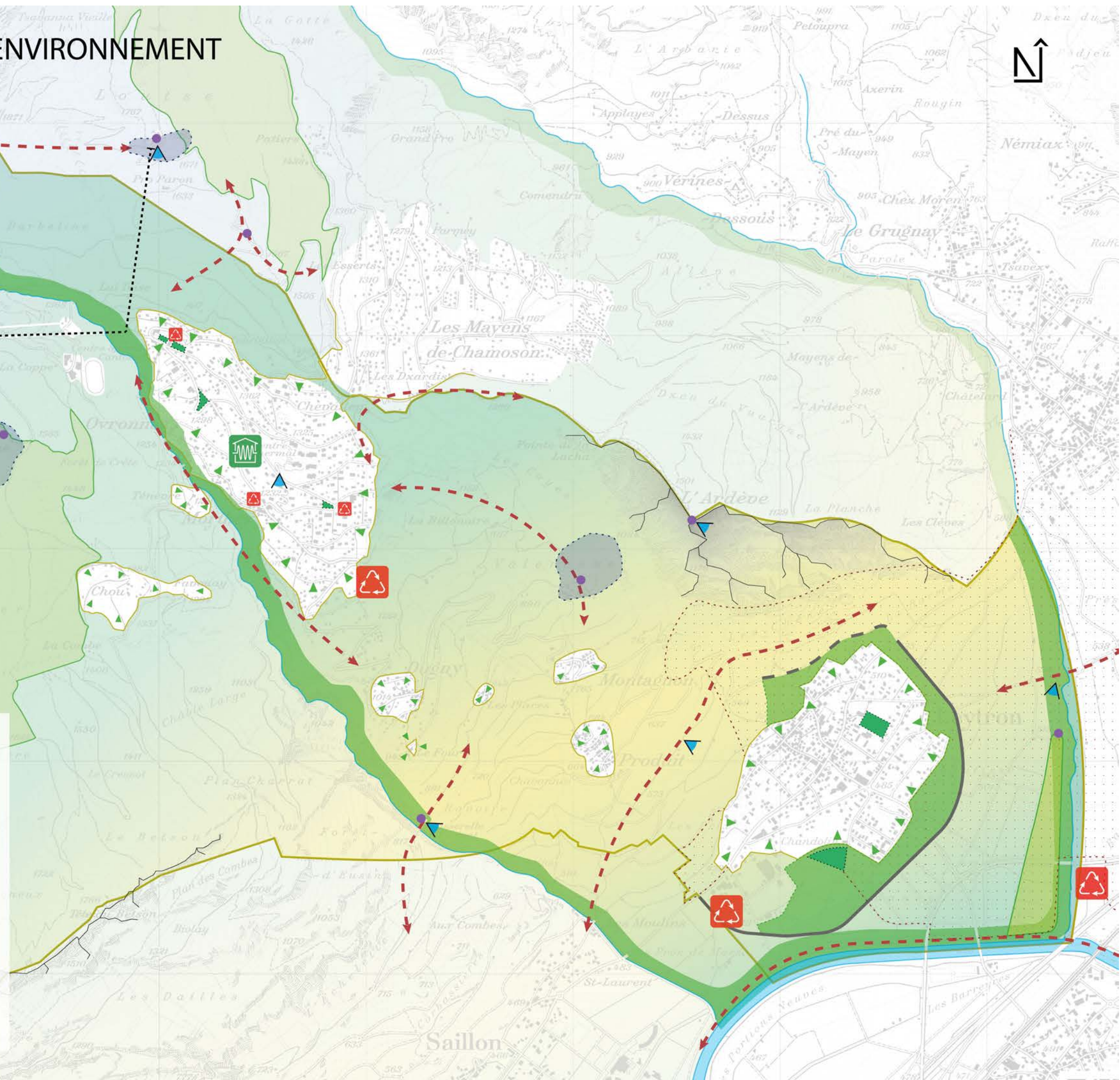
A6. GARANTIR UNE PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

1. Soutenir les initiatives visant à garantir un haut niveau de biodiversité
2. Favoriser la protection et l'utilisation d'espèces adaptées au contexte environnemental local
3. S'assurer de la mise en place et de la préservation de réseaux écologiques et de corridors à faune

PAYSAGE, AGRICULTURE & ENVIRONNEMENT



- Couloir écologique
- Zones de tranquillités/Milieu naturel de qualité
- Itinéraires à forte composante paysagère
- Limite actuelle du bâti
- Percées vertes
- Zone de production agricole : Alpage/Production Herbagère
- Zone intercommunale de Grands Crus potentiels
- Tracé de la route de contournement
- Points d'intérêts paysagers communaux
- Secteurs paysagers : Plaine/Coteaux/Station/Montagne
- Point de vue important
- Maxi-tri (inter)communal
- Mini-tri de quartier
- Centrale de chauffage à distance
- Liaison cablée
- Cours d'eau
- Digue de protection
- Espaces verts urbains à fort potentiel



An aerial photograph of a town and its surrounding landscape, including fields and a road network, viewed from a high vantage point with tall grass in the foreground. The entire image is overlaid with a semi-transparent green filter.

B. STRATÉGIE D'URBANISATION

B. STRATÉGIE D'URBANISATION

B1. DÉFINIR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET RURAL

1. Contenir le bâti, dévolu à l'habitat, dans les limites actuelles d'urbanisation
2. Considérer la trame verte comme un élément structurant le développement urbain et rural
 - Leytron : Conserver une zone tampon entre la potentielle route de contournement et la limite-du bâti actuelle
 - Ovronnaz : Garantir une faible densité entre Ovronnaz et les Mayens-de-Chamoson pour faciliter la circulation de la faune
3. Propre à Ovronnaz et à Dugny: Penser une urbanisation stable et durable articulée autour d'une offre touristique capable de s'adapter à l'évolution du tourisme et aux différentes saisons
4. Valoriser les villages des coteaux pour rééquilibrer la commune
5. Assurer la coordination avec le thème Affectations

B2. PRÉCONISER UNE DENSIFICATION PROPRE À CHAQUE VILLAGE

1. Leytron – Favoriser une urbanisation radioconcentrique décroissante à partir du centre
2. Ovronnaz – Créer une densification par palier en intégrant leurs caractéristiques respectives dans le langage utilisé pour les aménagements urbains
3. Dugny – Considérer Dugny comme une entité indépendante d'Ovronnaz malgré la continuité du bâti entre les deux villages
4. Les Places, Produit, Montagnon – Valoriser les caractéristiques locales propres à chaque village pour développer leur attractivité (Passerelle à Farinet aux Places, Le Four Banal à Montagnon, ...)

B3. IDENTIFIER LES SECTEURS STRATÉGIQUES

1. Identification des centralités urbaines jouant le rôle de noyaux multifonctionnels de densification
 - Faciliter l'implantation de commerces et d'hébergement structuré à proximité de ces centralité
2. Préserver et valoriser les caractéristiques des secteurs de Vieux Village :
 - Considérer ces secteurs comme des attracteurs touristiques
 - Valoriser leur patrimoine local respectif (architecture, terroir, histoire, ...)
 - Proposer un plan d'aide à la rénovation dans ces secteurs (MESURE PRIORITAIRE)
 - Constituer une commission des vieux villages responsable de leur préservation et de la valorisation
3. Développer une logique d'aménagement basée sur les caractéristiques de chaque secteur ou paliers de développement pour faciliter l'orientation
4. Secteurs touristiques intensif & extensif :
 - Localiser l'épicentre des activités de montagnes à la pointe d'Ovronnaz (MESURE PRIORITAIRE)
 - Relier cet épicentre aux activités existantes et futures
 - Localiser les portes d'entrée du tourisme extensif à Ovronnaz
 - Valoriser le tourisme culturel en plaine
5. Définir, pour chaque secteur de requalification, des règles de réaménagement dans le RCCZ afin de garantir leur intégration dans le contexte local

B4. ASSURER UN DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE DE LA ZONE ARTISANALE

1. Permettre l'implantation de services pour créer une meilleure mixité entre les activités et le secteur d'habitations

B5. ASSURER L'INSCRIPTION DES OBJECTIFS DU PDCom DANS LE RCCZ

1. Revoir le RCCZ et y intégrer des règles précises pour chaque secteur de développement :
 - traitements des abords de la route cantonale
 - traitement des façades
 - utilisation de matériaux précis
 - conservation de percées vers le grand paysage

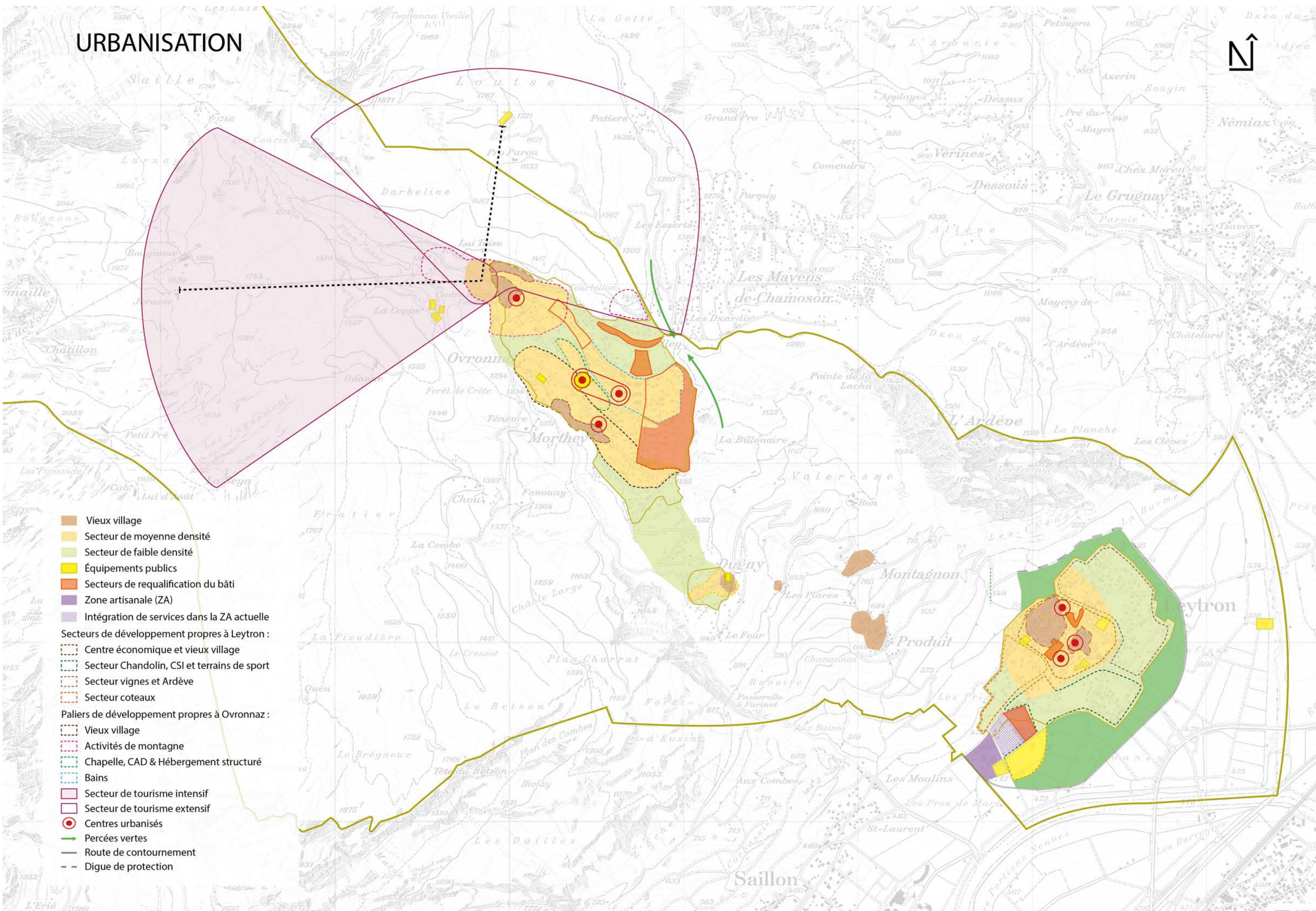
B6. CONSERVER ET DÉVELOPPER LES SYNERGIES DANS LA GESTION ET L'EXPLOITATION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

1. Conserver et développer ces synergies afin d'assurer une fonctionnalité permanente des équipements publics
2. Faciliter les synergies entre services publics différents et entre communes différentes

URBANISATION



- Vieux village
- Secteur de moyenne densité
- Secteur de faible densité
- Équipements publics
- Secteurs de requalification du bâti
- Zone artisanale (ZA)
- Intégration de services dans la ZA actuelle
- Secteurs de développement propres à Leytron :
 - Centre économique et vieux village
 - Secteur Chandolin, CSI et terrains de sport
 - Secteur vignes et Ardèche
 - Secteur coteaux
- Paliers de développement propres à Ovronnaz :
 - Vieux village
 - Activités de montagne
 - Chapelle, CAD & Hébergement structuré
 - Bains
 - Secteur de tourisme intensif
 - Secteur de tourisme extensif
 - Centres urbanisés
 - Percées vertes
 - Route de contournement
 - Digue de protection



An aerial photograph of a river valley, overlaid with a semi-transparent olive-green filter. A river winds through the center of the valley, flanked by fields and a network of roads. A small cluster of buildings, likely a village, is visible in the upper right. The foreground shows a rocky, grassy slope.

C. STRATÉGIE DE MOBILITÉ

C. STRATÉGIE DE MOBILITÉ

C1. CRÉER UN RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE LISIBLE ET AGRÉABLE

1. Identifier et prioriser les itinéraires stratégiques dans et hors des villages.
2. Activer les itinéraires de mobilité douce en aménageant des points stratégiques (MESURE PRIORITAIRE) :
 - Extrémités d'un itinéraire
 - Nœuds d'inflexions (Croisement à aménager pour aider l'utilisateur à s'orienter)
 - Aménager des points le long de l'itinéraire selon la longueur de ce dernier
 - Créer une passerelle traversant la Losentse
3. Hors des villages : Prioriser les itinéraires selon leur connectivité et/ou leur potentiel touristique
4. Leytron : Activer des perméabilités stratégiques. Principalement des itinéraires facilitant l'accès d'un pôle du village à un autre.
5. Ovronnaz : Aborder le développement de la mobilité par palier puis créer un réseau de chemins de traverses pour relier ces différents paliers. Articuler ce réseau autour d'un tronçon verdurisé apaisé parallèle à la route cantonale
6. Développer le réseau cyclable dans les villages pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements courts.
 - Inscrire la nécessité d'équiper les équipements publics et les attracteurs majeurs de la commune de parcs à vélo
 - Assurer l'intégration de ces itinéraires cyclables dans le réseau extra communal.

C2. PLANIFIER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DOUCE DE LOISIRS (MDL) ET INSCRIRE LES SECTEURS CONCERNÉS DANS LE PAZ

1. Faciliter le lien entre le centre supérieur d'Ovronnaz et le départ des installations
 - Long terme : Déplacer le départ des installations sur le terrain du Babylift (MESURE PRIORITAIRE).
 - Court terme : Réaménager les abords de la RC entre la pension d'Ovronnaz et le départ actuel des installations. Y intégrer un aménagement fonctionnel durant toutes les saisons touristiques : chemin de MD en été/automne, piste de ski en hiver (MESURE PRIORITAIRE).
 - Inscrire cette volonté dans le PAZ grâce à une adaptation de zone des parcelles concernées.
 - Engager les procédures pour déclasser la route entre la pension et le centre sportif dans le but de réduire la vitesse maximale autorisée.
2. Valoriser les itinéraires verticaux entre Leytron et Ovronnaz
 - Via la promenade de la Salentse
 - Via le plateau de Valeresse
3. En plaine, valoriser les itinéraires existants et les relier aux itinéraires extra-communaux
 - « Du cep à la cime » à Chamoson grâce à la création d'une passerelle traversant la Losentse
 - Au « Chemin du Vignoble » qui relie Sion à Martigny
 - À l'itinéraire cyclable cantonal du Rhône. Ce dernier sera modifié suite à la construction de la passerelle de la Losentse
4. Identifier la Petite Corniche comme plaque de redistribution pour accéder aux différents itinéraires ou activités de montagne. (MESURE PRIORITAIRE)
 - Adapter la fonction de cet itinéraire selon la saison : Été : Lien, VTT, etc. Hiver : Lien, piste de ski de fond, etc.
5. Conserver la compatibilité de l'offre entre Jorasse et Loutse
 - Identifier Jorasse comme épiscetre principal pour la MDL de montagne (Trottinettes, Flowtrail, Luge, Peau de phoque, ...)
 - Identifier Loutse pour la promenade plus accessible et moins « sportive » (Alpage didactique, raquettes, ...)
6. Assurer la connectivité entre les centres urbains et les itinéraires de loisirs

7. Développer une liaison de mobilité douce vers les Bains de Saillon
8. Mettre en valeur l'accès piéton à la passerelle à Farinet, ainsi qu'un chemin de retour pour la via Farinetta

C3. DÉVELOPPER LA COMPÉTITIVITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS (TP)

1. Augmenter l'attractivité des TP sur la ligne Riddes - Leytron - Ovronnaz. Augmenter le volume de déplacements (MESURE PRIORITAIRE)
2. Déplacer l'arrêt principal de l'Ancienne Poste vers la Chapelle pour garantir une circulation plus directe (MESURE PRIORITAIRE)
3. Aménager les arrêts principaux afin d'augmenter l'imagibilité de ces derniers
4. Assurer une coordination entre TP et Tourisme
 - Étoffer l'offre de la navette : desservir des arrêts supplémentaires et prolonger ce service dans le temps
 - Assurer la desserte des principaux attracteurs touristiques que sont les Bains et TéléOvronnaz

C4. RÉDUIRE L'UTILISATION DE LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS AU SEIN DES VILLAGES

1. Développer un réseau de MD efficace, sûr et attractif afin de rendre la MD quotidienne plus efficace sur les déplacements courts
2. Planifier, en discussion avec le canton, la création d'une route de contournement (MESURE PRIORITAIRE).
 - Afin de réaffecter la route cantonale du centre en route communale dans le but de réaménager les traversées problématiques
 - Encourager l'élaboration d'une phase test de requalification du centre afin de déterminer la nécessité de la route de contournement
 - Sortir le trafic touristique du centre de Leytron

C5. RÉDUIRE LES VITESSES DES VÉHICULES MOTORISÉS DANS LES VILLAGES

1. Aménager les abords de la route cantonale afin de faciliter les traversées et de mettre en évidence les piétons, cyclistes et autres usagers de MD dans les centres (MESURE PRIORITAIRE)
 - Rompre avec la vision routière afin de révéler l'urbanité du village concerné
 - Marquer les portes d'entrée des villages relais
2. Augmenter la sécurité des piétons dans les quartiers d'habitations grâce à des aménagements adaptés
 - Créer des aménagements basés sur la compréhension des comportements des habitants pour faciliter l'appropriation de ces derniers
 - Diminuer les vitesses maximales autorisées et requalifier les zones selon une logique de proximité au centre et de respect du contexte local
3. Marquer les portes d'entrée des villages relais
 - Signaler la vie de village par des aménagements sur les abords de la RC ou en traitant directement le revêtement si possible

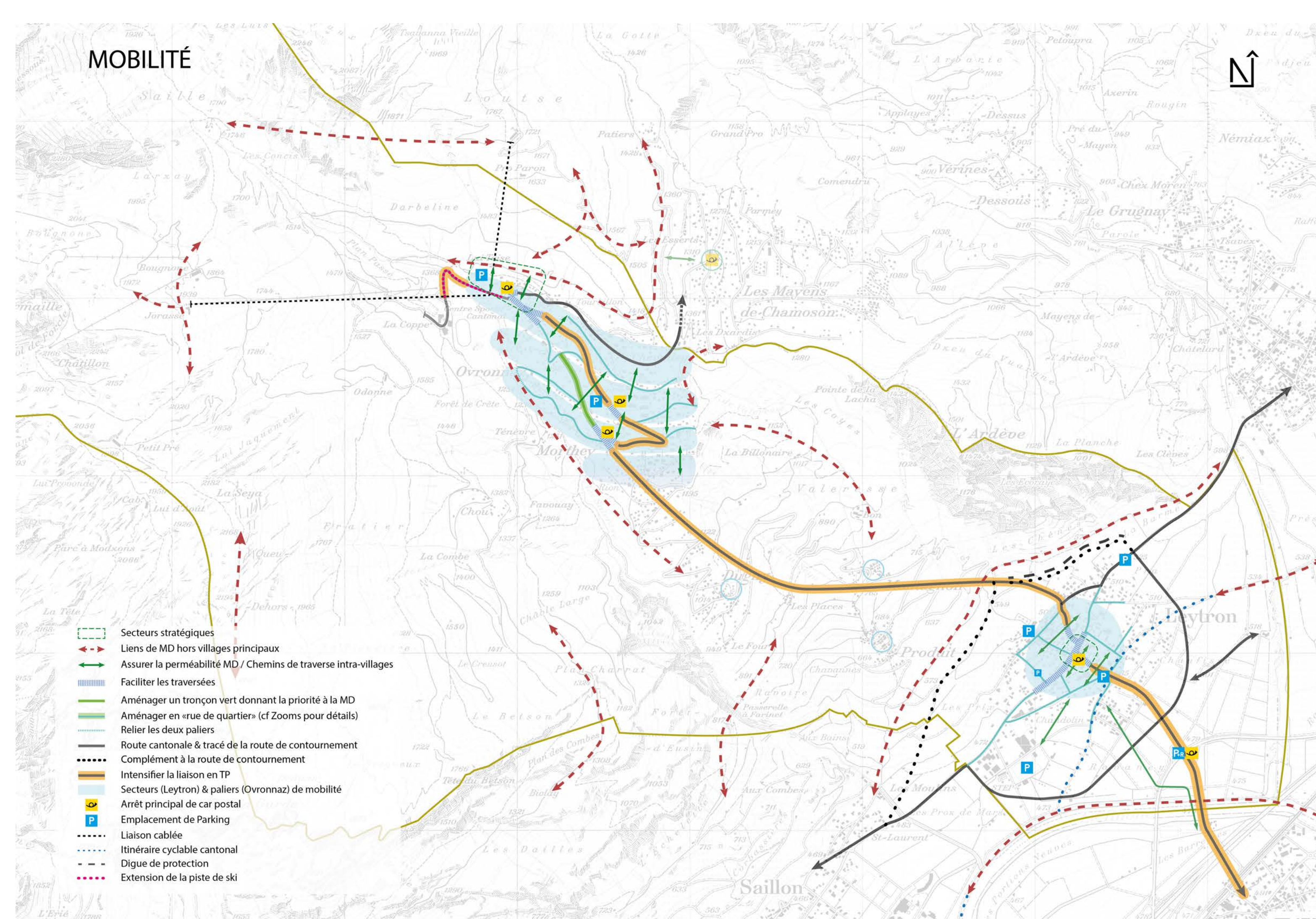
C6. ADAPTER L'OFFRE EN MATIÈRE DE PARKING À CES OBJECTIFS

1. Définir des secteurs propices à l'accueil de parkings (et parking d'échange) en bordure du village (MESURE PRIORITAIRE).
2. Diminuer le nombre de place de parcs et la durée du stationnement au centre de Leytron
3. Favoriser la création de parkings souterrains à Ovronnaz
4. Prévoir des places de stationnement pour la passerelle à Farinet

MOBILITÉ



- Secteurs stratégiques
- - - Liens de MD hors villages principaux
- Assurer la perméabilité MD / Chemins de traverse intra-villages
- Faciliter les traversées
- Aménager un tronçon vert donnant la priorité à la MD
- Aménager en «rue de quartier» (cf Zooms pour détails)
- Relier les deux paliers
- Route cantonale & tracé de la route de contournement
- Complément à la route de contournement
- Intensifier la liaison en TP
- Secteurs (Leytron) & paliers (Ovronnaz) de mobilité
- Arrêt principal de car postal
- P Emplacement de Parking
- Liaison câblée
- - - Itinéraire cyclable cantonal
- - - Digue de protection
- - - Extension de la piste de ski



An aerial photograph of a village and its surrounding landscape, including fields, roads, and a river. The image is overlaid with a semi-transparent green filter. In the foreground, there is a rocky hillside with tall, dry grass. The text "D. STRATÉGIE D'ESPACES PUBLICS" is written in white, bold, sans-serif capital letters across the middle of the image.

D. STRATÉGIE D'ESPACES PUBLICS

D. STRATÉGIE D'ESPACES PUBLICS

D1. GARANTIR L'ÉLABORATION D'UN RÉSEAU D'EP STRUCTURANT ET LISIBLE FACILITANT L'ORIENTATION DANS LA COMMUNE

1. But : faciliter la création de repères mentaux :
 - En aménageant des nœuds d'inflexion ou espace ponctuels du réseau piéton afin de permettre à l'usager de structurer sa représentation du village ou de la commune.
2. Aménager les EP en considérant les caractéristiques de chaque secteur ou palier de développement comme base dans la conception du projet en question (MESURE PRIORITAIRE)
 - Tout en conservant un langage commun afin de garantir une image cohérente à l'échelle de la commune.
3. S'assurer de la continuité du réseau d'EP dans les villages de Leytron et d'Ovronnaz principalement
4. Créer une étroite coordination avec le thème de la mobilité pour que l'aménagement d'espaces publics ponctuels ait un impact constructif sur le réseau de MD

D2. CONSIDÉRER LES EP COMME DES VECTEURS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET TOURISTIQUE

1. Un aménagement qualitatif et adapté des EP augmente :
 - L'image positive de la commune
 - La qualité de vie
 - Le lien social
2. Penser l'aménagement urbain comme un attracteur touristique : (MESURE PRIORITAIRE)
 - Valoriser le patrimoine local en l'intégrant au design des aménagements
 - S'appuyer sur les aménagements hors des villages pour valoriser le patrimoine naturel et local

D3. DÉVELOPPER UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS PAR SECTEURS STRATÉGIQUES.

1. Secteur Rhône & Losentse : Secteur de détente et de promenade. Révéler les particularités d'abords des cours d'eau grâce à l'aménagement choisi
2. Secteur Plaine : Baser le langage de l'aménagement sur l'aspect hybride de Leytron entre vignes et village.
3. Secteur Coteaux : Mettre en valeur l'identité transitoire entre plaine et montagne pour intensifier le lien.
4. Secteur Station : Révéler la proximité de la montagne en respectant l'identité de chaque palier.
5. Secteur Loutse : Affirmer comme destination alternative au ski ou à la haute montagne jouissant d'une vue magnifique sur la plaine du Rhône.
6. Secteur Jorasse : Aménager les EP de ce secteur de façon à affirmer le lien avec les activités de montagne et le développement intensif du tourisme
7. Dans les villages, se référer aux caractéristiques des secteurs et des paliers de développement mentionnés dans la stratégie d'urbanisation pour garantir l'intégration au contexte local
 - Toujours prioriser le caractère rappelant la nature
 - Adopter une approche favorisant la conception d'EP multifonctionnels et pouvant accueillir des usages diversifiés
 - Intégrer et favoriser les aspects intergénérationnels dans les réflexions

D4. HIÉRARCHISER SELON L'IMAGIBILITÉ DES EP

1. Échelle régionale :
 - Base structurante du réseau d'EP
 - Utiliser l'effet vitrine offert par la RC

2. Échelle communale :
 - Affirmer l'identité de quartier au sein d'un ensemble
 - Garantir une continuité dans le réseau
3. Échelle locale :
 - Micros aménagements de quartier assurant un niveau de qualité de vie pour les habitants

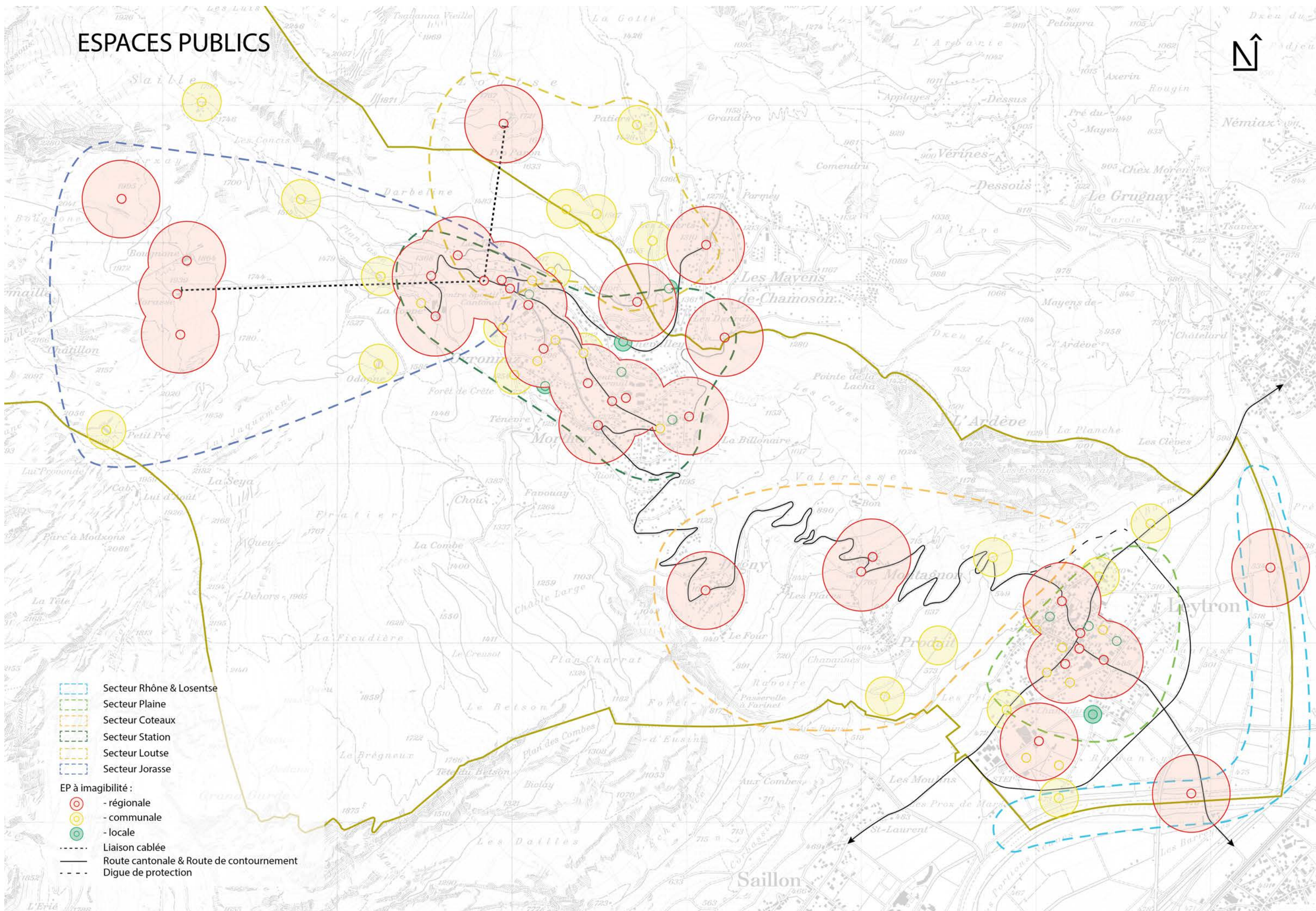
ESPACES PUBLICS



- Secteur Rhône & Losentse
- Secteur Plaine
- Secteur Coteaux
- Secteur Station
- Secteur Loutse
- Secteur Jorasse

EP à imagerie :

- régionale
- communale
- locale
- Liaison câblée
- Route cantonale & Route de contournement
- Digue de protection



An aerial photograph of a mountainous landscape, tinted in a monochromatic greenish-yellow. A winding road or path snakes through the terrain, which is covered in dense forest. In the lower-left quadrant, a small cluster of buildings, possibly a village or farmstead, is visible. The foreground is dominated by a large, craggy rock formation. The overall scene conveys a sense of a remote, natural environment.

E. STRATÉGIE TOURISTIQUE & CULTURELLE

E. STRATÉGIE TOURISTIQUE ET CULTURELLE

E1. ÉLABORER UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE INTERCOMMUNAL

1. Développer une vision touristique intercommunale et un plan directeur touristique intercommunal (MESURE PRIORITAIRE)
2. Collaborer avec les communes environnantes pour développer un bassin touristique
3. Distinguer le palier touristique de la plaine et le palier touristique de la montagne
 - Les deux paliers sont deux entités distinctes
 - Les entités conservent une forte perméabilité verticale et fonctionnent en synergie

E2. CONCENTRER SPATIALEMENT L'OFFRE TOURISTIQUE

1. Valoriser les diverses activités existantes et développer une coordination étroite entre les acteurs du bassin touristique. (MESURE PRIORITAIRE)
 - Valoriser grâce à des réaménagements spécifiques
 - Valoriser grâce à une communication par palier innovante
2. Créer une maison du tourisme en entrée de village dans le but d'offrir un catalogue précis des aménités offertes par le parc touristique de manière centralisée
3. Concentrer l'offre de plaine sur le lien avec Chamoson, Saint-Pierre-de-Clages et Saillon pour les activités intercommunales
4. Au centre supérieur d'Ovronnaz, créer un épicentre touristique permettant de rayonner sur les différents itinéraires ou activités tout au long de l'année (MESURE PRIORITAIRE).
5. Révéler les offres des villages relais afin d'affirmer leur identité au sein de la commune.
 - Produit : lien avec le chemin de la vigne (balade Autour de Leytron) ; relai entre Leytron et Montagnon
 - Montagnon : four banal ; « les maisons qui bougent » ; plaque de redistribution pour les itinéraires : soit vers Valeresse, soit vers la passerelle à Farinet
 - Les Places : passerelle à Farinet
 - Dugny : relai entre Ovronnaz et Les Places
6. Valoriser les itinéraires stratégiques :
 - Considérer la Petite Corniche comme un palier connectant le centre aux différentes activités et proposant également du contenu touristique (vélo, raquette, ...) (MESURE PRIORITAIRE)
 - Valoriser les itinéraires à fort intérêt paysager ou culturel reliant les différents centres touristiques de la station (Promenade de la Salentse, Passerelle à Farinet, Portion du chemin de la vigne, passerelle de la Losentse, Berges du Rhône).

E3. CONSERVER L'ÉQUILIBRE DE L'OFFRE TOURISTIQUE ENTRE LA SAISON HIVERNALE ET LA SAISON ESTIVALE/AUTOMNALE

1. Soutenir les projets de développement d'activités touristiques alternatives aux activités principales permettant à la commune de générer une base touristique durable (Promenades dans le village et/ou en plaine, location de vélos en montagne et en plaine, raquettes, ski de fond, offres culturelles)
 - Développer l'attractivité de Jorasse pour les usagers ne pratiquant pas de ski/snowboard/télémark
2. Encourager les offres combinées entre les acteurs du bassin touristique. (MESURE PRIORITAIRE)
 - Pour tout acteur utilisant le domaine public, rendre obligatoire la participation à des partenariats public-privés.
3. Favoriser la mise en place d'un camping de passage à Ovronnaz

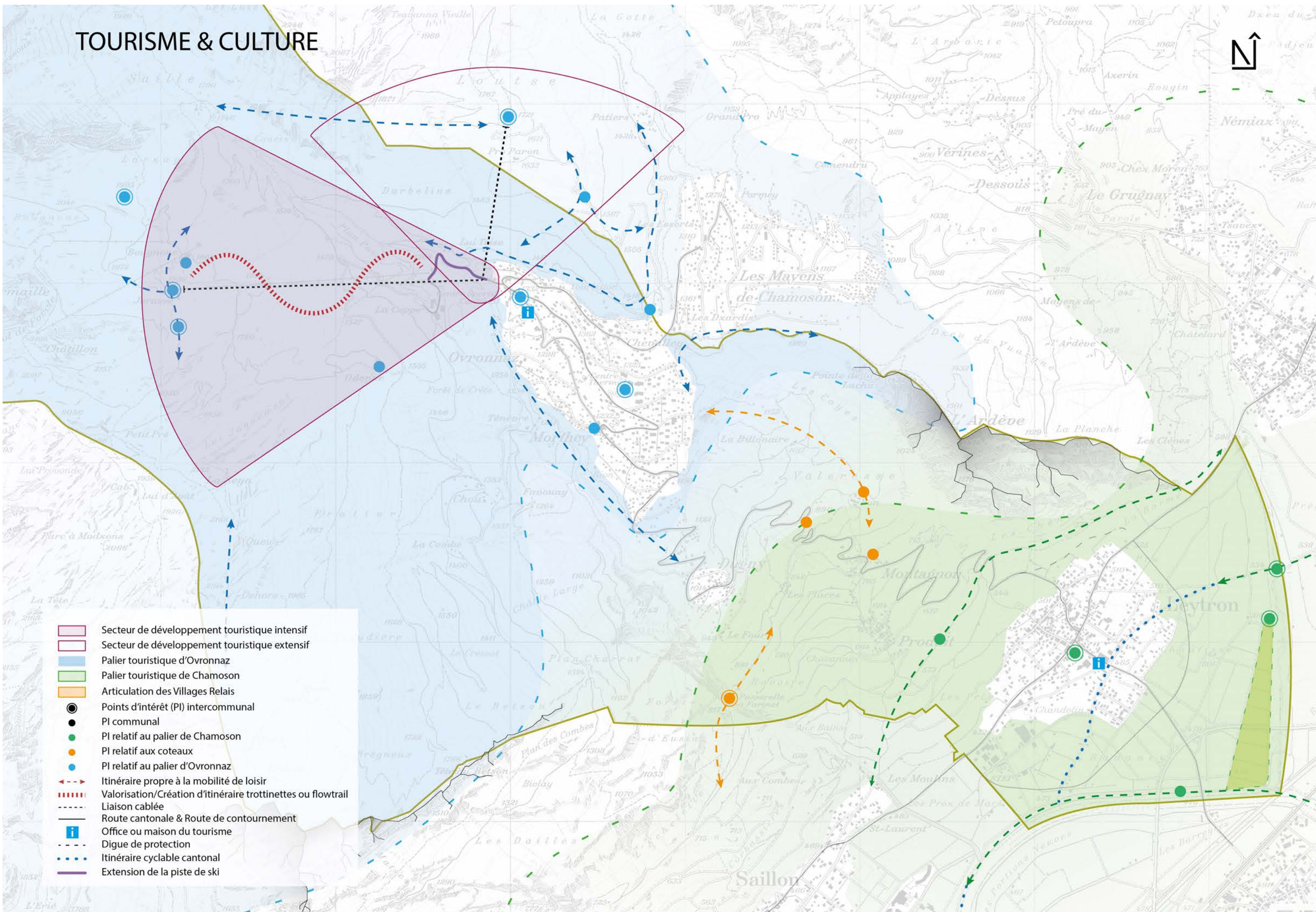
E4. VALORISER LE PATRIMOINE CULTUREL LOCAL

1. Favoriser la création d'un centre culturel à Leytron (MESURE PRIORITAIRE)
2. Considérer le secteur de vieux village comme un attracteur en soi, tant à Ovronnaz qu'à Leytron
3. Favoriser les initiatives ayant pur but de valoriser le patrimoine culturel local
4. Considérer les EP comme des attracteurs touristiques
5. Valoriser le patrimoine vitivinicole, de production herbagère et d'alpage (MESURE PRIORITAIRE)

TOURISME & CULTURE



- Secteur de développement touristique intensif
- Secteur de développement touristique extensif
- Palier touristique d'Ovronnaz
- Palier touristique de Chamoson
- Articulation des Villages Relais
- Points d'intérêt (PI) intercommunal
- PI communal
- PI relatif au palier de Chamoson
- PI relatif aux coteaux
- PI relatif au palier d'Ovronnaz
- Itinéraire propre à la mobilité de loisir
- Valorisation/Création d'itinéraire trottinettes ou flowtrail
- Liaison câblée
- Route cantonale & Route de contournement
- Office ou maison du tourisme
- Digue de protection
- Itinéraire cyclable cantonal
- Extension de la piste de ski



An aerial photograph of a landscape, viewed from a grassy hillside in the foreground. The middle ground shows a road interchange with multiple lanes, surrounded by agricultural fields and a small village with numerous buildings. The background features more fields and a distant horizon. The entire image has a greenish-yellow tint.

F. STRATÉGIE D'AFFECTATIONS

F. STRATÉGIE D'AFFECTATIONS

F1. PERMETTRE L'INTÉGRATION LÉGALE DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET RURAL

1. Limiter les opportunités de bâtir des zones dévolues à l'habitat hors des limites du bâti actuel (MESURE PRIORITAIRE)
2. Faciliter l'implantation d'acteurs économiques dans les secteurs définis comme centralités ou zones stratégiques, notamment grâce à l'outil du PAD.
3. Anticiper l'élaboration des grands projets
 - Modification du départ des installations
 - Construction du complexe d'hébergement structuré, place publique, commerces, CAD et parking
 - Construction de la route de contournement
4. Encourager la création de servitudes de passage dans les secteurs stratégiques :
 - Secteurs des vieux villages
 - Noyaux de densification
 - Sur l'emplacement des chemins de traverses principaux
 - Sur les sites des grands projets :
 - Entre le parking lié au nouveau départ des installations et la Petite Corniche
 - Entre le futur complexe d'hébergement structuré/CAD et les Bains d'Ovronnaz
 - Entre le Lycée et le futur centre Provins
 - Zone artisanale de Leytron
 - En lien avec les équipements publics
5. Faciliter les modifications d'affectation des tronçons de la RC concernés par un traitement des abords ou une zone de rencontre
6. Développer une nouvelle zone économique dévolue aux entreprises du secteur tertiaire en périphérie, côté Riddes
7. Tenir compte des possibilités de développement en direction du Rhône de la zone de constructions et d'installations publiques des terrains de foot pour des infrastructures intercommunales ou un secteur d'activités intergénérationnelles en lien avec la renaturation du fleuve
8. Coordonner avec les communes voisines d'éventuelles extensions de la zone artisanale

F2. ASSURER LA CONSERVATION D'ESPACES VERTS STRATÉGIQUES

1. Faciliter les mesures prises concernant les couloirs écologiques
 - Garantir une faible densité et une grande perméabilité entre Ovronnaz et les Mayens-de-Chamoson pour faciliter la circulation de faune
 - Procéder à l'achat de parcelles de vignes pour créer un réseau d'espaces verts aménagés et appropriables par les usagers
1. Assurer l'instauration d'un espace tampon entre la route de contournement et la limite du bâti (MESURE PRIORITAIRE)
2. Définir les principaux espaces verts à protéger à l'intérieur des villages. Les aménager en parcs urbains verdurés.
3. Indiquer des secteurs de tranquillité (respect de la faune et de la flore)

F3. RÉORGANISER LES DENSITÉS

1. Harmoniser les densités selon les objectifs définis dans le thème Urbanisation
2. Faciliter une densification stratégique vers l'intérieur
3. Inscire des plans d'aide à la rénovation et des zones de requalification du bâti

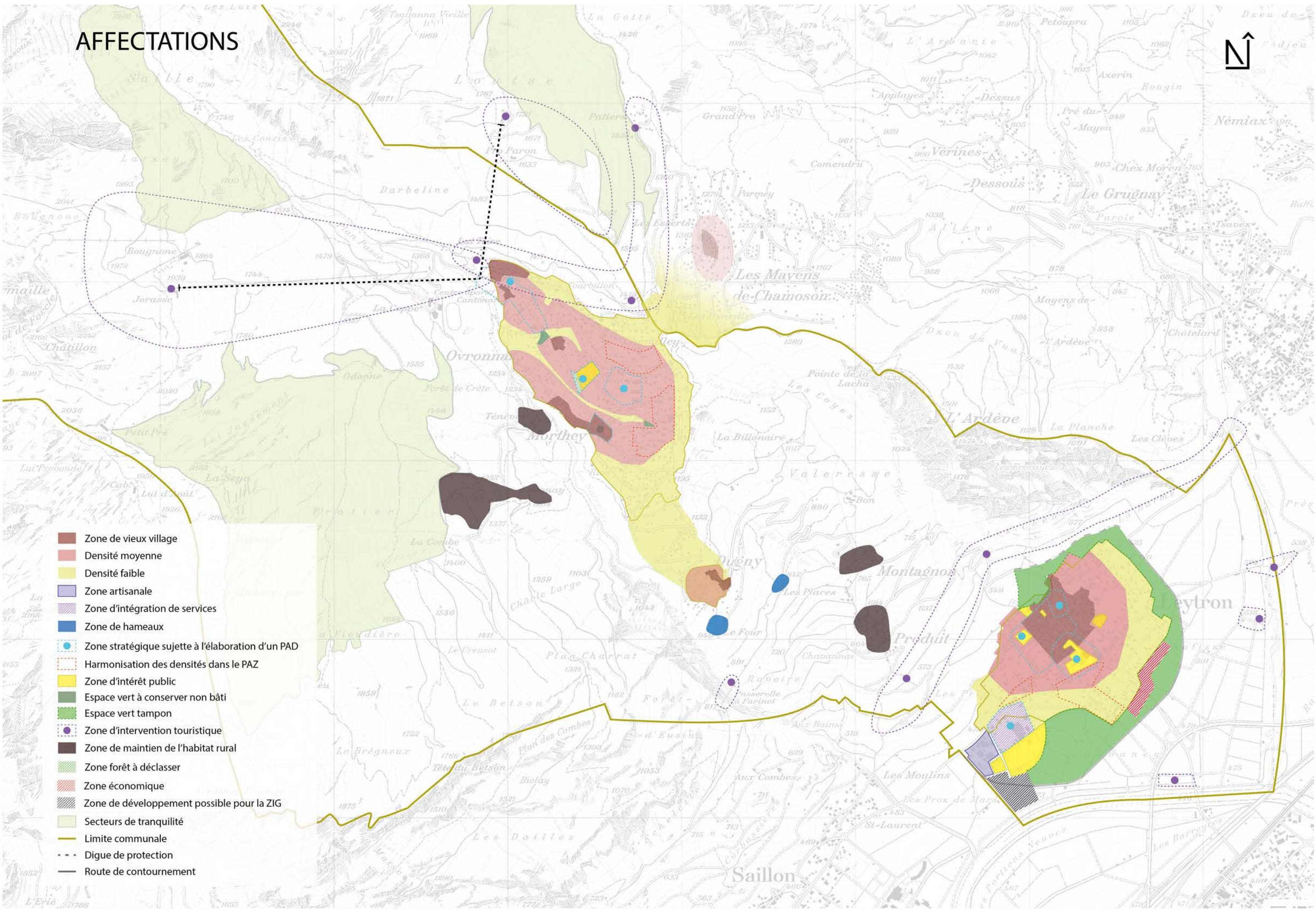
F4. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

1. Assurer l'instauration des zones d'intervention touristique dans le PAZ selon les réflexions menées dans le thème Tourisme & Culture
2. Faciliter l'implantation de commerces et d'attracteurs touristiques dans les centres urbanisés identifiés grâce à l'instauration de PAD par exemple.

AFFECTATIONS

Legend:

- Zone de vieux village
- Densité moyenne
- Densité faible
- Zone artisanale
- Zone d'intégration de services
- Zone de hameaux
- Zone stratégique sujette à l'élaboration d'un PAD
- Harmonisation des densités dans le PAZ
- Zone d'intérêt public
- Espace vert à conserver non bâti
- Espace vert tampon
- Zone d'intervention touristique
- Zone de maintien de l'habitat rural
- Zone forêt à déclasser
- Zone économique
- Zone de développement possible pour la ZIG
- Secteurs de tranquillité
- Limite communale
- Digue de protection
- Route de contournement



An aerial photograph of a village and its surrounding landscape, including fields, roads, and a river. The image is overlaid with a semi-transparent green filter. The text is centered in the middle of the image.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES COMMUNAUX

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES COMMUNAUX

Le développement de la qualité de vie des centres représente un enjeu clé dans l'objectif d'améliorer la politique de développement de la commune, basée jusqu'à aujourd'hui sur une urbanisation de ses zones à bâtir dépourvue de planification.

LEYTRON

Objectif principal : Restaurer l'âme du village. Deux temporalités se présentent selon les aménagements réalisables sur la route cantonale. Les aménagements sur les routes communales ne sont pas impactés :

- Objectif de requalification de la RC au centre à court terme (CT)

Élaborer une phase test en aménageant de manière temporaire les portions de la route cantonale où les traversées doivent être facilitées et sécurisées.

- Objectif de requalification de la RC à long terme (LT)

Réaménagement de la route cantonale au centre après la création de la route de contournement ou le déclassement de la route cantonale en route communale à l'intérieur du village.

ZL1. REPENSER LE VILLAGE À L'ÉCHELLE HUMAINE

1. Faciliter les traversées des usagers de MD aux endroits stratégiques grâce à des aménagements tendant à augmenter le caractère routier afin mettre les usagers de MD en évidence, d'augmenter la convivialité et la sécurité des piétons ou des cyclistes. (MESURE PRIORITAIRE)
 - CT : définir, en collaboration avec le SDM cantonal, les détails du déroulement de la phase test à savoir : les secteurs concernés, les aménagements adaptés à chaque secteur et les études nécessaires à mesurer l'impact de la phase test. Si cette phase test est concluante, elle permettra de questionner la pertinence de la création de la route de contournement.
 - LT : réaménager les secteurs adaptés en zones de rencontre en développant une vision d'ensemble regroupant chacun des secteurs pour garantir une cohérence.
2. Réaménager des places publiques (MESURE PRIORITAIRE)
 - Liant les commerces et les écoles sur le site de l'Ancienne Poste
 - Face au cycle dans le but de faciliter le lien avec le nouveau projet Provins
 - Devant la maison communale afin de créer une niche au sein du vieux village
3. Activer les perméabilités de MD principales
 - Activer des itinéraires peu aménagés et effectifs
 - Anticiper l'instauration de servitudes de passage
 - Aménager les itinéraires MD reliant Riddes et les Bains de Saillon
4. Arboriser les abords des axes Saillon – Chamoson et Ovronnaz – Riddes en bordure de village (MESURE PRIORITAIRE)
 - CT : Les routes d'accès à Leytron restent en route cantonale. Réaménager uniquement les abords entre le P+R et le centre sur la route de Riddes.
 - LT : Aménager les abords des routes de Saillon, de Riddes et de Chamoson afin d'augmenter le confort d'utilisation pour les usagers de mobilité douce. Élargir les trottoirs et réserver de la place pour une piste cyclable.
5. Aménager les routes de desserte en rues résidentielles. Soit par l'instauration officielle de zones 20 ou

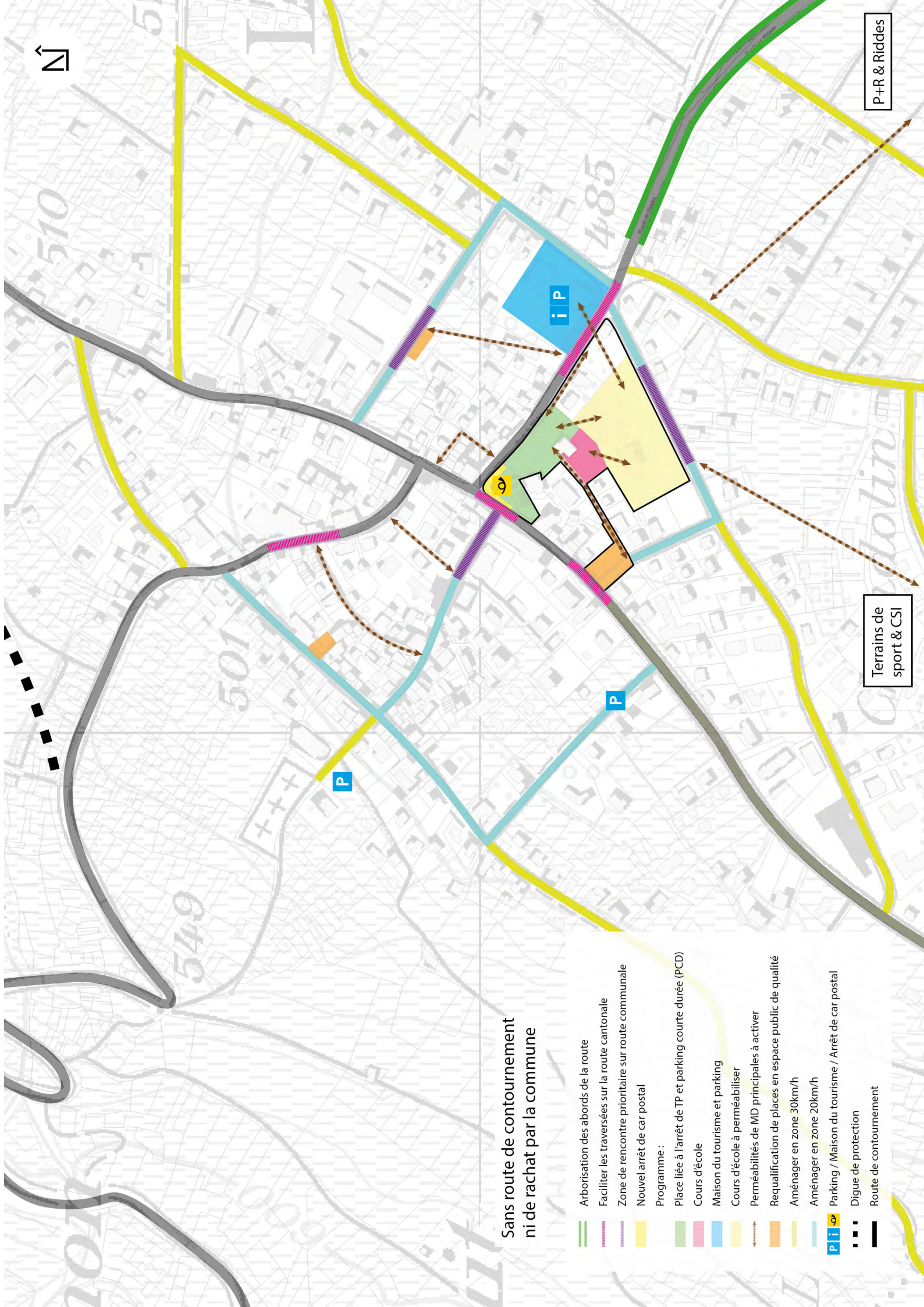
30, soit par un aménagement réduisant les vitesses des véhicules motorisés et augmentant la propension à l'appropriation par les habitants (MESURE PRIORITAIRE).

ZL2. RECONSIDÉRER L'ORGANISATION CENTRALE DU VILLAGE

1. Déplacer l'arrêt de bus pour créer un hub multifonctionnel facilitant la transition entre transports, centre culturel et commerces existants (MESURE PRIORITAIRE)
2. Créer une maison du tourisme à l'entrée du village
 - Créer un effet de porte
 - Clarifier l'offre proposée par le parc touristique en la regroupant
3. Diminuer l'espace au centre attribué aux places de parcs pour y installer des aménagements bénéfiques à la qualité de vie (réalisé en 2019)
4. Considérer les différents attracteurs du centre (parc public de l'Ancienne poste, écoles, maison du tourisme, arrêt de bus, parking et centre culturel) comme un seul élément afin de faciliter la circulation piétonne et cycliste entre ces derniers

ZL3. ADOPTER DES MESURES FACILITANT UN REPORT MODAL VERS LES MODES DOUX ET/OU PARTAGÉS

1. Réaménager de manière qualitative le centre et les rues résidentielles.
2. Créer un nouvel arrêt de bus simplifiant le tracé et permettant une meilleure transition entre les deux lignes desservant la commune.
3. Engager les démarches pour augmenter la fréquence et l'amplitude des lignes de bus. Particulièrement sur la ligne Ovronnaz-Riddes qui est une condition clé au maintien de l'attractivité de la commune grâce aux TP (réalisé en 2019).
4. Affecter les routes du vieux village en zone 20 afin de donner la priorité aux piétons et cyclistes et de diminuer les vitesses de circulation.
5. Créer différents parkings en bordure du village afin de diminuer la circulation au centre
 - Le parking de la Chapelle en lien avec le Vieux Village, l'Église et l'EMS (MESURE PRIORITAIRE)
 - Un nouveau parking répondant à la demande du complexe médico-social (parking en alternance sur En Arche par exemple)
 - Un parking lié à la maison du tourisme, au nouveau bâtiment Provins et aux commerces du centre
6. Instaurer des mesures d'accompagnement afin de limiter une utilisation parasite de ces parkings
 - Durée de stationnement réduit pour les places de parcs au centre
 - Contrôle des stationnements fréquents et stricts
 - Durée de stationnement prolongé pour les places en bordure de village
 - Garantir un lien en MD ou TP agréable, attractif et efficace entre le centre et les parkings en bordure de village



Sans route de contournement ni de rachat par la commune

- Arborisation des abords de la route
- Faciliter les traversées sur la route cantonale
- Zone de rencontre prioritaire sur route communale
- Nouvel arrêt de car postal
- Programme :
- Place liée à l'arrêt de TP et parking courte durée (PCD)
- Cours d'école
- Maison du tourisme et parking
- Cours d'école à perméabiliser
- Perméabilités de MD principales à activer
- Requalification de places en espace public de qualité
- Aménager en zone 30km/h
- Aménager en zone 20km/h
- Parking / Maison du tourisme / Arrêt de car postal
- Digue de protection
- Route de contournement

Terrains de
sport & CSI

P+R & Riddes



Avec route de contournement
ou rachat de la route cantonale
par la commune (selon le Concept
cantonal de mobilité 2040)

- Arborisation des abords de la route
- Zone de rencontre
- Nouvel arrêt de car postal
- Programme :
- Place liée à l'arrêt de TP et parking courte durée (PCD)
- Cours d'école
- Maison du tourisme et parking
- Cours d'école à perméabiliser
- Perméabilités de MD principales à activer
- Requalification de places en espace public de qualité
- Aménager en zone 30km/h
- Aménager en zone 20km/h
- Parking / Maison du tourisme / Arrêt de car postal
- Complément à la route de contournement

P+R & Rides

Terrains de sport & CSI

Objectif principal : Affirmer les centres du village pour améliorer l'orientation dans le village

ZO1. DÉFINIR DES PÔLES D'ACTIVITÉS

1. Pôle touristique supérieur

- Espace de transition entre village et montagne. Constitue le centre principal du village invitant les habitués et les touristes à s'arrêter après leurs activités.

Mesures à court terme :

- Engager les mesures nécessaires à une requalification du centre dans son ensemble (concours architectural, MEP, ...). (MESURE PRIORITAIRE)
- Faciliter l'implantation d'attracteurs économiques et d'hébergement structuré dans ce secteur, notamment grâce à l'instauration d'un PAD.
- Garantir la création d'une place du village aménagée permettant d'accueillir des événements ou manifestations. (MESURE PRIORITAIRE)
- Prolonger la piste de ski jusqu'au terrain du Babylift
- Valoriser le vieux village du chemin de Darbeline

Mesures à long terme :

Déplacer le départ des installations pour accentuer ce lien (MESURE PRIORITAIRE)

- Créer une liaison câblée entre ce nouveau départ et Loutse
- Créer un parking lié à ces nouvelles installations (MESURE PRIORITAIRE)

2. Pôle touristique des Bains & Chapelle

- Nouveau centre du village qui incarne l'aspect détente et bien-être du village. Il sert également de lien vertical et de lien horizontal avec les Bains.
- Structurer l'organisation du village en ajoutant un repère fort le long de la route

Mesures à court terme :

- Bains : Garantir une forte perméabilité verticale du complexe Thermalp (MESURE PRIORITAIRE)
- Faciliter l'implantation d'attracteurs économiques et d'hébergement structuré dans ce secteur, notamment grâce à l'instauration d'un PAD.

Mesure à long terme :

- Chapelle : Encourager la création d'un complexe comprenant de l'hébergement structuré, des commerces, un chauffage à distance, une place publique et un parking souterrain.

3. Pôle du Vieux Morthey

- Aménager en tant que porte en révélant l'activité du village et la qualité du vieux village
- Requalifier le carrefour afin de faciliter l'orientation et d'augmenter la convivialité du lieu (un projet du SDM est en cours) (MESURE PRIORITAIRE).
- Mettre en valeur le charme de son quartier d'habitation.
- Indiquer la connectivité à la balade en direction de Chou (Grand Garde, Chiboz, ...) et au sentier de la Salentse.

4. Identifier les portes d'entrée du tourisme extensif

ZO2. MOBILITÉ : ORIENTATION, PERMÉABILITÉ & TRANSPORTS PUBLICS

1. Aménager des paliers propres à chaque pôle selon leurs caractéristiques afin d'assurer leur différenciation
2. Créer une boucle entre le chemin du Bisse et Morthey d'Amou
3. Choisir une logique d'aménagement réduisant la vitesse des voitures et augmentant le confort, la sécurité et la convivialité. (MESURE PRIORITAIRE)
 - Dans chaque pôle, aménager des zones de rencontres aux endroits adaptés.
 - Aménager les rues de dessertes des principaux paliers en rues résidentielles.
 - Déclasser la route cantonale entre le centre supérieur et le centre sportif en route communale (réalisé en 2021). Réaménager ses abords pour qu'ils soient également agréables pour les randonneurs en été et automne.
1. Aménager les chemins de traverses principaux pour relier verticalement les différents paliers. (MESURE

PRIORITAIRE)

2. Améliorer la desserte en TP

- Réaménager les arrêts de bus des trois pôles pour augmenter leur attractivité
- Assurer une desserte efficace des deux attracteurs principaux du village (TéléOvronnaz et Thermalp) tout au long de l'année
- Étoffer l'offre de la navette : augmenter la fréquence, l'amplitude ainsi que le nombre d'arrêts desservis

ZO3. CONSERVER LA FORTE COMPOSANTE VERTE DU VILLAGE

1. Intégrer des caractéristiques du patrimoine naturel dans les aménagements urbains

- Mettre en évidence l'attrait paysager grâce à un aménagement didactique ou ludique.

2. Aménager les deux espaces verts principaux en parc (MESURE PRIORITAIRE)

- Parc de la route d'Ovronne : espace public jouissant d'une belle vue et jouant le rôle de relai entre les pôles inférieurs et supérieurs.
- Parc de la route des Bains : Relais entre le pôle du Vieux Village et le pôle touristique apaisé le long de la route.

3. Aménager un tronçon végétalisé au trafic pacifié (MESURE PRIORITAIRE)

- Réduire la vitesse à 20km/h pour garantir l'effet apaisé et éviter l'utilisation de ce tronçon comme axe de transit

4. Garantir une circulation aisée de la faune entre Ovronnaz et les Mayens-de-Chamoson

ZO4. ASSURER L'INTÉGRATION DU VILLAGE DANS SON CONTEXTE

1. Aménager les itinéraires intercommunaux :

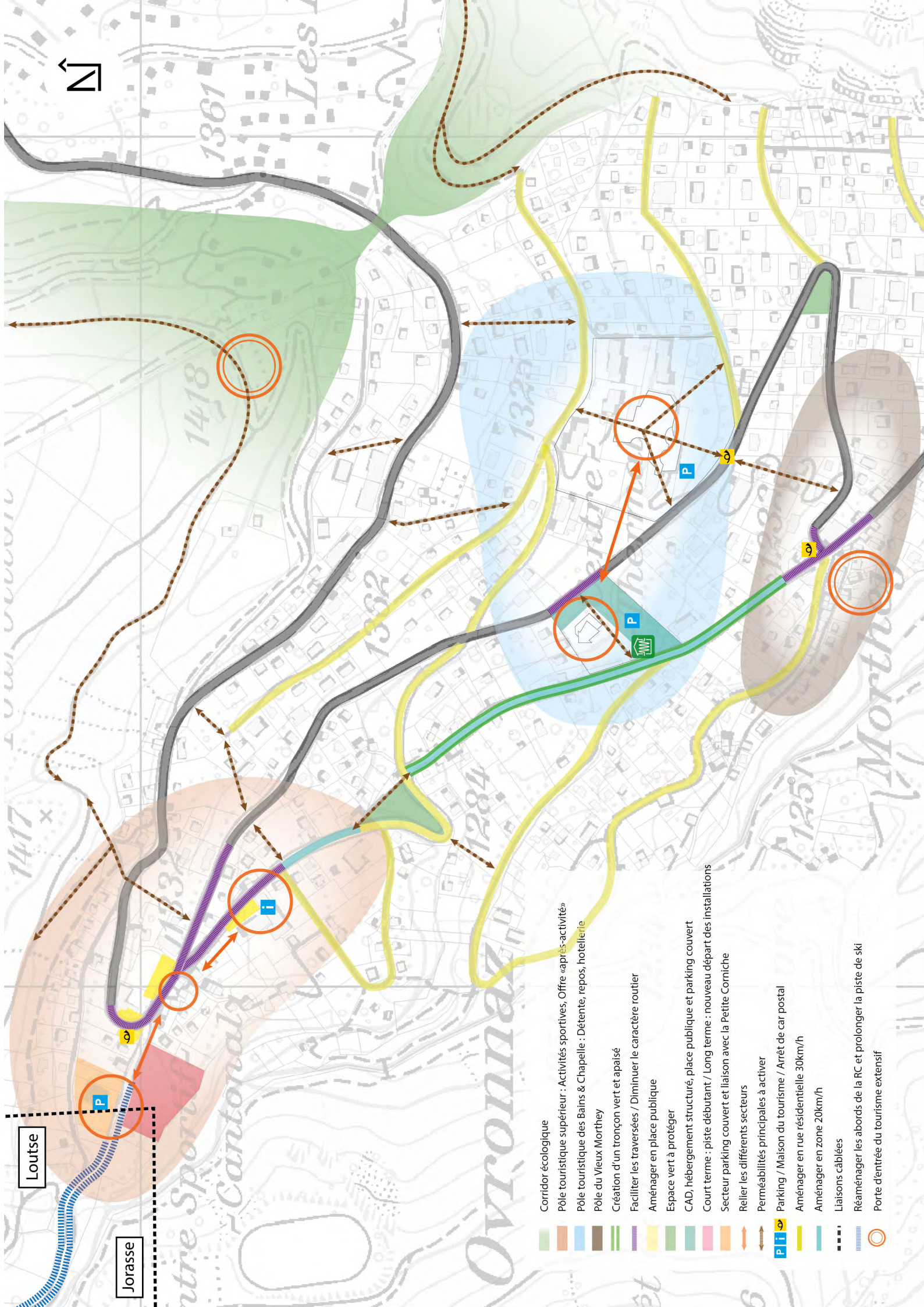
- La Petite Corniche et le bisse de Pathier pour le lien supérieur (MESURE PRIORITAIRE)
- La liaison inférieur entre le quartier du Loussé et les Mayens-de-Chamoson (MESURE PRIORITAIRE)

2. Garantir les liens au nord et au sud du village :

- Nord : Augmenter l'accessibilité à la Petite Corniche et au départ des installations grâce des aménagements confortables aux usagers de MD.
- Sud : Signaler les accès à la Promenade de la Salentse et au sentier Valrando menant au plateau de Valeresse.

Ainsi qu'à l'intérieur du village :

- Accès au rayon vert
- Signalétique claire du réseau de chemins de traverse



Loutse

Jorasse

- Corridor écologique
- Pôle touristique supérieur : Activités sportives, Offre «après-activité»
- Pôle touristique des Bains & Chapelle : Détente, repos, hôtellerie
- Pôle du Vieux Morthier
- Création d'un tronçon vert et apaisé
- Faciliter les traversées / Diminuer le caractère routier
- Aménager en place publique
- Espace vert à protéger
- CAD, hébergement structuré, place publique et parking couvert
- Court terme : piste débutant / Long terme : nouveau départ des installations
- Secteur parking couvert et liaison avec la Petite Corniche
- Relier les différents secteurs
- Perméabilités principales à activer
- Parking / Maison du tourisme / Arrêt de car postal
- Aménager en rue résidentielle 30km/h
- Aménager en zone 20km/h
- Liaisons câblées
- Réaménager les abords de la RC et prolonger la piste de ski
- Porte d'entrée du tourisme extensif

ANNEXES



Plan directeur communal de Leytron
Mai 2021
© Commune de Leytron



COMMUNE DE LEYTRON
VILLAGE DE L'HUMAGNE

Auteurs



TABLE DES MATIÈRES

ANNEXES	1
Coordination avec les visions du CCDT	7
Liste synthétique	8
Liste exhaustive	9
Fiches de coordination du plan directeur cantonal	17
Liste synthétique des fiches concernées	18
Liste exhaustive des fiches concernées	19



COORDINATION AVEC LES VISIONS DU CCDT

LISTE SYNTHÉTIQUE

1. AGRICULTURE, FORÊT, PAYSAGE ET NATURE

- 1.1 Créer les conditions favorables pour une agriculture diversifiée et compétitive
- 1.2 Conserver des surfaces non urbanisées dans la plaine du Rhône
- 1.3 Maintenir la diversité des biotopes et renforcer le réseau écologique
- 1.4 Préserver les paysages naturels et culturels
- 1.5 Renforcer les fonctions protectrices, productives, biologiques et sociales de la forêt
- 1.6 Préserver et renaturer les eaux de surface

2. TOURISME ET LOISIRS

- 2.1 Développer le tourisme dans une approche intégrée
- 2.2 Encourager la compétitivité internationale des centres touristiques alpins
- 2.3 Viser une qualité élevée de l'urbanisation et de l'architecture dans les centres touristiques
- 2.4 Renforcer des formes innovantes d'hébergement touristique
- 2.5 Viser une collaboration au-delà des frontières communales, régionales, cantonales et nationales dans le domaine du tourisme
- 2.6 Renforcer le secteur touristique dans une complémentarité extensif/intensif dans les espaces ruraux en valorisant le patrimoine naturel, paysager et culturel
- 2.7 Mettre en place une offre variée de types de mobilités de loisirs

3. URBANISATION

- 3.1 Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes
- 3.3 Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité
- 3.4 Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur
- 3.5 Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics
- 3.6 Délimiter l'urbanisation afin de préserver des espaces pour l'agriculture et la nature
- 3.8 Protéger la population, les animaux, les infrastructures, les biens culturels et l'environnement contre les dangers naturels ou techniques

4. TRANSPORT ET MOBILITÉ

- 4.2 Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes vers les centres
- 4.3 Mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement
- 4.4 Soutenir la mobilité combinée
- 4.5 Encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains

5. APPROVISIONNEMENT ET INFRASTRUCTURE

- 5.1 Créer des conditions favorables pour la production d'énergie indigène et renouvelable ainsi que pour la valorisation des rejets de chaleur
- 5.2 Réduire la consommation des ressources et des énergies
- 5.3 Optimiser les infrastructures d'approvisionnement et les infrastructures d'élimination des déchets

1. AGRICULTURE, FORÊT, PAYSAGE ET NATURE

1.1 Créer les conditions favorables pour une agriculture diversifiée et compétitive

Les terres agricoles de grande aptitude, et particulièrement les surfaces d'assolement, sont conservées à long terme afin d'assurer la production et la couverture des besoins alimentaires de la population. La création de conditions favorables permet de promouvoir une agriculture innovante, diversifiée et productive, en particulier dans la plaine du Rhône et sur les coteaux. Les activités agricoles contribuent à la valeur ajoutée de la biodiversité et à la protection des eaux souterraines.

Les paysages culturels traditionnels, tels que les vignes, les terres cultivées en terrasses et les alpages, sont préservés et valorisés. Ils contribuent à améliorer l'image du Valais et des produits de son terroir.

Dans les espaces destinés à une agriculture extensive, les synergies entre l'agriculture et le tourisme sont encouragées.

1.2 Conserver des surfaces non urbanisées dans la plaine du Rhône

En particulier dans la plaine du Rhône, où de nombreux modes d'utilisation du sol sont en concurrence et où les espaces naturels sont réduits, les espaces urbanisés sont conservés aussi compacts que possible et des surfaces ciblées sont maintenues libres de toute activité de construction. Ces surfaces sont utilisées par l'agriculture ou renforcées dans leur qualité écologique.

1.3 Maintenir la diversité des biotopes et renforcer le réseau écologique

La diversité de la faune et de la flore, liée à la situation climatique, géologique et topographique particulière du Valais, est maintenue et favorisée.

Les liaisons écologiques entre les espaces naturels sont renforcées, notamment le long des cours d'eau, des haies et des bois, ainsi que dans et en périphérie des espaces agricoles. Les réseaux écologiques dans la plaine du Rhône et leurs multiples fonctions sont pris en compte dans le cadre de la planification des infrastructures et de la structuration des espaces urbanisés.

Les ressources naturelles sont ménagées afin que les générations futures puissent en bénéficier. Une attention particulière est portée sur la ressource non renouvelable que constitue le sol.

1.4 Préserver les paysages naturels et culturels

La diversité des paysages du Valais, avec ses composantes naturelles et humaines, est conservée. Les particularités caractéristiques des différents paysages sont valorisées.

Les parcs naturels régionaux permettent de préserver à long terme les paysages naturels de valeur. Le développement d'activités économiques et de projets respectueux de l'environnement y est autorisé.

Les constructions dignes de protection hors de la zone à bâtir sont protégées et mises en valeur. L'extension naturelle de la forêt est maîtrisée dans les régions de montagne afin de maintenir la diversité des paysages du Valais.

1.5 Renforcer les fonctions protectrices, productives, biologiques et sociales de la forêt

La forêt est gérée de manière durable pour garantir ses fonctions, notamment celle de protection contre les dangers naturels.

Les conditions-cadres sont améliorées afin d'inciter à une utilisation accrue de la ressource renouvelable qu'est le bois, à des fins énergétiques et comme matériau de construction.

La biodiversité en forêt est favorisée, notamment par la création de réserves.

L'importante fonction récréative de la forêt, en particulier à proximité des zones urbanisées, est renforcée.

1.6 Préserver et renaturer les eaux de surface

Les espaces nécessaires aux cours d'eau et aux lacs sont réservés et préservés. Ces espaces assurent, d'une part, une fonction de protection contre les crues et, d'autre part, ils contribuent au réseau écologique et ont un usage récréatif. Les cours d'eau et les lacs fortement corrigés, artificialisés ou surexploités sont renaturés de manière à maintenir ou rétablir leurs fonctions naturelles, sociales et de protection.

2. TOURISME ET LOISIRS

2.1 Développer le tourisme dans une approche intégrée

Le tourisme est développé dans une approche globale compte tenu de son importance pour le développement économique du canton. Le paysage alpin est préservé comme capital de base pour le tourisme. La découverte de la nature et de la montagne constitue l'intérêt principal des centres touristiques. Un rapport équilibré entre les zones dédiées au tourisme intensif, aux espaces naturels et à l'exploitation des terres agricoles est assuré.

Le potentiel du tourisme de bien-être, lié notamment à la présence de nombreuses sources thermales, est à valoriser et à exploiter de manière durable.

2.2 Encourager la compétitivité internationale des centres touristiques alpins

Le développement des domaines skiables dans les centres touristiques alpins se concentre sur l'amélioration qualitative et la modernisation des infrastructures existantes de manière à assurer leur rentabilité à long terme et leur attractivité, afin de favoriser leur compétitivité internationale. Les potentialités de liaison entre domaines skiables complémentaires existants sont examinées.

Les fluctuations touristiques saisonnières peuvent être réduites par un développement actif du tourisme estival. Le renforcement d'une offre variée d'activités récréatives et culturelles est encouragé, ce qui permet une utilisation des infrastructures durant toute l'année.

2.3 Viser une qualité élevée de l'urbanisation et de l'architecture dans les centres touristiques

Une grande qualité de vie et d'urbanisation dans les centres touristiques est une condition essentielle à leur attractivité. Une conception agréable de ces centres et de leurs espaces publics est donc vivement encouragée par le Canton.

L'architecture alpine est développée et encouragée. Elle témoigne de l'identité des habitants et contribue au charme des destinations touristiques.

Dans les centres touristiques, la population locale doit pouvoir accéder à une offre en logement à des conditions acceptables. Dans les villages de montagne, le bâti existant présentant un intérêt patrimonial est préservé et utilisé de manière judicieuse.

2.4 Renforcer des formes innovantes d'hébergement touristique

Le canton développe une stratégie d'hébergement touristique. Il soutient les formes innovantes d'hébergement et s'engage à améliorer la part des lits marchands.

2.5 Viser une collaboration au-delà des frontières communales, régionales, cantonales et nationales dans le domaine du tourisme

Un développement efficace des domaines et des destinations touristiques nécessite une collaboration étroite entre les différents acteurs. Une coopération ciblée au-delà des frontières communales, régionales, cantonales et nationales est dès lors essentielle. Le canton facilite la collaboration et joue un rôle actif dans celle-ci.

2.6 Renforcer le secteur touristique dans une complémentarité extensif/intensif dans les espaces ruraux en valorisant le patrimoine naturel, paysager et culturel

Le tourisme doux, axé sur la nature, le paysage, les activités artisanales et culturelles, est renforcé dans les espaces ruraux. Il complète l'offre touristique des stations d'hiver existantes. Les activités touristiques durables, telles que la randonnée et l'alpinisme, sont particulièrement encouragées en mettant l'accent sur une fréquentation respectueuse de la nature et du paysage.

Afin de soutenir la création de chaînes de valeur ajoutée, des synergies entre le tourisme et l'agriculture sont exploitées, sachant que ces deux secteurs sont complémentaires à bien des égards (p. ex. main d'œuvre commune, vente de produits locaux, agritourisme, artisanat local, exploitation des paysages cultivés).

2.7 Mettre en place une offre variée de types de mobilités de loisirs

Le réseau de mobilité douce utilisé pour les loisirs est renforcé et relié plus étroitement avec le réseau des transports en commun. Une signalisation claire et une conception sécurisée rendent cette mobilité douce attrayante pour les loisirs.

La mise en réseau de l'offre de transport régional répondant à un besoin touristique est renforcée.

L'accessibilité des centres touristiques par les transports en commun est de grande qualité.

3. URBANISATION

3.1 Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes

Un approvisionnement de base suffisant et décentralisé en biens de consommation et services est assuré dans tous les types d'espaces. Pour ce faire, il est nécessaire de prévoir des infrastructures à la fois techniques et sociales afin de permettre la création de zones résidentielles attractives et de maintenir la population résidente.

Les communes définissent leur stratégie de développement, basée sur leurs forces et potentiels qui sont exploités de manière optimale et durable. Les mesures prises pour maintenir l'emploi sont encouragées, en particulier dans le secteur touristique (agritourisme, parahôtellerie, etc.) et par le développement des entreprises locales.

Une attention particulière est apportée aux communes à problématique spécifique des régions de montagne et du milieu rural, notamment en matière d'aide au logement.

L'utilisation commune des infrastructures d'approvisionnement, éducatives et administratives est favorisée. Des formes innovantes de coopération supra-communale permettent une utilisation efficace des infrastructures existantes.

Les centres historiques de villages, en tant qu'éléments essentiels des communes et lieux de rencontre,

sont valorisés et redynamisés d'un point de vue urbanistique et fonctionnel. L'architecture traditionnelle, les sites construits à protéger et les biens culturels sont sauvegardés, tout en permettant l'intégration judicieuse d'éléments relatifs à l'efficacité énergétique des bâtiments. Les nouvelles constructions s'orientent vers une architecture traditionnelle et la font évoluer.

3.3 Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité

L'urbanisation est orientée vers une conception architecturale et urbanistique de haut niveau. Ces qualités sont exigées tant dans les zones urbaines que rurales. En l'occurrence, il s'agit de maintenir un équilibre entre la préservation du patrimoine architectural et le renforcement des centres des localités dans leur diversité d'utilisation et leur fonctionnalité.

Des espaces publics ouverts et des espaces verts sont aménagés à l'intérieur du tissu bâti existant. En particulier dans les milieux urbains, les espaces ouverts sont conçus de manière attractive car ils façonnent la physionomie urbaine et jouent un rôle important pour le délassement.

3.4 Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur

Le potentiel existant de développement de l'urbanisation vers l'intérieur (densification, rénovation, réutilisation des friches) est localisé et mobilisé. Le canton met en place des instruments novateurs pour aider les communes à utiliser et gérer les réserves de zones à bâtir ainsi qu'à lutter contre leur thésaurisation afin d'empêcher ou de réduire le mitage du territoire. Le développement vers l'intérieur suit des exigences de qualité élevées et tient dès lors compte de la structure traditionnelle de l'urbanisation, des spécificités du bâti existant et de la présence suffisante d'espaces verts et d'espaces ouverts.

L'inscription de nouvelles zones à bâtir ne se fera qu'exceptionnellement, sur la base d'un besoin en zones à bâtir identifié au niveau régional et pour des secteurs appropriés, avec des conditions et exigences claires en matière de desserte en transports publics, de densification et de disponibilité des terrains.

3.5 Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics

Une densification de haute qualité est développée dans les lieux appropriés, particulièrement dans les espaces urbains. D'une part, une attention particulière est apportée à l'aménagement d'un espace public de grande qualité et à la mise en œuvre de conditions attrayantes pour la mobilité douce. D'autre part, dans le cadre de la densification, des espaces verts et ouverts variés sont créés et des surfaces naturelles pour favoriser le réseau écologique sont conservées.

Le développement futur de l'urbanisation est axé sur les nœuds de transport en commun performants. À ces endroits, les communes favorisent l'habitat et l'emploi, permettent une densification élevée du bâti et mettent l'accent sur la qualité architecturale. Les activités nécessitant un usage intensif des transports sont également concentrées dans ces lieux.

3.6 Délimiter l'urbanisation afin de préserver des espaces pour l'agriculture et la nature

Les surfaces agricoles et les espaces naturels sont conservés entre les zones urbanisées. Pour ce faire, l'urbanisation est délimitée. Il est en outre nécessaire de privilégier une urbanisation compacte dans la plaine densément peuplée du Rhône. Ces espaces non urbanisés garantissent le rôle productif de l'agriculture, favorisent le développement du maillage écologique et permettent de séparer les espaces urbanisés.

3.8 Protéger la population, les animaux, les infrastructures, les biens culturels et l'environnement contre les dangers naturels ou techniques

La population, les animaux, les infrastructures, les biens culturels et l'environnement sont protégés contre les dangers naturels et les risques techniques. Il s'agit avant tout d'assurer la protection par une planification proactive. Des mesures de construction sont prises si les potentiels de dommages sont particulièrement élevés et si le risque ne peut être minimisé par des mesures d'entretien ou par des mesures d'aménagement du territoire.

4. TRANSPORT ET MOBILITÉ

4.2 Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes vers les centres

La connexion (routière ou exceptionnellement par téléphérique) entre l'ensemble des communes valaisannes et les centres urbains est une condition sine qua non pour le maintien des fonctionnalités des différents types d'espace du canton. C'est pourquoi une disponibilité tout au long de l'année, une performance adéquate et une grande fiabilité de ces connexions sont assurées.

L'impact du trafic motorisé sur les espaces urbains est minimisé. La gestion et la planification des transports prennent en considération les différentes activités sensibles au bruit.

Les connexions entre les espaces périurbains, les vallées latérales et les centres urbains sont améliorées. Les liens d'interdépendance entre ces différents types d'espaces sont ainsi renforcés.

4.3 Mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement

Une offre en transports en commun, attractive et compétitive par rapport aux transports individuels motorisés, est disponible entre les centres urbains. L'interconnexion et la complémentarité fonctionnelle de ces derniers se retrouvent ainsi renforcées.

Les correspondances intermodales pour les déplacements pendulaires sont optimisées. Pour ce faire, le système de transports en commun est concentré sur des nœuds de transports performants, ce qui permet de réduire les temps de transbordement intermodaux.

Les transports en commun jouent un rôle important dans les espaces urbains. Cette offre est développée de manière à proposer aux pendulaires une réelle alternative aux déplacements motorisés. À l'intérieur des centres urbains, des liaisons de transport locales directes sont à disposition.

Les transports en commun sont développés dans les vallées latérales en fonction de la demande. Des forfaits pour leur utilisation sont également proposés dans les espaces périphériques. Dans ces régions périphériques, leur rentabilité est améliorée par des concepts innovants.

La desserte des centres touristiques en transports en commun est améliorée. Les horaires sont ajustés en fonction des saisons touristiques et assurent un raccordement optimal aux espaces métropolitains via les points de transbordement intermodaux de plaine.

4.4 Soutenir la mobilité combinée

L'intermodalité est encouragée. Les avantages des différents modes de transport sont combinés pour créer une offre nouvelle, accessible et abordable. Les infrastructures appropriées sont mises en place aux arrêts de transports en commun (Park+Ride, Bike+Ride, Mobility).

4.5 Encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains

À l'intérieur et entre les centres urbains, des itinéraires et des infrastructures de mobilité douce sûrs et directs sont proposés. Des places de stationnement pour vélos sont aménagées dans les centres et aux arrêts de transports en commun.

5. APPROVISIONNEMENT ET INFRASTRUCTURE

5.1 Créer des conditions favorables pour la production d'énergie indigène et renouvelable ainsi que pour la valorisation des rejets de chaleur

Des conditions-cadres sont créées afin d'assurer un approvisionnement suffisant pour subvenir aux besoins de la population et de l'économie, en prenant en compte les intérêts économiques, sociaux et environnementaux. L'approvisionnement en énergie par la force hydraulique, principale productrice du canton, est complété par l'exploitation adéquate d'autres ressources énergétiques indigènes et renouvelables (éolien, biomasse, solaire thermique et photovoltaïque, géothermie,...).

Les rejets de chaleur sont récupérés et valorisés.

5.2 Réduire la consommation des ressources et des énergies

La consommation des ressources et des énergies dans le domaine du bâtiment est réduite. Des conditions de standards énergétiques élevés sont encouragées tant au niveau de la construction que de la rénovation des bâtiments.

Les processus industriels sont optimisés au niveau de leur consommation en ressources et énergie.

La production de déchets doit être limitée et leur valorisation ou leur transformation en ressource réutilisable (écologie industrielle) sont encouragées. Les matières recyclables sont revalorisées.

5.3 Optimiser les infrastructures d'approvisionnement et les infrastructures d'élimination des déchets

Les infrastructures de production, de transport et de distribution d'énergie sont planifiées en veillant à optimiser la performance énergétique globale de l'approvisionnement et à minimiser les impacts sur la population, les cours d'eau, la nature et le paysage. La connexion à un réseau de télécommunication performant est assurée, en particulier dans les centres urbains où les prestations de services sont de qualité. Les infrastructures de traitement des eaux usées et d'élimination des déchets sont conservées et améliorées. Les sites d'extraction de matériaux et les décharges sont implantés dans les lieux adéquats. Les matériaux excavés sont utilisés de manière économe. Après exploitation, les sites sont renaturalisés.

An aerial photograph of a village and surrounding fields, viewed from a high vantage point. The foreground is dominated by tall, dry grass on a hillside. The middle ground shows a dense cluster of buildings, likely a village, surrounded by agricultural fields. A road or path winds through the landscape. The entire image is overlaid with a semi-transparent green filter.

FICHES DE COORDINATION DU PLAN DIRECTEUR CANTONAL

LISTE SYNTHÉTIQUE DES FICHES CONCERNÉES

FICHES A. AGRICULTURE, FORÊTS, PAYSAGE & NATURE

- A.1c – Zones agricoles
- A.2a – Surfaces d'assolement
- A.5a – Zones de mayens, de hameaux et de maintien de l'habitat rural
- A.6c – Fonctions et gestion forestières
- A.8c, g, h – Protection, gestion et valorisation du paysage
- A.9a, d, f - Protection et gestion de la nature
- A.11a – Réseaux écologiques et corridors à faune
- A.13f – Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau

FICHE B. TOURISME & LOISIRS

- B.1a, b, c – Tourisme intégré
- B.2a – Hébergement touristique
- B.4a, c – Domaines skiables
- B.6c – Mobilité douce de loisirs (MDL)

FICHE C. URBANISATION

- C.1a – Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
- C.2a – Qualité des zones à bâtir
- C.3g – Sites construits, bâtiments dignes de protections, voies historiques et sites archéologiques
- C.4a – Pôles de développement et zones d'activités économiques
- C.8a – Installations d'intérêt public

FICHES D. MOBILITÉS & INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- D.1a – Transports publics
- D.4b, c – Réseaux routiers
- D.5a, e – Mobilité douce quotidienne
- D.6a – Infrastructures de transport public par câble

FICHES E. APPROVISIONNEMENT ET AUTRES INFRASTRUCTURES

- E.3a, b – Approvisionnement en énergie
- E.7c – Transport et distribution d'énergie
- E.9a – Décharges de types A et B

LISTE EXHAUSTIVE DES FICHES CONCERNÉES

FICHES A. AGRICULTURE, FORÊTS, PAYSAGE & NATURE

Fiche A.1 – Zones agricoles

c) soutiennent les agriculteurs dans leurs démarches pour maintenir et mettre en valeur les constructions agricoles traditionnelles existantes en démontrant les différentes possibilités pour leurs aménagements et transformations (p. ex. production et vente de produits du terroir, artisanat, prestations de l'agritourisme)

Fiche A.2 – Surfaces d'assolement

a) s'informent auprès du service en charge de l'aménagement du territoire, préalablement à toute démarche de planification, de l'état des SDA sur leur territoire ;

Fiche A.5 – Zones de mayens, de hameaux et de maintien de l'habitat rural

a) délimitent dans leur plan d'affectation des zones (PAZ), en tenant compte des critères et conditions à respecter, les zones des mayens et de constructions protégées en tant qu'éléments caractéristiques du paysage, les zones de hameaux et de maintien de l'habitat rural, ainsi que les territoires à habitat traditionnellement dispersé, et déterminent dans leur règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) les prescriptions y relatives

Fiche A.6 – Fonctions et gestion forestières

c) soutiennent la création, l'entretien et la remise en état des forêts protectrices et leurs infrastructures, ainsi que les projets de biodiversité en forêt

Fiche A.8 – Protection, gestion et valorisation du paysage

c) introduisent, dans le RCCZ, des principes de qualité architecturale et d'intégration au terrain naturel pour les constructions et aménagements extérieurs ;
g) valorisent la diversité de leur paysage par des projets innovants communaux ou régionaux ;
h) sensibilisent la population à la valeur du paysage comme facteur de qualité de vie, d'identité culturelle et de capital touristique.

Fiche A.9 - Protection et gestion de la nature

a) reportent les périmètres de protection de la nature d'importance nationale, cantonale et communale sur leur PAZ, et introduisent les objectifs de protection et modalités de gestion de ces zones dans le RCCZ ;
d) prennent en compte la protection de la nature au stade de l'élaboration des projets ayant des effets sur l'organisation du territoire, et proposent des mesures d'optimisation ;
f) tiennent compte des aspects de la protection de la nature dans le cadre de la gestion et de

l'entretien de leurs infrastructures (p.ex. parcs, places publiques, talus de routes), favorisent la création d'espaces verts et/ou à vocation nature dans leurs zones urbaines et accordent un soin particulier à l'interface ville-nature ;

Fiche A.11 – Réseaux écologiques et corridors à faune

a) peuvent intégrer les divers réseaux écologiques et les corridors à faune dans l'instrument de planification communal approprié ;

Fiche A.13 – Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau

f) se coordonnent à l'échelle du bassin versant avec les autres communes.

FICHE B. TOURISME & LOISIRS

Fiche B.1 – Tourisme intégré

a) élaborent, en collaboration avec les acteurs touristiques locaux, les lignes directrices de la politique locale du tourisme et les coordonnent avec le développement touristique communal et intercommunal. Pour ce faire, les aspects suivants doivent être intégrés : - le développement touristique souhaité ; - les secteurs de tourisme intensif et extensif ; - les liens entre l'urbanisation, les transports et les infrastructures touristiques ; - les formes d'hébergement ; - l'accessibilité et la mobilité interne.

b) vérifient la conformité des projets avec les lignes directrices de la politique du tourisme ;

c) assurent la coordination nécessaire de la planification de l'urbanisation, des transports et des infrastructures, le cas échéant au travers d'un plan directeur intercommunal.

Fiche B.2 – Hébergement touristique

a) définissent les secteurs stratégiques nécessaires au développement touristique à l'aide des « lignes directrices de la politique locale du tourisme » et de leurs options de développement et, si nécessaire, dans un plan directeur intercommunal ;

Fiche B.4 – Domaines skiables

a) accompagnent les entreprises de remontées mécaniques dans la planification des domaines skiables en tenant compte des lignes directrices de la politique locale du tourisme ;

c) vérifient la conformité des stratégies pour les installations avec les lignes directrices de la politique locale du tourisme et leurs options de développement territorial ;

Fiche B.6 – Mobilité douce de loisirs (MDL)

c) entreprennent les mesures de planification (adaptation du plan d'affectation des zones et/ou du règlement communal des constructions et des zones) pour les installations annexes et les pistes concentrées dans un secteur parfaitement déterminé (p.ex. bikepark, larges pistes de ski de fond, pistes enneigées techniquement) ;

FICHE C. URBANISATION

Fiche C.1 – Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat

a) déterminent, en vue de l'élaboration de leur projet de PU, leurs options de développement territorial (projet de territoire) sur l'ensemble de la commune en tenant compte, entre autres, des éléments suivants :

- analyse de leurs zones à bâtir existantes (réserves internes et externes) ;
- évaluation du potentiel d'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et planification des terrains à y maintenir non construits (p.ex. espaces verts) ;
- mise en place d'une politique foncière active et mobilisation des terrains situés à l'intérieur du milieu bâti existant (p.ex. remembrements parcellaires, droit d'emption des communes, fixation de délais de construction) ;
- localisation des différentes fonctions de manière à réduire les déplacements ;
- changement d'affectation des zones dont l'emplacement est inadéquat ;

Fiche C.2 – Qualité des zones à bâtir

a) déterminent des objectifs stratégiques (stratégie, plan directeur, masterplan) concernant leur développement territorial et urbanistique en vue d'un développement de l'urbanisation vers l'intérieur de qualité ;

Fiche C.3 – Sites construits, bâtiments dignes de protections, voies historiques et sites archéologiques

g) informent et sensibilisent les milieux concernés et la population sur l'importance culturelle et sociale des sites et objets du patrimoine historique et archéologique.

Fiche C.4 – Pôles de développement et zones d'activités économiques

a) définissent, en collaboration avec le canton et les régions socioéconomiques, la fonction, la localisation et la délimitation de leurs zones d'activités économiques sur la base d'une analyse des besoins et, si nécessaire, élaborent un plan directeur intercommunal ;

Fiche C.8 – Installations d'intérêt public

a) examinent, après avoir déterminé le besoin, quels sont les services d'intérêt public qui peuvent être offerts sur le territoire communal, lesquels peuvent l'être en collaboration avec les communes voisines, et cherchent des solutions favorisant l'effet de synergie entre les différentes prestations multifonctionnelles de services d'intérêt public ;

FICHES D. MOBILITÉS & INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Fiche D.1 – Transports publics

e) développent leur réseau de transports publics local et veillent à ce qu'il complète judicieusement l'offre cantonale et régionale.

Fiche D.4 – Réseaux routiers

b) veillent, dans le cadre de leurs compétences, à une intégration optimale des routes dans les localités traversées ;

c) réalisent et mettent en réseau des infrastructures de MD quotidienne attractives, confortables et sûres ;

Fiche D.5 – Mobilité douce quotidienne

a) planifient et réalisent leurs réseaux de MDQ en tenant compte des réseaux de MDL et s'assurent de leur liaison aux arrêts de transports publics, en coordination avec les communes, cantons et pays voisins ;

e) réalisent des infrastructures (p.ex. pistes, bandes, places de stationnement pour vélos) attractives, confortables et sûres.

Fiche D.6 – Infrastructures de transport public par câble

a) tiennent compte des installations de transport à câble existantes dans leur planification territoriale ;

FICHES E. APPROVISIONNEMENT ET AUTRES INFRASTRUCTURES

Fiche E.3 – Approvisionnement en énergie

a) déterminent, lors de toute procédure de planification, la manière dont leur territoire doit être approvisionné en énergie (chaleur et électricité) ;

b) établissent une stratégie énergétique communale, intercommunale ou régionale qui tient compte des objectifs cantonaux ;

Fiche E.7 – Transport et distribution d'énergie

c) effectuent une planification énergétique territoriale en favorisant la création, dans les zones appropriées, de réseaux de chaleur à distance, et en redéfinissant le rôle du gaz dans l'approvisionnement énergétique communal ;

Fiche E.9 – Décharges de types A et B

a) se coordonnent entre elles et avec le canton pour choisir les sites les plus pertinents en fonction de leurs besoins ;

