



ANNEXES



ANNEXE 1

Convention de planification

entre **Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA**,
société anonyme de droit public, Hilfikerstrasse 1, 3000 Berne 65
représentée par la division Immobilier
Trüsselstrasse 2,
3000 Bern 65
(ci-après «CFF»)

et **La Commune de Saint-Maurice**
Hôtel de Ville
Grand-Rue 79
Case postale 83
1890 Saint-Maurice
(ci-après «Commune de Saint-Maurice»)

et **Le Canton du Valais**
par le Service immobilier et patrimoine
Place du Midi 18
1950 Sion
(ci-après «Canton du Valais»)

et **La Confédération suisse – Département de la Défense, de la Protection de la population et des Sports**
Par armasuisse Immobilier
Guisanplatz 1
3003 Berne
(ci-après « armasuisse Immobilier»)

et **Poste Immobilier SA**
Wankdorfallee 4
3030 Berne
(ci-après « la Poste »)

ci-après sous la dénomination commune «les parties/partenaires de planification»

concernant

Le projet de développement du site du secteur de la Gare de Saint-Maurice (VS)

Table des matières

1.	Introduction	3
1.1.	Situation initiale	3
1.2.	Objet de la convention	3
1.3.	Champ d'application.....	5
1.4.	Forme juridique	6
2.	Procédure de planification	7
2.1.	Etude de faisabilité architecturale, urbanistique et de mobilité	7
2.2.	Déroulement de l'étude de faisabilité	8
2.3.	Planning prévisionnel	8
2.4.	Organisation de projet pour l'étude de faisabilité	9
2.5.	Budget	10
3.	Autres dispositions	12
3.1.	Réserve d'approbation et entrée en vigueur/modifications	12
3.2.	Droits de propriété intellectuelle	12
3.3.	Réserve de forme	12
3.4.	Durée	12
3.5.	Transfert de la convention de planification	13
3.6.	Règlement des différends, élection de droit et for	13
3.7.	Exemplaires	13

1. Introduction

1.1. Situation initiale

Les parties souhaitent engager une réflexion commune sur les secteurs présentés au point 1.3 de la présente convention, situés à Saint-Maurice (VS). Ces périmètres sont constitués de différentes parcelles qui abritent des occupations et des constructions de natures diverses et très hétérogènes. Les parcelles sont la propriété des CFF SA, de la commune de Saint-Maurice, de la Confédération suisse (DDPS) et de Poste Immobilier SA.

Cette réflexion commune se traduit dans le cadre d'un processus partenarial qui reflète les souhaits, intentions et objectifs partagés des parties, à savoir notamment :

- Développement en commun du futur quartier de la gare ;
- Densification du secteur de la gare ;
- Valorisation des espaces publics et particulièrement de la place de la gare ;
- Construction de locaux nécessaires à l'extension de la HEP dans les secteurs ;
- Requalification du pôle et des interfaces de mobilité ;
- Transformation du secteur, en apportant de la valeur ajoutée par la valorisation du bâti historique existant ainsi que du potentiel à bâtir sur les différentes parcelles concernées par le périmètre d'étude ainsi que proposition d'affectations et d'aménagements urbains adaptés en accord avec le développement d'une interface de mobilité fonctionnelle.

Afin d'atteindre ces objectifs, les parties décident de mener ensemble des démarches d'étude et de planification articulées selon les éléments mentionnés au point 1.2.1 de la présente convention.

1.2. Objet de la convention

La présente convention de planification définit le processus partenarial envisagé, et notamment :

- La volonté commune des parties d'envisager le développement d'un projet urbain qui concilie leurs intérêts respectifs et qui coordonne interface de mobilité, espace public et développement immobilier ;
- La volonté commune des parties de réaliser une étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité ;
- La volonté commune des parties de définir conjointement le périmètre, le cahier des charges et le processus de planification de cette étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité ;
- La volonté commune des parties, par le biais de l'étude de faisabilité, de définir les perspectives programmatiques, urbanistiques, architecturales et de mobilité envisageables et les adaptations éventuelles des documents d'urbanismes qui pourraient être nécessaires ;
- La gestion administrative ainsi que l'organisation relative au management de l'étude urbanistique, architecturale et de mobilité, y compris responsabilités et compétences ;
- La répartition des coûts relatifs à ce processus partenarial et tout particulièrement à l'étude urbanistique, architecturale et de mobilité.

- La volonté commune des parties de poursuivre les réflexions à l'issue de l'étude de faisabilité, si les conditions économiques le permettent, afin d'envisager une ou plusieurs recherches de partis architecturaux pour les constructions envisagées, l'aménagement des espaces publics ou interfaces de mobilité et les éventuelles évolutions de la situation foncière actuelle (la poursuite du partenariat fera l'objet d'un avenant à la présente convention).

Ces différentes thématiques sont détaillées dans le chapitre 2 de la présente convention.

1.2.1. Synthèse des démarches

Les parties conviennent d'engager les démarches suivantes :

- Rédaction du cahier des charges pour une étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité ;
- Réalisation d'un appel d'offres sur invitation pour une étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité ;
- Management et suivi de l'étude urbanistique, architecturale et de mobilité ;
- Poursuite des réflexions communes et concertations à l'issue de l'étude urbanistique, architecturale et de mobilité (éventuellement réalisation d'une étude économique et foncière).

1.2.2. Principes de la procédure de mise en concurrence

Selon accord entre les parties, trois bureaux d'architecture et d'urbanisme recevront un dossier d'appel d'offres sur invitation. Chaque bureau devra proposer un spécialiste mobilité pour répondre au volet mobilité de l'étude.

La procédure de mise en concurrence pour la réalisation des prestations de l'étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité sera pilotée par les CFF.

Les offres des bureaux seront évaluées et un bureau sera sélectionné comme « architecte-urbaniste planificateur » par le comité de pilotage sur proposition des CFF.

La liste des bureaux consultés pour cette procédure sera validée par le comité de pilotage, préalablement aux lancements des procédures.

Les CFF seront en charge de mener les procédures d'appels d'offres puis d'échanger avec les mandataires sélectionnés au nom de toutes les parties.

Les offres ou commandes pour d'autres prestations éventuelles (communication, expertises, divers) seront soumises au comité de pilotage, pour approbation, avant engagement.

1.2.3. Engagement des parties

Les parties confirment leur volonté commune de créer un partenariat afin d'engager et de réaliser une étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité sur les secteurs mentionnés au point 1.3 de la présente convention.

Cette étude vise à définir une vision stratégique commune pour ces secteurs, tout en considérant les intérêts respectifs des parties, la mise en valeur des patrimoines et le projet d'extension potentielle de la HEP.

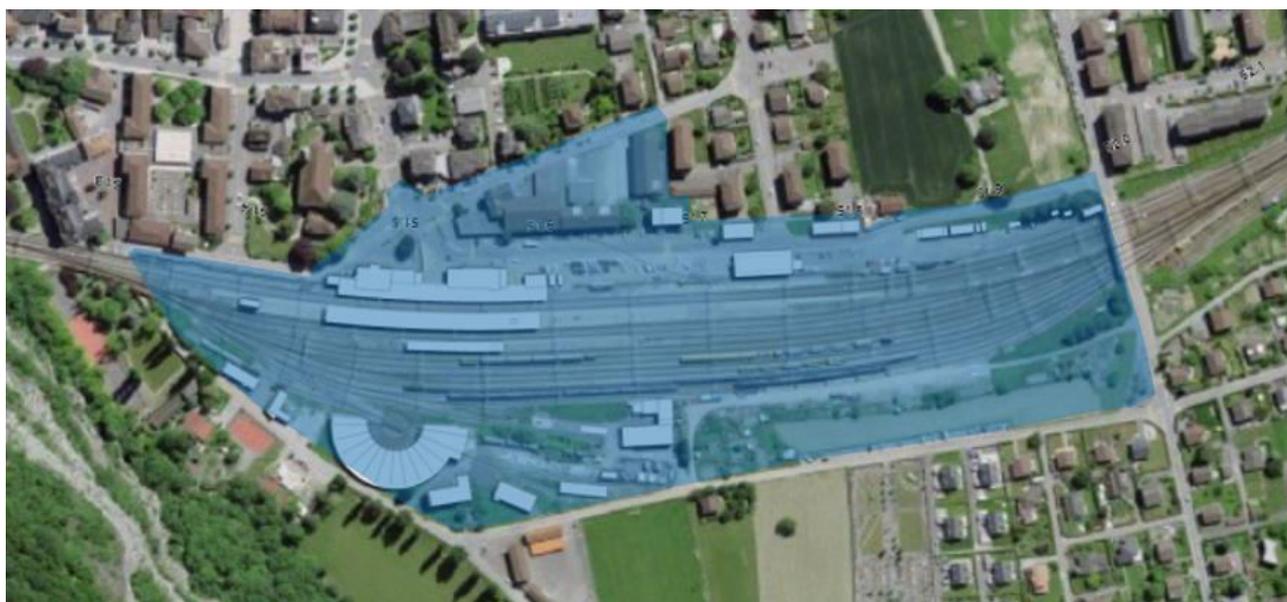
Les parties s'engagent à une mise en œuvre diligente de cette étude, à respecter au mieux le planning prévisionnel mentionné au point 2.3 de la présente convention et à satisfaire à leurs engagements quant à la prise en charge des coûts tels que mentionnés au point 2.5 de la présente convention.

En outre, les parties s'engagent à étudier les modalités de la poursuite des potentiels développements sur les secteurs, à l'issue et selon les résultats de l'étude précitée, si les conditions économiques le permettent, notamment en vue de la formalisation d'un éventuel Plan d'Affectation (PA) ou d'une évolution du Plan d'Affectation de Zones (PAZ).

1.3. Champ d'application

Le secteur d'étude et le champ d'application de la présente convention portent principalement sur les parcelles 332, 404, 2136 (CFF), 342, 343, 2216 (Armasuisse Immobilier), 2214 (Commune) 358, 359, 2371 (la Poste), 1330 et 14 (DP communal).

Le périmètre indiqué en bleu sur le plan ci-après, représente le secteur d'étude de base.

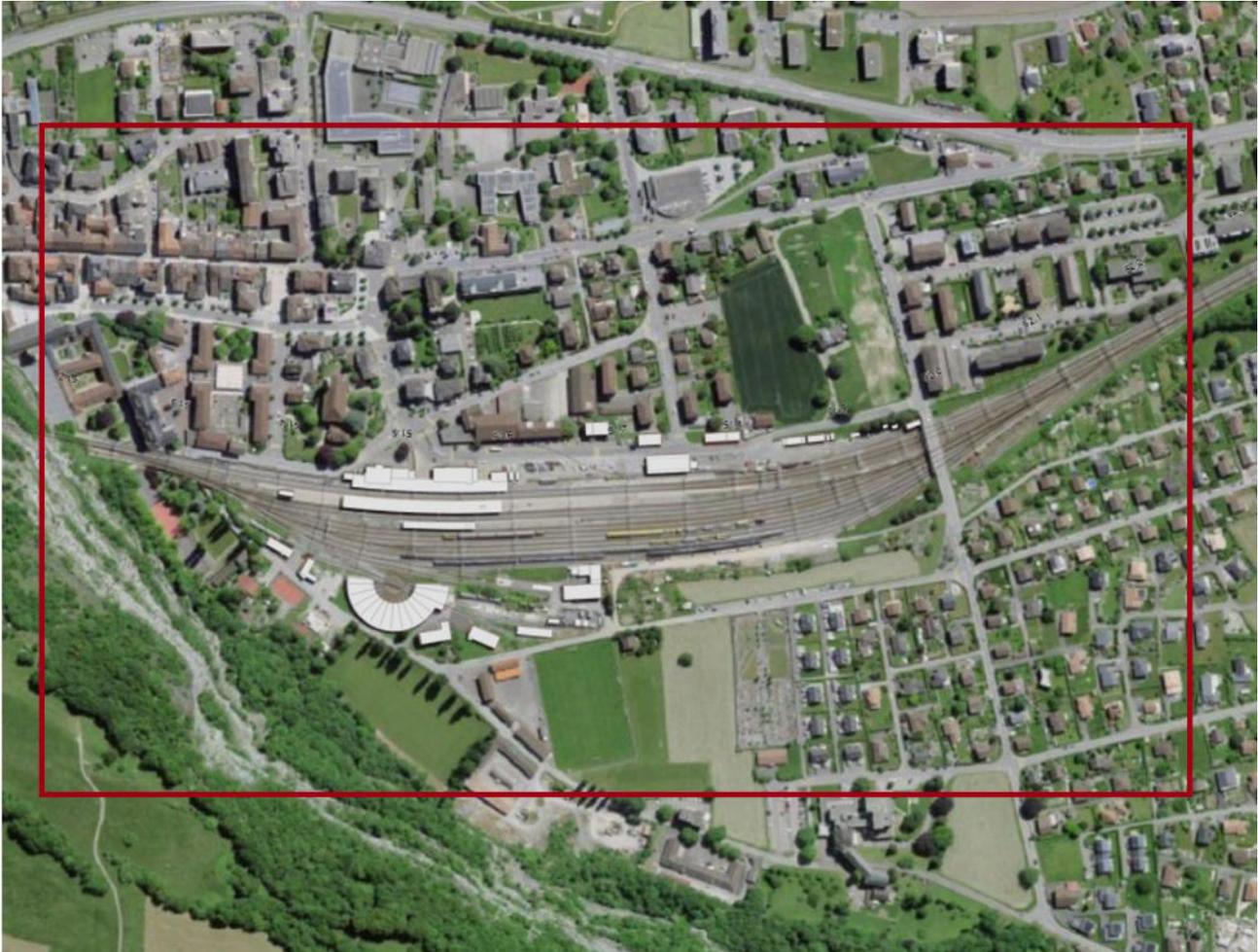


Les parcelles susmentionnées, qui constituent le secteur d'étude de base, comportent notamment :

- D'anciens bâtiments d'armasuisse Immobilier ;
- Le bâtiment de la poste et un bâtiment d'activité et de bureaux / locaux d'administration ;
- Des installations CFF ferroviaires diverses ;
- Des installations CFF techniques diverses ;
- Des bâtiments CFF nécessaires à l'exploitation ferroviaire et à l'accueil de la clientèle;
- Des dépôts et entrepôts CFF ;
- Des zones de circulation et de stationnement.

Par ailleurs, certaines parcelles abritent des jardins familiaux, des ouvrages patrimoniaux (classés) et des zones réservées à des extensions futures ou installations ferroviaires futures.

Le périmètre indiqué en rouge sur le plan ci-après, représente le secteur élargi afin de prendre en compte les flux piétons ainsi que les domaines publics (DP) adjacents dans les réflexions du volet mobilité de l'étude.



1.4. Forme juridique

Les dispositions relatives à la société simple conformément aux art. 530 ss CO s'appliquent par analogie à la présente convention, sauf indication contraire dans cette dernière.

Les parties répondent toutefois de leurs obligations envers les tiers proportionnellement à leur quote-part indiquée dans la présente convention (cf. participation aux coûts des parties, point 2.5.2 de la présente convention). La clé de répartition s'applique à l'ensemble des coûts générés et doit être consignée dans les adjudications conclues avec des tiers par les CFF. Les dispositions relatives à la responsabilité solidaire selon les art. 143 ss et l'art. 544, al. 3, OR ainsi que celles sur la part dans les pertes selon l'art. 533, al. 1, CO ne s'appliquent pas à la présente convention de planification.

Les plus-values et les bénéfices réalisés sur la base de la présente convention de planification reviennent exclusivement aux propriétaires des terrains devant être planifiés. L'art. 533, al. 1, CO est exclu en pareil cas.

2. Procédure de planification

2.1. Etude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité

2.1.1. Périmètre de planification de l'étude de faisabilité

Le volet urbanistique et architectural de l'étude de faisabilité proposera une réflexion principalement sur le secteur de base présenté au point 1.3 de la présente convention.

Le volet mobilité de l'étude de faisabilité proposera une réflexion sur le secteur élargi présenté au point 1.3 de la présente convention.

L'architecte-urbaniste mandaté sera en charge de coordonner les deux volets de cette étude (décrits ci-dessous) et de produire un document de synthèse intégrant ces deux volets afin d'aboutir à un projet global cohérent et qualitatif.

2.1.2. Objet du volet urbanistique et architectural de l'étude de faisabilité

Le volet urbanistique et architectural de l'étude aura pour objet :

- D'établir les conditions et contraintes des secteurs :
 - o Fiche signalétique du bien immobilier
 - o Contraintes légales, réglementaires et normatives
 - o Analyse des conditions urbanistiques et architecturales
 - o Analyse des contraintes patrimoniales
- D'établir le programme :
 - o Détermination des possibilités
 - o Programme intentionnel et potentiel
 - o Intégration du programme des surfaces/locaux et du programme fonctionnel pour une potentielle extension de la HEP
- D'établir des concepts, esquisses et variantes :
 - o Détermination des possibilités
 - o Tests des possibilités
 - o Propositions conceptuelles
 - o Schéma des relations spatiales et fonctionnelles
 - o Schéma des interfaces avec l'espace public et notamment la place de la gare et le giratoire précédent la place de la gare.
 - o Proposition de variantes
 - o Plans, coupes, croquis d'intention
- D'établir un descriptif sommaire de la proposition urbanistique et architecturale
- D'établir des quantitatifs : Calcul des volumes potentiels et des surfaces SIA potentielles ou autres ratios
- D'établir un planning
- D'évaluer des risques :
 - o Points critiques et risques identifiés
 - o Mesures nécessaires
- La schématisation et la rédaction de recommandations sur la base des réflexions précitées ;
- D'établir une note de synthèse de l'étude utilisable par les parties.

2.1.3. Objet du volet mobilité de l'étude de faisabilité

Le volet mobilité de l'étude aura pour objet :

- Le contrôle et l'évaluation de l'organisation et du fonctionnement des axes de circulation pour les véhicules, les piétons et les mobilités douces ;
- Le contrôle de l'intégration des projets immobiliers dans le réseau viaire existant ;
- Le contrôle de l'accessibilité du site, notamment les accès aux projets immobiliers et parkings (P+R) ;
- La détermination des sens de circulation, giratoires et carrefours ;
- Le contrôle des interfaces avec l'espace public et, notamment, la place de la gare ;
- La définition et l'évaluation des interfaces avec les transports publics, notamment un arrêt/abri de bus en conformité avec la L-Hand et la gare CFF ;
- La définition et l'évaluation des futures interfaces mobilité en lien, notamment, avec le schéma directeur de mobilité ;
- Un plan de projet pour les nouveaux abris de bus ;
- La schématisation et la rédaction de recommandations sur la base des réflexions précitées ;
- D'établir une note de synthèse de l'étude/un livrable utilisable par les parties.

2.2. Déroulement de l'étude de faisabilité

L'étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité a pour objectif de confronter différents axes de réflexion relatifs aux éléments mentionnés au point 2.1.2 et 2.1.3 ci-dessus.

Les bureaux d'architectes-urbanistes et de mobilité qui seront mandatés devront, en coordination, développer différentes propositions. Ils présenteront le résultat de leurs réflexions au comité de pilotage. Ces propositions devront s'appuyer sur les documents d'urbanisme et de planification en vigueur, le contexte urbain et paysager, les contraintes foncières, les contraintes techniques ou logistiques, le contexte routier et les contraintes de mobilité actuelles et futures.

De par l'échange et le débat entre les deux bureaux en charge de l'étude (soit le bureau d'architectes-urbanistes et le bureau d'ingénieur mobilité) et le comité de pilotage, ainsi que sur la base de divers livrables, les bureaux d'architectes-urbanistes et de mobilité feront évoluer leurs propositions et concepts.

Enfin, les bureaux d'architectes-urbanistes et de mobilité remettront et présenteront la synthèse de leurs propositions, qui permettra aux parties d'envisager les suites qu'elles entendent donner aux réflexions sur ces secteurs/périmètres et dans leurs environnements immédiats.

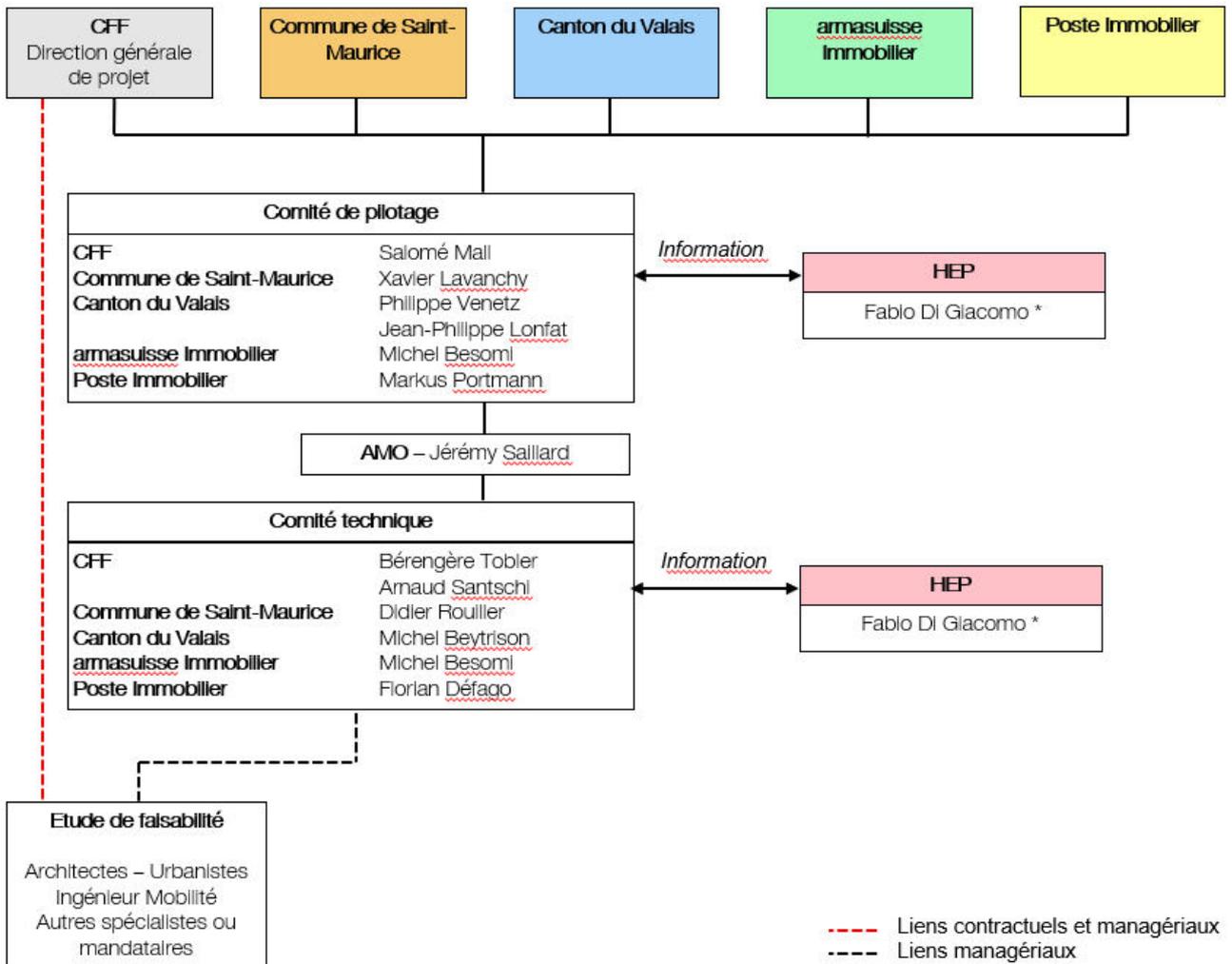
2.3. Planning prévisionnel

Les parties déclarent s'être entendues sur le planning suivant et s'engagent à le respecter au mieux, dans la mesure du possible et selon leurs facultés et contributions respectives :

Cahier des charges de l'étude de faisabilité	janvier 2023
Appel d'offres sur invitation de l'étude de faisabilité	fin janvier 2023
Adjudication de l'étude de faisabilité	mi-février 2023
Etude de faisabilité	mi-février / mai 2023
Restitution de l'étude de faisabilité	fin mai 2023

2.4. Organisation de projet pour l'étude de faisabilité

L'organisation du projet a lieu conformément à l'organigramme ci-après. L'avis des autorités hiérarchiques et organes décisionnels compétents des parties, est réservé.



*Les parties ont chacune une voie au comité de pilotage et comité technique, indépendamment du nombre de participants. Le comité de pilotage est l'organe décisionnel en lien avec la présente. Les représentants du comité technique peuvent en sus participer au comité de pilotage.

2.4.1. Organisation du projet, y compris responsabilités et compétences

Les CFF, avec le soutien de Jérémie Saillard de la société Ivéo Conseils, pilotent et coordonnent le travail des mandataires en charge de l'étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité. Les CFF, avec le soutien de Jérémie Saillard de la société Ivéo Conseils, s'assurent de la bonne exécution des prestations contractuelles par les mandataires de l'étude précitée.

Le comité technique suit l'avancement de l'étude selon le planning qui sera proposé par les mandataires.

2.4.2. Adjudicateur

L'adjudication des prestations, à l'issue de la procédure d'appel d'offres mentionnée au point 1.2.2 de la présente convention, sera prononcée et notifiée par les CFF.

L'offre des mandataires adjudicataires est signée par les CFF.

Les offres ou commandes pour d'autres prestations éventuelles (communication, expertises, divers) seront également signées avec les CFF.

2.4.3. Communication

Le comité de pilotage est responsable du contenu de la communication et des formes ou modalités de communication.

2.5. Budget

2.5.1. Estimation du budget pour l'étude de faisabilité et frais accessoires

Les parties déclarent s'être entendues sur le budget suivant (en Francs suisse hors taxe), pour l'étude et les frais accessoires, et s'engagent à le respecter au mieux, en assurant un suivi strict et une allocation appropriée des engagements financiers :

Etude de faisabilité	80'000.-
(Architecte-urbaniste planificateur 60'000.-)	
(Spécialiste mobilité 20'000.-)	
Management de projet (AMO)	15'000.-
Expertises foncières	15'000.-
Expertises diverses	5'000.-

Total (budget plafond) 115'000.- HT

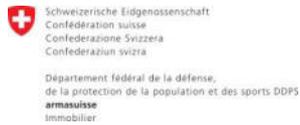
Toute augmentation du budget plafond ou tout complément à ce budget doivent être consentis par toutes les parties et requiert la forme écrite et la signature de toutes les parties. De telles modifications doivent être réalisées par l'intermédiaire d'un avenant à la présente.

Durant toute la durée de la présente convention, chaque partie mettra en œuvre les ressources nécessaires afin d'atteindre les objectifs de la présente convention. Dans ce cadre, les parties supporteront seules chacune en ce qui la concerne, les coûts liés à la participation de ses représentants et, le cas échéant, ceux liés à ses propres conseils ou autres mandataires.

2.5.2. Répartition des coûts

Les coûts mentionnés au point 2.5.1 seront répartis et supportés à parts égales entre les parties, soit à raison de 20% du budget par chacune des cinq parties à la présente convention. Le montant s'élève donc à 23'000.- HT par partie.

Les offres des mandataires ou commandes étant signées par les CFF, les mandataires ou prestataires adresseront leurs factures aux CFF qui les honoreront, après contrôle. Les factures seront payables à 30 jours, dès leur réception, selon les formes prescrites par les CFF.



SBB CFF FFS



Saint-Maurice

Lorsque les factures finales de tous les offres conclues et de toutes les commandes engagées auront été transmises et validées par les CFF, ces derniers transmettront à toutes les parties un décompte final global et exhaustif des prestations facturées. Sur la base de ce décompte final et selon la répartition des coûts susmentionnés, les CFF émettront les factures y relatives. Les factures seront payables à 30 jours, dès leur réception.

3. Autres dispositions

3.1. Réserve d'approbation et entrée en vigueur/modifications

La présente convention de planification requiert l'approbation des organes décisionnels compétents des CFF.

La présente convention de planification entre en vigueur et déploie sa validité et ses effets dès signature de toutes les parties et validation par les organes décisionnels compétents susmentionnés.

Pour être valable, toute modification et tout complément de la présente convention de planification requiert également la forme écrite et la signature de toutes les parties.

3.2. Droits de propriété intellectuelle

Pendant la durée de la convention de planification et après son expiration, les parties peuvent à tout moment utiliser, éditer et modifier, à leurs propres fins et sans indemnisation, les résultats des études et des travaux obtenus dans le cadre de la présente convention; elles peuvent également les reproduire ou les transmettre à des tiers pour une utilisation, un traitement et une modification ultérieurs.

3.3. Réserve de forme

Les parties ont conscience du fait que certains éléments réglementés par la présente convention peuvent être soumis à des prescriptions de forme spécifiques. Au besoin, elles apporteront donc leur aide et contribution, en temps utile, à la demande de l'une ou l'autre partie, pour conclure le contrat formel approprié (p. ex. acte authentique). La teneur matérielle d'un tel contrat résulte de la présente convention.

3.4. Durée

La présente convention est conclue pour la durée de l'étude de faisabilité urbanistique, architecturale et de mobilité, mais au plus tard jusqu'au 31.12.2023. Elle prend automatiquement fin à cette date ou en cas d'abandon ou d'adaptation totale ou substantielle du projet ayant conduit les parties à conclure la présente convention. Il en va de même en cas de divergences insurmontables entre les parties, en relation avec le projet et après notification écrite motivée de la partie concernée.

Toute prétention en dommages-intérêts entre les partis est exclue ; la répartition des coûts telle que prévue dans la présente est réservée.

Toutefois, au besoin, la convention peut être prolongée au-delà du 31.12.2023, d'entente entre les parties. Une telle prolongation requiert la forme écrite et la signature de toutes les parties. Elle doit être réalisée par l'intermédiaire d'un avenant à la présente.

3.5. Transfert de la convention de planification

Les parties s'engagent à céder l'ensemble des droits et des obligations définis dans la présente convention ou qui résultent de cette dernière, dans la mesure où ils n'ont pas encore été remplis ou subsistent, à d'éventuels ayants droit, qu'il s'agisse de ceux des personnes physiques/morales ou des collectivités ou de ceux des terrains (parcelles) concernés par la présente convention, avec l'obligation de transfert par analogie à tous les ayants droit ultérieurs.

3.6. Règlement des différends, élection de droit et for

Les parties s'engagent à régler leurs éventuels différends, dans la mesure du possible, à l'amiable. Tout litige issu de la présente convention ou en relation avec cette dernière relève de la compétence exclusive des tribunaux ordinaires du Canton du Valais.

Le droit suisse s'applique exclusivement.

Le for est à Saint-Maurice (VS).

3.7. Exemplaires

La présente convention est établie en 5 (cinq) exemplaires. Chaque partie en reçoit un exemplaire.

Les parties s'entendent sur le fait que la signature par écran tactile ou l'insertion d'une signature scannée sont réputées remplir la forme requise dans le présent contrat et pour tout avenant.

Lieu/date

Pour les **CFF SA**

Susanne Zenker
Responsable Développement

Daniel Zollinger
Responsable Gestion foncière

Lieu/date

Pour la **Commune de Saint-Maurice**

Xavier Lavanchy
Président du Conseil municipal

Alain Vignon
Secrétaire municipal

Lieu/date

Pour le **Canton du Valais**

Philippe Venetz
Architecte cantonal

Jean-Philippe Lonfat
Chef du Service de l'enseignement

Lieu/date

Pour **la Confédération suisse (DDPS), représentée par Armasuisse Immobilier**

Michel Besomi
Gestionnaire du parc immobilier disponible

Lieu/date

Pour **Poste Immobilier SA**

Markus Portmann
Asset Manager, Région ouest

Florian Défago
Responsable construction, Région ouest



ANNEXE 2

Avenant 01

À la Convention de planification

entre **Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA**,
société anonyme de droit public, Hilfikerstrasse 1, 3000 Berne 65
représentée par la division Immobilier

Trüsselstrasse 2,
3000 Bern 65
(ci-après «CFF»)

et **La Commune de Saint-Maurice**
Hôtel de Ville
Grand-Rue 79
Case postale 83
1890 Saint-Maurice
(ci-après «Commune de Saint-Maurice»)

et **Le Canton du Valais**
par le Service de la mobilité
Place du Midi 18
1950 Sion
(ci-après «Canton du Valais»)

et **La Confédération suisse – Département de la Défense, de la Protection de la population et des Sports**
Par armasuisse Immobilier
Guisanplatz 1
3003 Berne
(ci-après «armasuisse Immobilier»)

et **Poste Immobilier SA**
Wankdorfallee 4
3030 Berne
(ci-après «la Poste»)

ci-après sous la dénomination commune «les parties/partenaires de planification»

concernant

Le projet de développement du site du secteur « plateau gare » de Saint-Maurice (VS)

Table des matières

1.	Introduction	3
1.1.	Situation initiale.....	3
1.2.	Objet de l'avenant.....	3
1.3.	Engagement des parties	5
2.	Planning prévisionnel	6
2.1.	Planning prévisionnel des études complémentaires.....	6
2.2.	Planning prévisionnel général	6
3.	Organisation et organigramme de projet	7
4.	Budget	8
4.1.	Estimation du budget pour les études complémentaires et le management de projet	8
4.2.	Répartition et prise en charge des coûts	8
5.	Autres dispositions	10
5.1.	Durée.....	10
5.2.	Réserve d'approbation et entrée en vigueur/modifications	10
5.3.	Exemplaires	10
5.4.	Signatures.....	10

1. Introduction

1.1. Situation initiale

Le 26 avril 2023, les parties ont conclu la Convention de planification (ci-après « la Convention ») faisant l'objet du présent avenant, afin de mener une réflexion commune sur le secteur du « plateau gare », situé à Saint-Maurice (VS).

Une étude de faisabilité urbanistique et architecturale, avec volet mobilité, a été engagée et une étude environnement « OPAM, OPB, ORNI » complétée par une étude complémentaire ORNI a également été réalisée sur la base de deux mandats confiés à CFF SA. Les rapports finaux de ces trois études ont été remis par les mandataires respectifs, en décembre 2023 et ont été formellement validés par les parties.

Enfin une expertise foncière a été réalisée fin 2023 afin d'engager les discussions nécessaires à la réalisation du projet entre les parties concernées par des échanges fonciers.

Afin de poursuivre la planification, d'engager une modification du Plan d'Affectation de Zones (PAZ), de démarrer l'organisation du concours pour la réalisation des locaux de la HEP et d'accompagner les diverses cessions foncières ou échanges fonciers entre elles, les parties ont convenu qu'il était nécessaire d'approfondir les études susmentionnées et de mandater un bureau pour élaborer le projet de modification du PAZ.

Conformément à l'article 3.1 de la Convention toute modification ou tout complément apporté à celle-ci « requiert la forme écrite et la signature de toutes les parties ». Le présent avenant est donc conclu entre les parties afin de répondre à cette exigence.

Cela exposé, les parties conviennent ce qui suit :

1.2. Objet de l'avenant

Les parties conviennent de la nécessité de réaliser des études complémentaires sur le secteur du « plateau gare ». Ces études complémentaires sont les suivantes et visent à :

A- Etude d'urbanisme et d'architecture, avec volet « mobilité »

Urbanisme et architecture

- Résumer les exigences issues de l'étude de faisabilité, notamment la distance aux voies, les gabarits maximum, etc... sous la forme d'un pré-plan d'aménagement détaillé ;
- Préciser les possibilités de constructibilité et de transformation des différents bâtiments, en coordination avec la commune et les services en charge de la préservation du patrimoine, du Canton du Valais et de CFF SA : Il est, en effet, nécessaire de compléter l'étude avec une démarche « étude patrimoniale » (étude intégration, séance avec service patrimoniaux cantonaux, fédéraux et CFF, préparation d'argumentaires pour le projet, intégration de nouveaux volumes, modification de bâtiments existants et démolition du quai marchandise...);
- Préciser l'emprise du P+R, l'impact sur le quai et le coût que cela représente ;
- Identifier les arbres majeurs à conserver et de préciser les aménagements extérieurs et paysagers ;
- Préciser les exigences en matière d'énergie et de durabilité des constructions : Il est nécessaire de réaliser une étude sommaire sur le potentiel d'économie circulaire (orienter le projet

en étapes, conservation du/des bâtiment/s à moyen terme + transformations à moyen/long terme...);

- Accompagner l'élaboration du programme du concours de la HEP, en cours de préparation, avec un lancement de la procédure prévu en juin 2024 ;

Mobilité

- Préciser les emprises à réserver pour les zones d'attente et de prise en charge des bus de remplacement CFF ;
- Préciser les emprises à réserver pour le couvert à vélos de la gare et les modalités d'une éventuelle mutualisation avec les installations ou les besoins de stationnements vélos de la HEP ;
- Préciser les délimitations des emprises de circulation et gabarits des véhicules dans l'espace, y compris pour les accès à la HEP (livraisons, urgence, giration bus, vélos...) ;
- Préciser les réservations pour un futur et éventuel passage sous-voies CFF ;
- Echanger avec le mandataire qui a réalisé l'étude RegioHub + à Saint-Maurice et prendre en considération ces éléments d'étude pour une éventuelle adaptation/un éventuel complément sur le volet mobilité de l'étude initiale ;

Ingénierie civile/réseaux/voiries/aménagements divers

- Synthétiser sous forme de check-list les travaux d'aménagement et d'équipement à réaliser (réseaux, voiries, aménagements de surface/paysagers...) sur le domaine public et les raccordements au domaine public et aux services divers (assainissement, ESP...) afin de « viabiliser » les parcelles qui feront l'objet des développements/constructions ;
- Estimer sommairement les surfaces, volumes et métrés pour ces travaux d'aménagement et d'équipement à réaliser ;
- Réaliser une estimation financière (à +/-30% à ce stade) du coût de réalisation de ces travaux d'aménagement et d'équipement à réaliser ; Cette estimation doit être basée uniquement sur des ratios au ml/m2/m3.
- Mener une étude préalable afin de définir la procédure, le planning ainsi que les coûts induits par la modification de la voie de débord des CFF.

B- Etude environnement

L'étude « environnement réalisée » traite les questions relatives à l'OPAM, l'OPB et l'ORNI. Il est nécessaire d'approfondir les thématiques relatives à l'OPAM en réalisant une simulation de type « screening » afin de vérifier et de préciser les niveaux de risque.

C- Etude pour la modification du plan d'affectation des zones (PAZ)

Le plan d'affectation des zones devra être modifié afin de permettre le développement du projet tel qu'il a été esquissé dans l'étude d'urbanisme et d'architecture susmentionnée.

Il s'agira donc d'élaborer la modification partielle du plan d'affectation des zones (PAZ) et du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) pour le secteur du « plateau gare ». Les prestations devront intégrer l'élaboration des documents en vue de l'enquête publique selon les art. 33 ss LcAT, à savoir et selon le processus suivant :

- Dossier d'information publique 33 LcAT, avant-projet de plan et rapport succinct ;
- Dossier de modification partielle du PAZ, RCCZ et rapport explicatif 47 OAT ;
- Dossier de modification partielle du PAZ et RCCZ pour avis de principe au canton ;
- Suivi et compléments éventuels dans le cadre de l'avis de principe auprès des services cantonaux ;

- Finalisation du dossier après l'avis de principe du SDT pour mise à l'enquête publique du PAZ – RCCZ selon 34 ss LcAT ;
- Suivi de la mise à l'enquête publique et soutien éventuel auprès du Conseil municipal ;
- Adaptations du projet de PAZ-RCCZ après enquête publique en vue de son homologation.

Par ailleurs, l'organisation du projet (article 2.4 de la Convention de planification) a évolué, tout comme le budget (article 2.5 de la Convention de planification), il s'agit donc d'adapter ces éléments par l'intermédiaire du présent avenant 01.

1.3. Engagement des parties

En parallèle à la réalisation de ces études complémentaires, des discussions et négociations foncières auront lieu entre les parties et avec la Bourgeoisie de Saint Maurice, propriétaire foncier dans le secteur du « plateau gare » (périmètre d'étude) qui pourrait être concernée par les processus de mutations ou d'échanges fonciers.

De même, des discussions auront également lieu, notamment, avec les différents services du Canton, de la Commune de Saint Maurice, le service de CFF SA en charge de la protection du patrimoine ou encore l'Office Fédéral de la Culture (OFC) afin de traiter des aspects patrimoniaux.

Il s'agira ainsi de consolider les orientations de projet retenues pour la suite des développements.

En outre, les parties s'engagent d'ores et déjà à poursuivre des réflexions communes et concertations à l'issue des études complémentaires. Les parties confirment leur volonté commune de créer un partenariat afin de poursuivre la planification et d'accompagner la définition d'une vision stratégique d'ensemble pour le secteur du « plateau gare », situé à Saint-Maurice (VS), tout en considérant leurs intérêts respectifs, la mise en valeur des patrimoines et le projet d'extension de la HEP. A ce titre, les parties s'engagent à étudier les modalités de la poursuite des potentiels développements sur le secteur du « plateau gare », situé à Saint-Maurice (VS), à l'issue et selon les résultats des études complémentaires précitées, si les conditions économiques le permettent, notamment en vue de la formalisation d'une modification du Plan d'Affectation de Zones (PAZ).

Les parties s'engagent à une mise en œuvre diligente de ces études complémentaires, à respecter au mieux le planning prévisionnel mentionné à l'article 2 du présent avenant 01, et à satisfaire à leurs engagements quant à la prise en charge des coûts tels que mentionnés à l'article 4 du présent avenant 01 à la Convention de planification.

2. Planning prévisionnel

2.1. Planning prévisionnel des études complémentaires

Le planning prévisionnel des études complémentaires, mentionnées à l'article 1.2 du présent avenant 01, est le suivant :

- Janvier à mai 2024 Etude complémentaire d'urbanisme et d'architecture et mobilité ;
- Janvier à mars 2024 Etude complémentaire environnement (screening OPAM) ;
- 2024-2025 Etude pour la modification du plan d'affectation des zones.

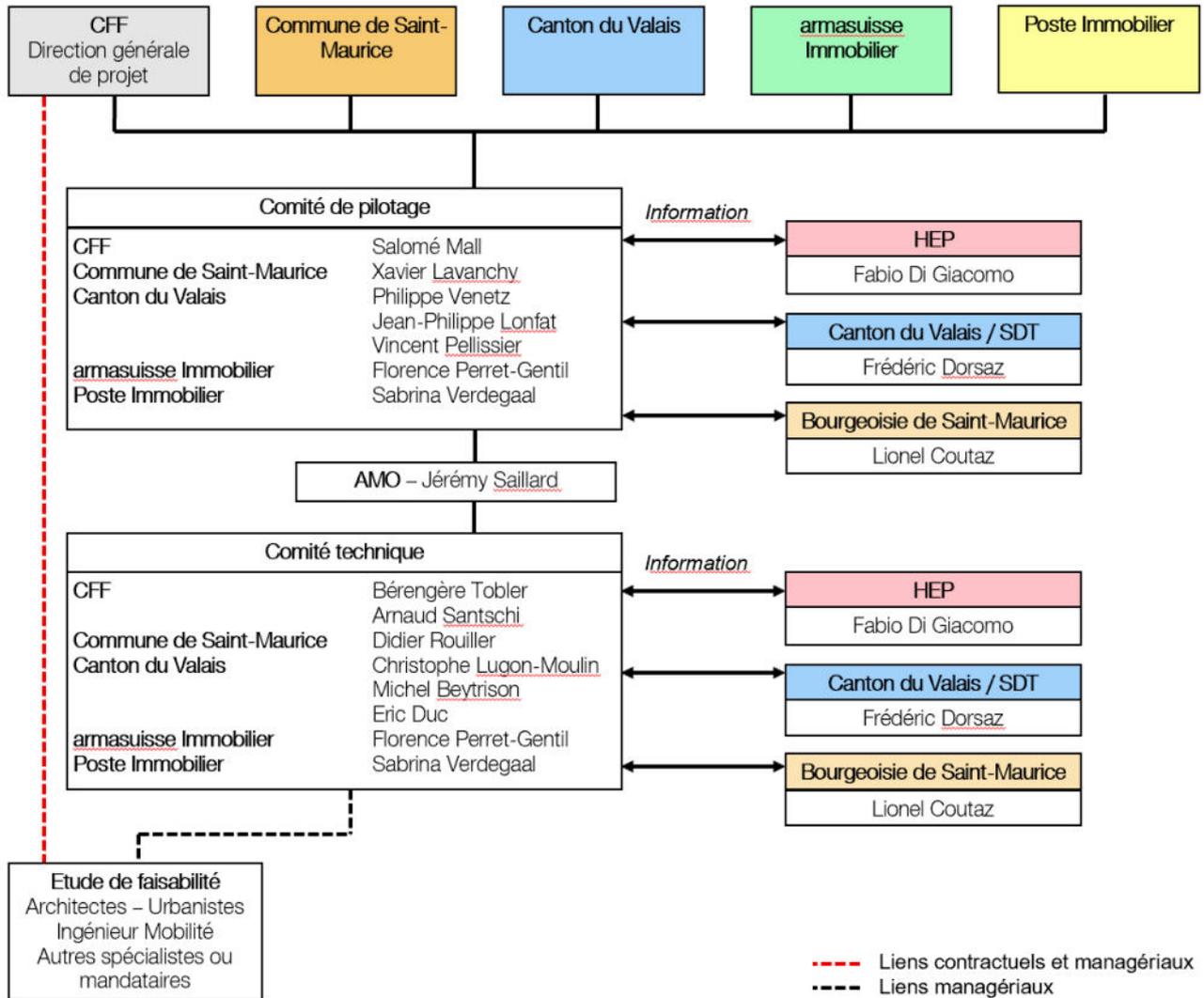
2.2. Planning prévisionnel général

Les parties déclarent s'être entendues sur le planning prévisionnel suivant et les jalons prévisionnels suivants. Elles s'engagent à le respecter au mieux, dans la mesure du possible et selon leurs facultés et contributions respectives :

- Novembre 2023 à mars 2024 Préconsultation des services cantonaux ;
- Janvier à mai 2024 Réalisation des études complémentaires d'architecture, d'urbanisme, de mobilité et d'environnement ;
- Printemps 2024 Consolidation de la faisabilité du projet ;
- Printemps 2024 Consolidation des accords fonciers (principe) ;
- Printemps 2024 Rédaction du programme du concours d'architecture de la HEP ;
- Juin 2024 - Janvier 2025 Concours d'architecture HEP ;
- 2025 Développement du projet d'architecture de la HEP ;
- 2024 - 2025 Etude pour la modification du plan d'affectation des zones ;
- 2025 Procédure de modification du plan d'affectation des zones ;
- A définir Lancement de la procédure PAP (si celle-ci se révèle nécessaire) pour la modification de la voie de débord.

3. Organisation et organigramme de projet

L'organisation du projet se poursuit selon les principes édictés dans la Convention de planification. Cependant, quelques adaptations ont été apportées depuis la signature de la Convention de planification. L'organigramme est donc modifié de la manière suivante :



Les parties bénéficient chacune d'une voix au comité de pilotage et comité technique, indépendamment du nombre de participants. Le comité de pilotage est l'organe décisionnel en lien avec la présente. Les représentants du comité technique peuvent en sus participer au comité de pilotage.

L'approbation des autorités hiérarchiques et organes décisionnels compétents des parties, est réservé.

Madame Salomé Mall, Responsable Immobilier Développement Central – CFF SA, sera remplacée durant son absence, pour congé maternité (courant 2024), par Madame Bérengère Tobler.

Monsieur Frédéric Dorsaz, urbaniste du Service du développement territorial (SDT), Monsieur Fabio Di Giacomo, président de la HEP ainsi que Monsieur Lionel Coutaz, Président de la Bourgeoisie de

Saint Maurice sont invités à assister aux séances du COPIL, sans en être membre et sans voix décisionnelle.

4. Budget

4.1. Estimation du budget pour les études complémentaires et le management de projet

Les parties déclarent s'être entendues sur le budget suivant (en Francs suisse hors taxe), nécessaire pour la réalisation des études complémentaires mentionnées à l'article 1.2 du présent avenant 01 à la Convention de planification, nécessaire pour le suivi/management de ces études et plus généralement à la poursuite de la planification et des développements :

Etude complémentaire d'urbanisme et d'architecture	30'000.-
Etude complémentaire mobilité	10'000.-
Etude paysagiste	10'000.-
Etude ingénieur civil/réseaux/voiries/aménagements divers	10'000.-
Etude environnement (screening OPAM)	10'000.-
Etude et suivi modification du plan d'affectation des zones (PAZ)	40'000.-
Management de projet, AMO (2024-2025)	60'000.-
Expertises diverses (expertises foncières ou techniques complémentaires)	20'000.-

Soit au total (budget plafond) : 190'000.-

Le budget établi à CHF 190'000 ht prévoit une marge de +/- 10%. L'octroi de mandats supplémentaires ou de toute autre prestation requiert l'accord de l'ensemble des parties.

Les parties s'engagent à respecter au mieux ce budget, en assurant un suivi strict et une allocation appropriée des engagements financiers.

Toute augmentation du budget plafond ou tout complément à ce budget doivent être consentis par toutes les parties et requiert la forme écrite et la signature de toutes les parties. De telles modifications doivent être réalisées par l'intermédiaire d'un nouvel avenant.

4.2. Répartition et prise en charge des coûts

Les coûts mentionnés à l'article 4.1 du présent avenant 01 à la Convention de planification seront répartis et supportés, par les parties, de la manière suivante :

- CFF SA	22,5%
- Commune de Saint-Maurice	22,5%
- Canton du Valais	22,5%
- Armasuisse Immobilier	22,5%
- Poste Immobilier SA	10%

Soit, pour CFF SA, pour la Commune de Saint-Maurice, pour le Canton du Valais et pour Armasuisse Immobilier, un engagement financier de CHF 42'750 ht et pour Poste Immobilier SA, un engagement financier de CHF 19'000 ht.

Les offres des mandataires ou commandes seront signées/validées par CFF SA. Les mandataires ou prestataires adresseront leurs factures à CFF SA qui les honorera, après contrôle. Les factures seront payables à 30 jours, dès leur réception, selon les formes prescrites par CFF SA.

Lorsque les factures finales de tous les offres conclues et de toutes les commandes engagées auront été transmises et validées par CFF SA, cette dernière transmettra à toutes les parties un décompte final global et exhaustif des prestations facturées. Sur la base de ce décompte final et selon la répartition des coûts susmentionnés, CFF SA émettra les factures y relatives. Les factures seront payables à 30 jours, dès leur réception.

En signant le présent avenant, les parties confirment la garantie du financement à hauteur de leurs engagements respectifs.

5. Autres dispositions

5.1. Durée

La Convention de planification a été conclue pour la durée de l'étude de faisabilité architecturale, urbanistique et de mobilité, mais au plus tard jusqu'au 31.12.2023.

Les parties conviennent, par l'intermédiaire du présent avenant, de prolonger avec effet rétroactif, la Convention de planification, telle que modifiée par le présent avenant, jusqu'au 31.12.2026.

5.2. Réserve d'approbation et entrée en vigueur/modifications

Le présent avenant à la Convention de planification entre en vigueur et déploie sa validité et ses effets dès signature de toutes les parties, dont les organes décisionnels auront préalablement validé son contenu.

Pour le surplus, les dispositions de la Convention de planification restent pleinement applicables.

5.3. Exemplaires

Le présent avenant est établi en 5 (cinq) exemplaires. Chaque partie en reçoit un exemplaire.

5.4. Signatures

Les parties conviennent que la signature par écran tactile ou l'insertion d'une signature scannée sont réputées remplir la forme requise dans le présent avenant.

Lieu/date

Bern, 24.6.2024

Pour les **CFF SA**



Digital signiert von Armin Vonwil
DN: cn=Armin Vonwil, c=CH, ou=IM-DV
+ACM, email=armin.vonwil@sbb.ch
Grund: Ich stimme den angegebenen
Bedingungen durch meine digitale
Signatur in diesem Dokument zu
Datum: 2024.06.25 07:42:43 +02'00'

Armin Vonwil

~~Susanne Zenker~~

Responsable Développement (a.i.)



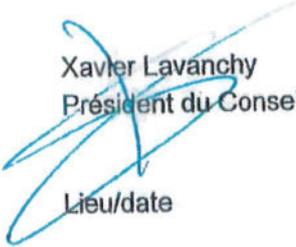
Benno Henggeler

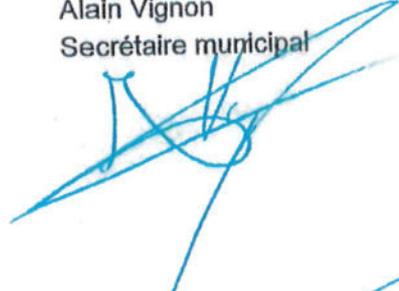
~~Daniel Zollinger~~

Responsable Gestion foncière (a.i.)

Lieu/date *St-Maurice, le 9 avril 2024*

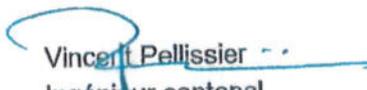
Pour la Commune de Saint-Maurice


 Xavier Lavanchy
 Président du Conseil municipal


 Alain Vignon
 Secrétaire municipal

Lieu/date

Pour le Canton du Valais


 Vincent Pellissier
 Ingénieur cantonal


 Jean-Philippe Lonfat
 Chef du Service de l'enseignement

Lieu/date *Bern, 25 avril 2024*

Pour la Confédération suisse (DDPS), représentée par Armassuisse Immobilier

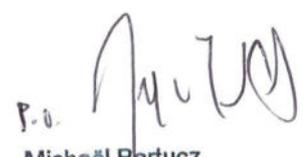

 Michael Stauffer
 Chef du domaine spécialisé
 Gestion du parc immobilier disponible


 Florence Perret-Gentil
 Gestionnaire de portefeuille

Lieu/date

Pour Poste Immobilier SA


 Sabrina Verdegaal
 Asset Manager


 P.-O. Michaël Bartucz
 Chef de projet construction et développement



ANNEXE 3

Commune de Saint-Maurice

Etude de faisabilité urbanistique et architecturale, avec volet « mobilité et transport »

Rapport final

3 novembre 2023



Pour traiter :

Repetti sàrl
Rue industrielle 16
1820 Montreux
021 961 1356
info@repetti.ch

Table des matières

.....	1
Introduction.....	4
Contexte.....	4
Mandataires.....	4
Diagnostic.....	6
Tissu bâti environnant.....	6
Tissu bâti du secteur de la gare.....	6
Bâtiments existants.....	7
Mobilité actuelle.....	10
Contraintes et programmation.....	11
Contraintes et intentions.....	11
Projets connexes.....	16
Programmation.....	17
Généralités.....	17
Programme HEP.....	17
Programme mobilité de l'interface de la gare.....	17
Faisabilité urbanistique et mobilité.....	19
Stratégie globale.....	19
Variantes urbanistiques développées.....	20
Variantes mobilités développées.....	36
Variante finale.....	41
Topographie existante.....	41
Composition urbaine.....	41
Répartition des besoins de la HEP.....	44
Espace public.....	45
Prise en compte des intérêts de protection monuments et sites.....	45
Droits à bâtir.....	47
Dimensionnement stationnement.....	48
Références architecturales.....	51
Economie circulaire.....	55
Faisabilité planification.....	56
Procédures de planification.....	56
Analyse OPAM ORNI OPB.....	56
Schéma directeur.....	58
Recommandations urbanistiques.....	59
Recommandations mobilités.....	60
Conclusion.....	61

Introduction

Contexte

Le secteur de la gare de Saint-Maurice comprend différents bâtiments peu ou plus utilisés, ainsi que des espaces faiblement bâtis. Située à proximité directe du bourg, la gare présente donc un important potentiel de requalification urbaine et de densification. En parallèle, la Commune de Saint-Maurice et l'Etat du Valais font face à deux enjeux prioritaires sur ce secteur : améliorer l'interface multimodal de la gare et implanter sur le site l'extension de la Haute école pédagogique (HEP).

Les propriétaires fonciers du site sont les CFF, Armasuisse, la Poste et la Bourgeoisie de Saint-Maurice (intégrée en cours d'étude).

Dans ce contexte, la Commune et l'Etat du Valais ont convenus avec les CFF, Armasuisse et La Poste de réaliser une étude de faisabilité urbanistique et architecturale avec un volet « mobilité et transports » sur le secteur de la gare de Saint-Maurice. Cette étude de faisabilité vise à définir une vision stratégique commune pour l'ensemble du secteur, tout en considérant les intérêts respectifs des acteurs du projet, la mise en valeur des valeurs patrimoniales et d'intégrer le projet d'extension de la HEP (haute école pédagogique).

L'objectif général de l'étude de faisabilité est le développement d'une vision commune du futur du secteur de la gare.

Les objectifs spécifiques de l'étude sont de mener une réflexion sur les points suivants :

- La construction des locaux nécessaires à l'extension de la HEP ;
- L'intégration de logements et activités dans le secteur pour assurer une densification qualitative ;
- L'intégration au bâti existant à forte valeur patrimoniale et plus généralement au tissu bâti de Saint-Maurice classé d'importance nationale par l'ISOS ;
- la valorisation des espaces publics et particulièrement de la place de la gare ;
- la requalification de la gare et de sa place comme interface multimodal de mobilité.

Le périmètre de l'étude urbanistique et architecturale avec volet mobilité comprend la gare, la place de la gare, les bâtiments liés à la gare, l'îlot occupé par la Poste, Armasuisse et la Bourgeoisie à l'Est de la gare ainsi que le terrain longeant la route de la place de la Gare jusqu'au pont.

Pour le volet mobilité, le secteur est élargi à l'échelle de la Commune comme représenté sur la figure 1 ci-dessous. L'étude intègre les conclusions du schéma de mobilité du Canton et de la Commune.

Mandataires

L'étude a été réalisée par un groupement de mandataires constitué de :

- Repetti sàrl, urbanistes, pilotes du groupement mandataires.
- Team+, spécialistes mobilité.
- Brönnimann & Gottreux, architectes

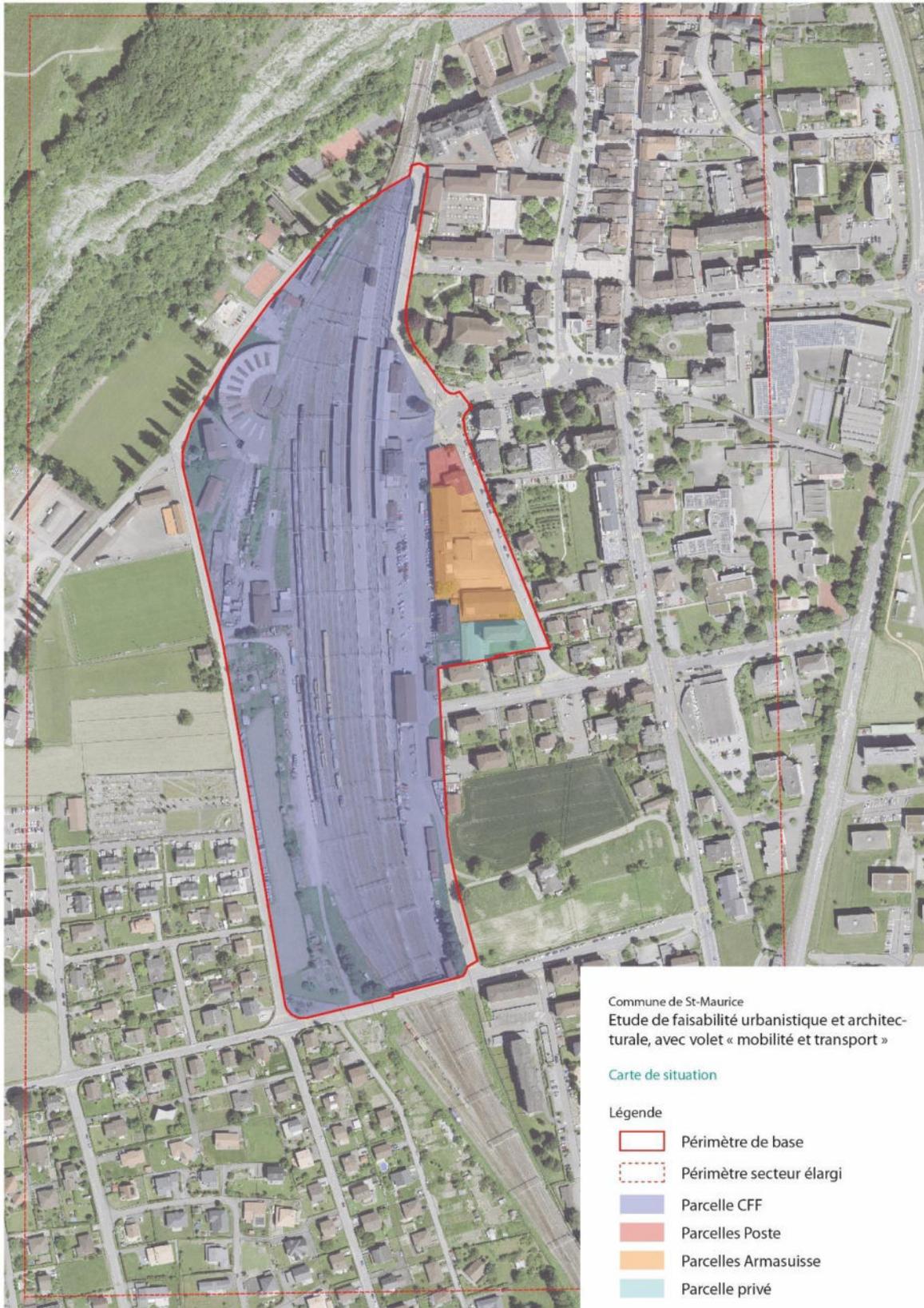


Figure 1 : Carte de situation

Diagnostic

Le secteur de la gare de Saint-Maurice bénéficie d'une très bonne desserte par les transports publics (classe ARE A). D'un point de vue urbanistique, il s'agit d'un secteur clé de développement, regroupant des enjeux multiples de diversité fonctionnelle, de densification, de développement de programmes d'intérêt public, d'intégration patrimoniale, d'accessibilité inclusive et de qualité des espaces publics.

Tissu bâti environnant



La gare est située directement au sud du noyau historique de grande qualité, constitué des bâtiments de l'abbaye et du bourg historique linéaire dominés par la falaise. Le bourg présente un tissu bâti relativement homogène et caractérisé par de petits volumes bâtis implantés le long des axes principaux. Les bâtiments situés à l'arrière du bourg sont des bâtiments emblématiques : Eglise Saint-Sigismond et sa cure, bâtiments du Collège, bâtiments de l'abbaye. Ce noyau historique est constitutif de la substance patrimoniale de Saint-Maurice, avec un objectif de sauvegarde intégrale.

Un quartier belle époque prend place entre le quartier de la gare et le bourg historique. Ce quartier du début du XXe siècle s'est développé en lien avec la construction du chemin de fer. Il présente des qualités remarquables et est significatif de son époque, avec un objectif de sauvegarde intégrale.

Au sud de la gare et du quartiers bel époque, un quartier de villas amorce la partie résidentielle du tissu bâti et se prolonge au sud. Certaines parties de ces extensions du XX e siècle présentent un intérêt important qui diminue lorsqu'on s'éloigne du bourg.

Tissu bâti du secteur de la gare



Le secteur s'est développé au début du XX^e siècle, comme une importante plateforme ferroviaire en liaison avec la ligne du Simplon. Il est caractérisé par un tissu bâti mixte englobant l'arsenal, la poste, la gare et les constructions ferroviaires bordant les voies. Ce tissu bâti intègre plusieurs bâtiments caractéristiques de leur époque et présentant un intérêt patrimonial.

La gare et les importantes infrastructures ferroviaires se développent dans un axe nord-sud, parallèlement à la falaise. A l'est des voies, la gare de Saint-Maurice, l'ancienne halle de marchandise, le buffet de la gare, le bâtiment de service et le bâtiment 6 forment l'espace d'accueil des voyageurs, ouvrant sur la place de la gare. A l'ouest des voies, se trouvent différents bâtiments liés à l'exploitation et à l'entretien (rotonde et divers bâtiment).

Saint-Maurice est inscrit à l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS). Le secteur de la gare fait partie du périmètre 5 « Tissu mixte englobant les constructions ferroviaires, dont les entrepôts bordant les voies, avec un objectif de sauvegarde C (sauvegarde du caractère). Cet objectif de sauvegarde implique de préserver l'équilibre entre les constructions anciennes et nouvelles, ainsi que la sauvegarde des éléments individuels essentiels au caractère spécifique du secteur.

Le site est aussi fort des dégagements visuels qu'il offre vers le grand paysage et qui participe à son identité.

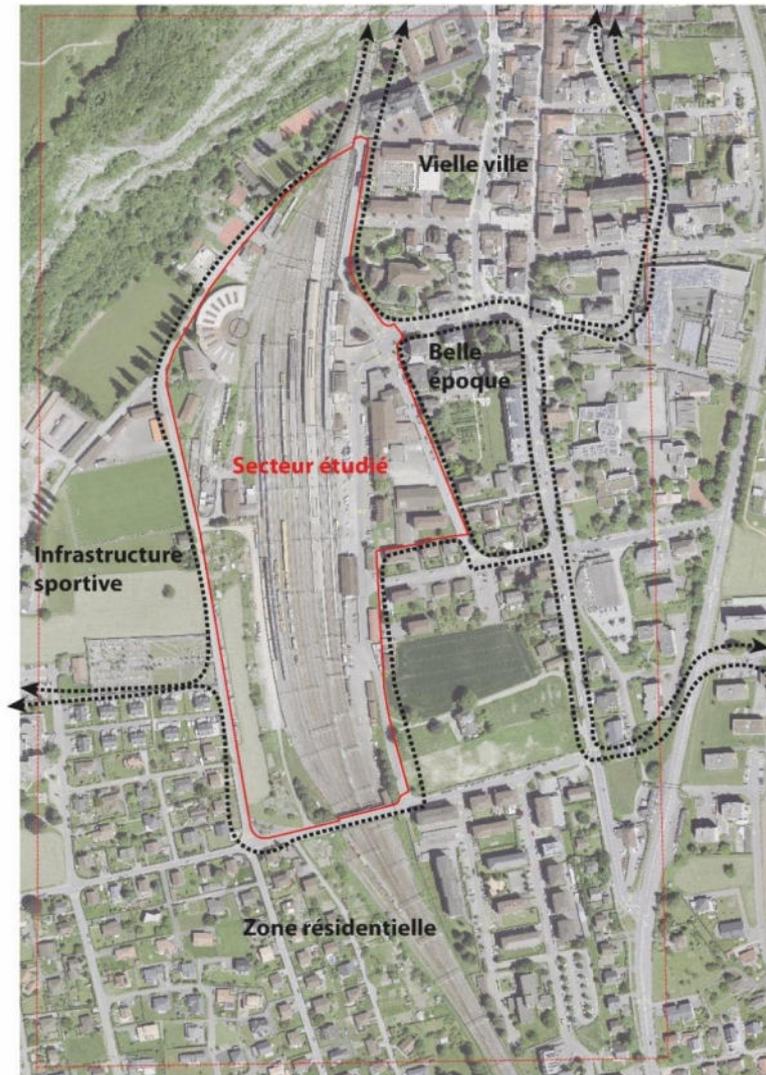


Figure 2 : Schéma de la structure du tissu bâti environnant

Bâtiments existants

L'Inventaire des bâtiments et installations CFF digne de protection (ISBA) recense les objets appartenant aux CFF et qui sont considérés monuments historiques au sens de l'art. 3 de la LPMNS. Il attribue aux bâtiments concernés une importance locale, régionale ou nationale. La rotonde, située à l'ouest de voies est considérée comme monument historique d'importance nationale. Le bâtiment de la gare et ses couverts, les anciens postes d'aiguillage, le bâtiment de service et le bâtiment en continuité de l'arsenal ont un intérêt régional. Le buffet de la gare, quelques couverts de la gare, la halle marchandise et les bâtiments infrastructures sont recensés d'importance locale.

Sur la parcelle appartenant aux CFF, les bâtiments destinés à l'accueil des voyageurs (gare, buffet, halle marchandise) ont été construits entre 1900 et 1928. Ils sont alignés le long des voies et présentent des volumétries d'un à deux niveaux plus combles qui s'harmonisent entre elles. La gare et le buffet ont une architecture marquante, caractérisant l'espace de la gare. La halle des marchandises est un bâtiment en bois et briques à larges avant-toits est situé sur un quai surélevé.

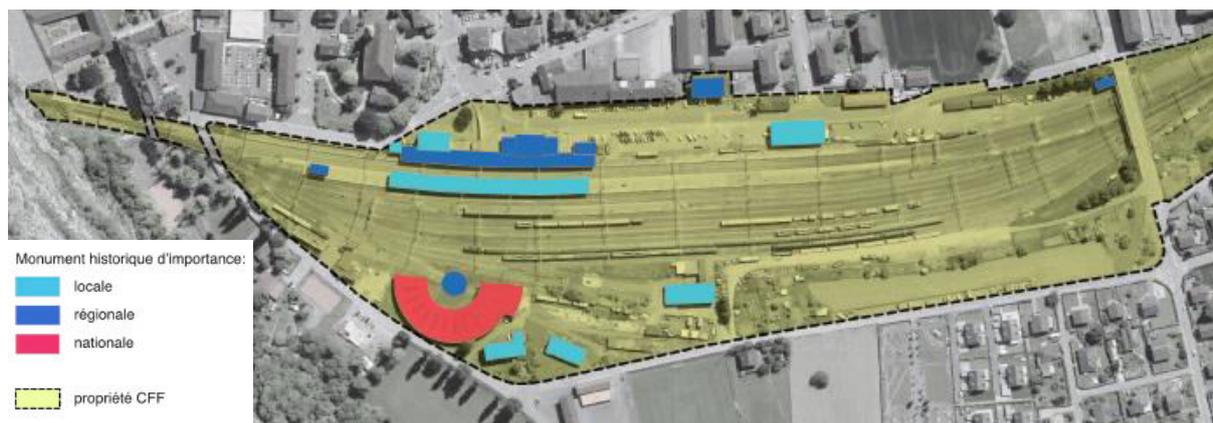


Figure 3 : Schéma des bâtiments concernés par l'ISBA

Les bâtiments CFF situés à l'ouest des voies, s'implantent de manière hétérogène sur deux à trois niveaux. La rotonde est un élément marquant et emblématique du site. La majorité des usagers de ces bâtiments sont les employés liés à l'activité ferroviaire des CFF.

Sur les parcelles de La Poste, différents bâtiments occupent l'ensemble de la parcelle. Le langage architectural est très hétérogène avec un élément sur un étage (bâtiment de la Poste) et un bâtiment plus ancien à pans qui abritait l'ancien hôtel de la Poste. Les bâtiments s'implantent en bordure du domaine public.

Sur les parcelles Armasuisse, les bâtiments principaux s'implantent le long du domaine public et créent un front bâti sur la place de la gare. Ils se développent sur deux niveaux avec un niveau inférieur et des toitures à pans. Les entrepôts s'implantent à l'inverse en peigne à l'arrière un niveau de plus grande hauteur et avec des toits plats. Deux grandes cours minérales constituent les seuls espaces extérieurs.

Sur l'ensemble du site, la végétalisation est très peu présente hormis quelques arbres intéressants.



Figure 4 : Photos du site étudié

Mobilité actuelle



La place de la gare est actuellement largement occupée par les véhicules motorisés avec de nombreuses places de parc, une large chaussée, quelques places de livraison et des arrêts de bus. Un axe nord-sud traverse la place de la gare et accueille de nombreux flux sur la journée. Avec la place accordée à la voiture sur la place de la gare celle-ci est peu qualifiée et accueillante pour les voyageurs et les habitants de la commune. Le site possède de nombreux accès pour les véhicules motorisés. L'accès au sud est peu qualifié.

Au niveau de la mobilité douce, elle est actuellement peu représentée. La place de la gare et la grande majorité du site étudiée est partagée avec tous les modes de mobilité.

Contraintes et programmation

Contraintes et intentions

Foncier

Les CFF, la Poste et Armasuisse sont les propriétaires du site. Ils souhaitent rester propriétaires et participer au développement du site. Ils sont ouverts à accueillir les locaux de la HEP, mais également du logement ou des activités.

Développement du quartier

Au début de l'étude, les attentes exprimées par les propriétaires, la Commune et le Canton sont les suivantes :

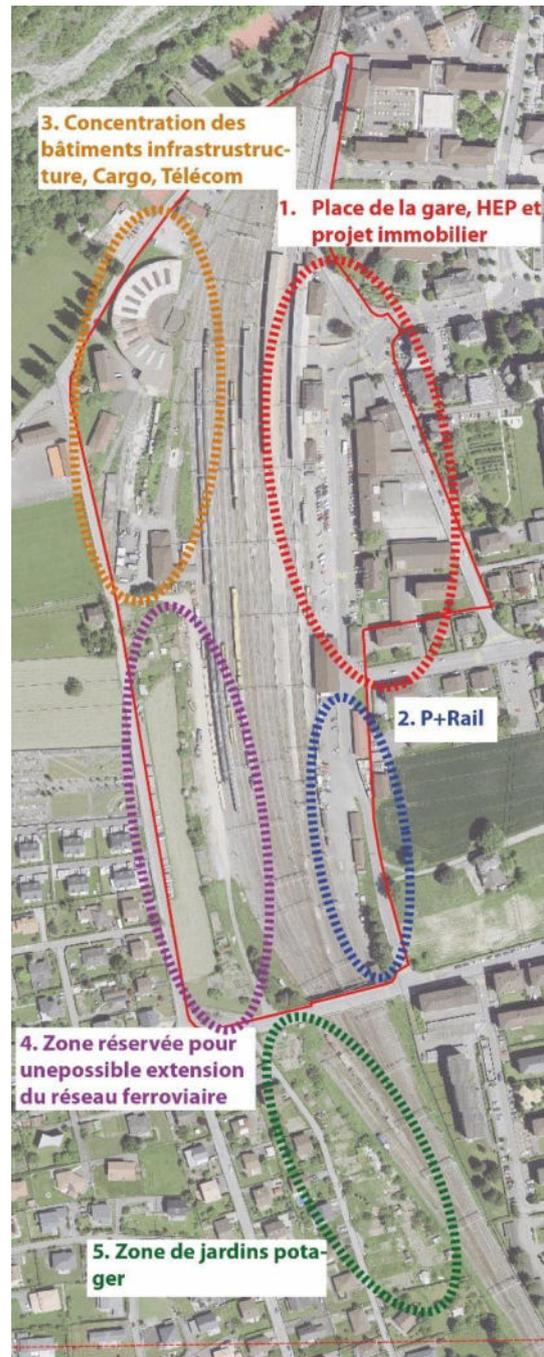
1. Place de la gare, HEP et projet immobilier :

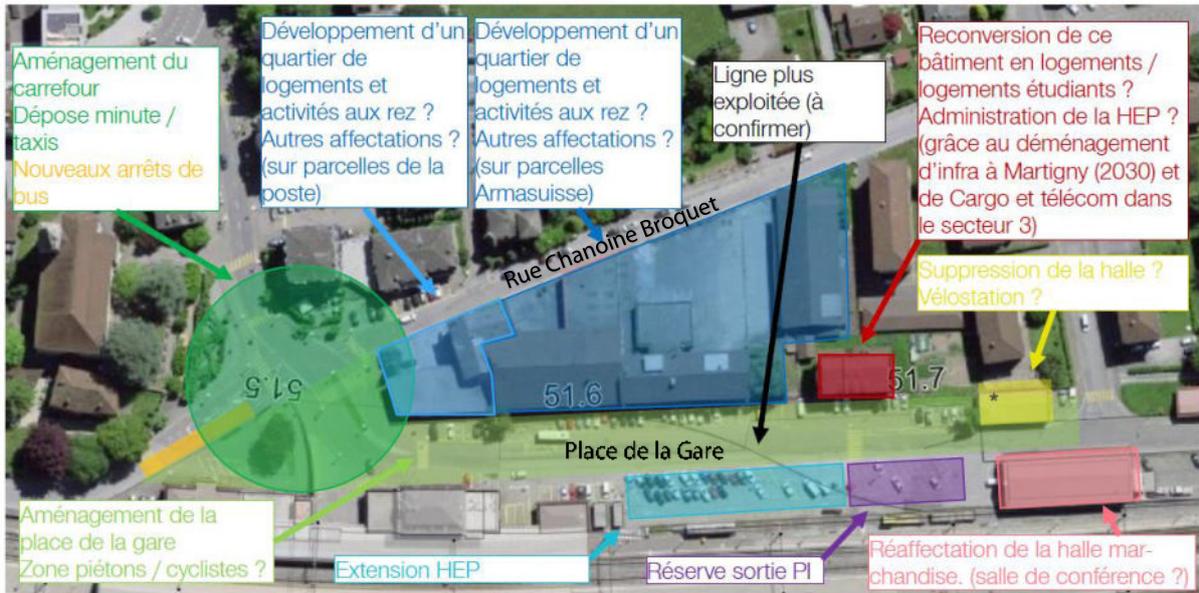
Le développement du secteur doit viser une requalification de la place de la gare avec un espace public dédié aux voyageurs et aux habitants. Le projet à développer doit permettre d'en faire une zone piétonisée, sur laquelle seuls les cyclistes, les bus de remplacement CFF et les quelques véhicules directement liés à l'exploitation de la gare (véhicules CFF, interventions, livraisons, etc.) sont autorisés à circuler. La circulation des véhicules devrait s'effectuer en sens unique, sur un espace dédié. Une végétalisation de la place doit permettre de ménager des espaces de délasserment ombragés.

Un des objectifs est de permettre l'extension de la Haute Ecole Pédagogique (HEP). La HEP pourrait s'implanter dans les bâtiments existants et dans un ou plusieurs nouveaux bâtiments. Le besoin de la HEP est évalué à un peu moins de 6'000 m² de surface de plancher, avec une salle de gymnastique.

Sur les parcelles de La Poste et Armasuisse, il est attendu le développement de nouveaux bâtiments de logement et activités. La Poste souhaite maintenir son activité sur place. Armasuisse n'a plus d'activité sur le site.

L'étude de faisabilité doit explorer la future composition urbaine, la volumétrie et la programmation de l'ensemble du quartier tout en préservant le patrimoine existant et ménageant des espaces publics de qualité.



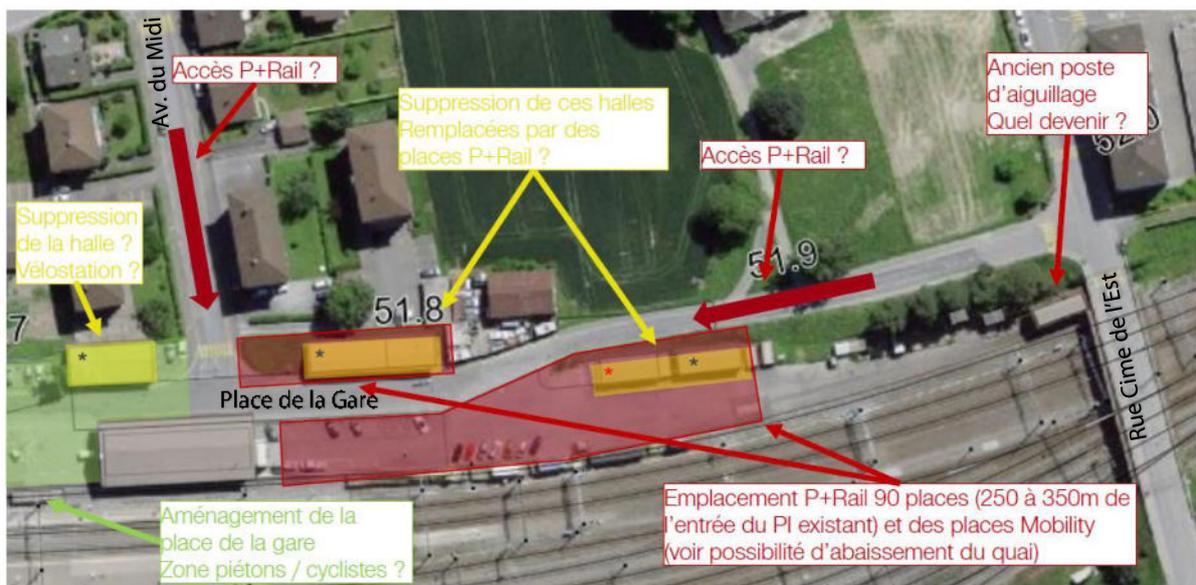


2. P+Rail :

Une localisation du P+Rail côté ouest de la plateforme ferroviaire n'est pas envisageable en l'absence de passage inférieur. Dès lors, le seul site compatible est l'espace résiduel disponible entre la halle des marchandises et la future zone de débord (qui sera concentrée sur l'extrémité sud du site). Un espace de circulation à double sens est à préserver entre la rue Cime de l'Est et l'avenue du Midi.

La zone de débord doit être maintenue. Il est cependant projeté de réduire la longueur de la voie. Ce principe a été vu avec la division infrastructure des CFF mais demandera probablement une procédure PAP. Elle doit permettre aux véhicules le transbordement des marchandises du rail vers la route.

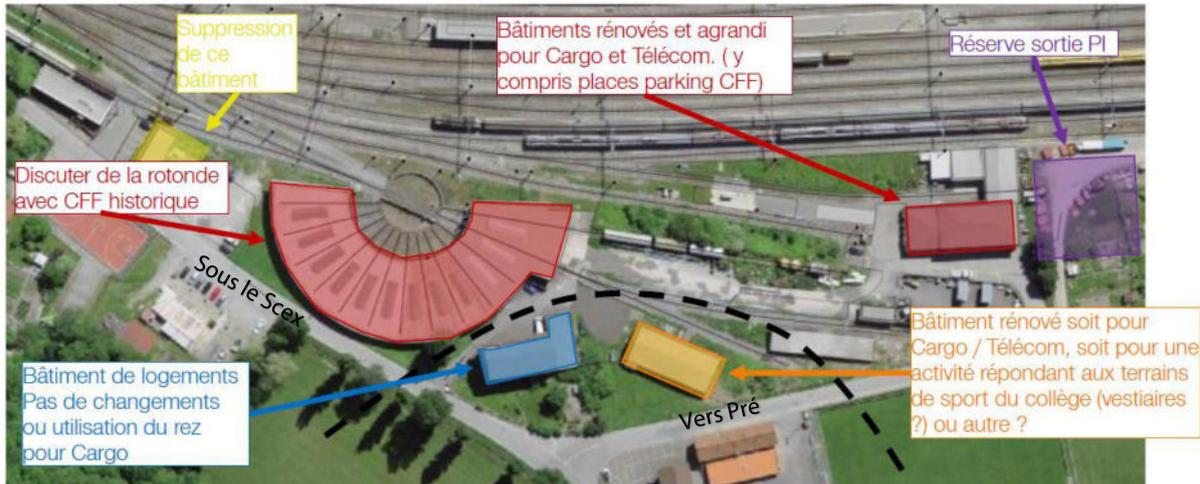
Suite aux échanges avec la Ville et le Canton, il est admis que la desserte du P+Rail (et des places deux-roues motorisés destinées aux usagers du train) se fera préférentiellement à partir de la rue Cime de l'Est. De même pour l'accès des poids lourds à la zone de débord. Le passage par l'avenue du Midi reste toutefois autorisé.



- * Bâtiment vide, pas d'occupation (de baux)
- * Bâtiment loué comme garage

3. Concentration des bâtiments Infra, Cargo, Télécom :

Les CFF souhaitent rassembler dans le même secteur ses activités et bureaux liés aux services Infra, Cargo et Télécom. Pour cela, les bâtiments existants sont transformés et adaptés.



4. Zone réservée pour une possible extension du réseau ferroviaire.

Ce secteur ne devrait pas être mobilisé par le développement du site dans le cadre de l'étude de faisabilité.

5. Zone de jardins potager (Location à un agriculteur unique).

Ce secteur ne devrait pas être mobilisé par le développement du site dans le cadre de l'étude de faisabilité.

Passages inférieurs

L'absence de liaison de mobilité douce sous l'ensemble de la plateforme ferroviaire limite l'accessibilité de la gare depuis la partie ouest du site. Le passage inférieur existant se limite à des fonctions d'accès aux quais ferroviaires. Son prolongement vers l'ouest se heurte à la présence de la Rotonde dont une partie des voies resteront durablement en exploitation. Des tracés en diagonale ou en baïonnette seraient particulièrement délicats à mettre en œuvre.

Dans ce contexte, les CFF préconisent de réserver la possibilité de réaliser un nouveau passage inférieur traversant l'ensemble des voies au sud des quais. Compte tenu de son coût très élevé et en l'absence d'intentions d'urbanisation à court-moyen terme des parcelles disponibles à l'ouest, il s'agit toutefois d'une éventualité s'inscrivant dans un horizon lointain. Le passage inférieur existant répond pour le moment aux flux liés à la gare.

Une variante de passage inférieur à l'extrémité nord des quais a été sommairement testée. Elle permettrait une connexion optimale entre la future station d'arrivée de la liaison câblée Saint-Maurice – Verossaz projetée au nord de la Rotonde, les quais ferroviaires et les arrêts de bus. Elle serait en revanche de peu d'intérêt sur le plan du développement urbain à long terme (peu/pas de potentiel au nord-ouest du site).

Cheminements de mobilité douce

Afin d'assurer un accès satisfaisant à pied et à vélo depuis le secteur ouest, et en particulier sécuriser le cheminement des élèves entre les sites situés de part et d'autre des voies ferrées, la Ville prévoit de réserver le passage inférieur et le chemin Sous-le-Scex à la mobilité douce.

Accès automobile à l'ouest

De ce fait, l'accès automobile est réorganisé à partir du sud du site (et du pont de la rue Cime de l'Est).

Un nouvel accès aux parcelles CFF est envisagé le long de la plateforme ferroviaire, il sera réservé aux ayants droit compte tenu du franchissement de voies marchandises restant en exploitation.

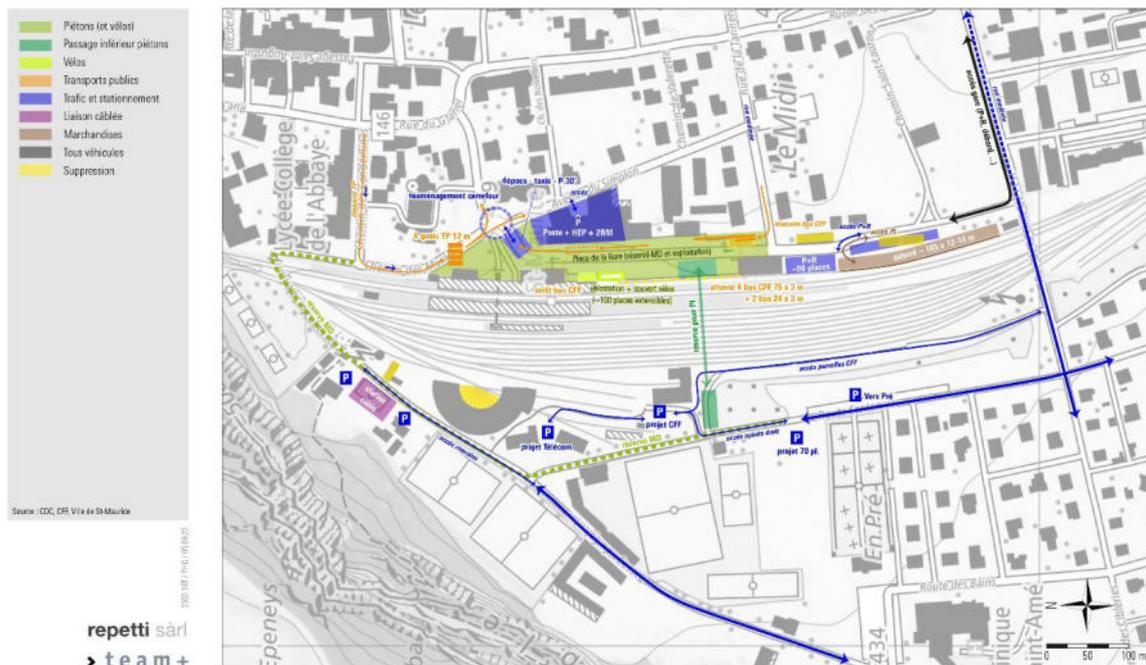


Figure 5 : Vue d'ensemble des contraintes mobilité

Vélos

L'ancien bâtiment de service au sud du bâtiment voyageurs sera reconverti en vélostation (payant). En complément, un couvert à vélos (gratuit) sera à aménager à bonne proximité du sous-voies d'accès aux quais.

Arrêts de bus

La gare est desservie par trois lignes de bus régionales. Compte tenu des caractéristiques du territoire desservi, il n'y a pas lieu de prévoir d'augmentation du nombre de lignes régionales. En revanche une extension du réseau urbain MobiChablais à Saint-Maurice est envisageable, un emplacement d'arrêt à la gare est à prévoir à cet effet.

Les bus assurent les correspondances avec les trains et effectuent leur pause-terminus à la gare. Ils sont donc susceptibles d'être présents simultanément et doivent pouvoir repartir de manière indépendante les uns des autres. Compte tenu de la nécessité d'une proximité immédiate avec le passage inférieur d'accès aux quais CFF, la localisation des arrêts de bus est à envisager sur la rue Sigismond devant le buffet de la gare. Cet emplacement est favorable du point de vue des itinéraires d'arrivée (via rue Charles-Emmanuel de Rivaz) et de départ (via l'avenue de la Gare ou la rue Chanoine Broquet).

Bus de remplacement CFF

En concertation avec la Ville et les CFF, l'accès des bus de remplacement à la place de la gare s'effectuera depuis l'avenue du Midi. L'espace d'attente des bus est donc proposé au sud de la place de la gare. La prise en charge des voyageurs s'effectuera directement sur la place devant le bâtiment voyageurs. Les bus ressortent ensuite par le nord via le carrefour devant la gare.

Au vu de l'emprise importante mobilisée sur la place, une localisation alternative serait à explorer hors périmètre, du moins pour les emplacements d'attente des bus (cf. alternative illustrée sur le secteur nord).

Parking mutualisé

Le parking mutualisé dédié au programme d'urbanisation (voitures et deux-roues motorisés) est à aménager avec un accès exclusivement à partir de la rue Chanoine Broquet afin de préserver la place de la gare.

Ce parking pourra accueillir aussi les véhicules Mobility.

Secteur gare

Saint-Maurice - Schéma des contraintes - Version de travail du 1er juin 2023

Légende

Généralités

- Périmètre étude de faisabilité
- Périmètre élargi pour les aspects médicaux
- Bâtiments existants
- Bâtiments à démolir
- Bâtiments protégés selon l'BSA
 - National
 - Régional
 - Local

Aspects urbanistiques

- Secteur en cours de développement
- Passage sous voie existant
- Amenagement de la place de la gare (mob douce et exploitation uniquement)
- Reconversion des bâtiments existants
- Reconversion en école/autre
- Réservé pour un passage futur de la gare

Aspects mobilités

- Régime de circulation attendu
- Sens unique
- Amenagement arrêtés de bus (Brands)
- Lignes piétonnes à créer
- Aménagement de trottoir
- Parkings existants et projets
- P+R projetés (avec 90 places)

Programmation

- Développement de la HEP
- Développement parcelles Poste
- Développement parcelle Armistice

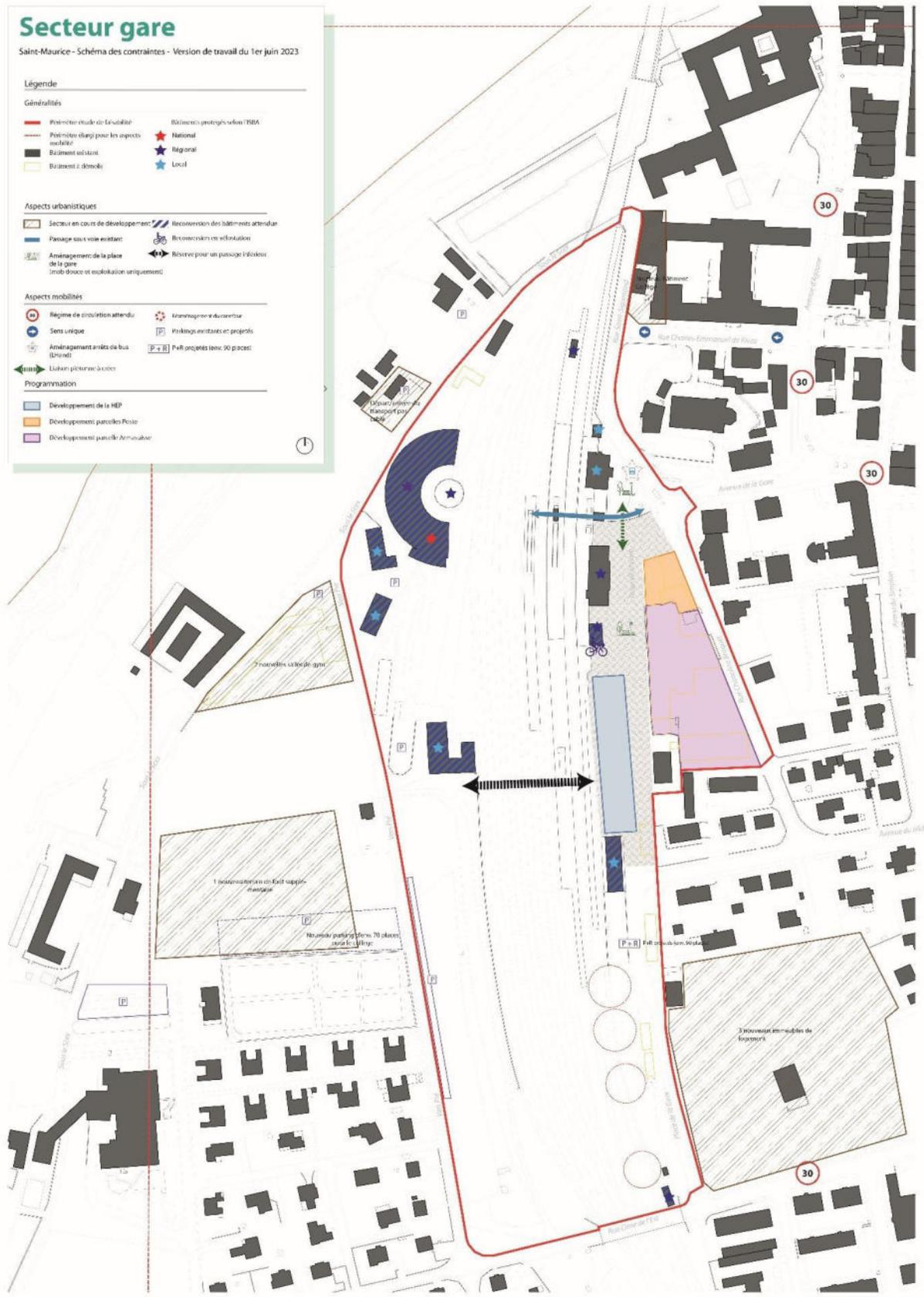


Figure 6 : Schéma des contraintes



Projets connexes

Les secteurs environnants du site sont en pleine évolution avec de nombreux projets en cours de développement.

Au nord du site, le Collège a lancé les études pour la construction d'un nouveau bâtiment le long des voies ferrées sur un secteur déjà bâti.

Au niveau du centre espagnol, la commune de Saint-Maurice souhaite développer un transport par câble pour relier Vérossaz à Saint-Maurice.

Dans le secteur à l'ouest des voies, le complexe sportif va évoluer avec la réalisation de deux nouvelles salles de gymnastique, un nouveau terrain de sport supplémentaire et l'implantation d'un nouveau parking de 20 places pour le Collège.

Au sud-est, trois nouveaux immeubles de logement sont attendus. Le premier bâtiment est en cours de constructions.

Programmation

Généralités

Dans le cahier des charges et au cours des réflexions, aucun besoin de surface de plancher déterminante n'a été formulé, à l'exception des besoins liés à la HEP. Il était laissé aux mandataires d'explorer quels droits à bâtir étaient les plus adéquats pour le site.

Programme HEP

Le programme des locaux de la HEP est le suivant :



Locaux HEP sans auditories	4'014 m ²
Auditoires	792 m ²
Réfectoire - Cuisine	235 m ²
Salle de gymnastique	654 m ²
Technique	280 m ²
TOTAUX	avec salle de gym et de sciences 5'975 m²
Aménagements extérieurs	1'920 m ²

Programme mobilité de l'interface de la gare

Pour l'interface de la gare, le programme des infrastructures de mobilité établi par les CFF a été discuté, complété et validé dans le cadre du 1er Atelier.

Transports publics



Arrêts-terminus bus régionaux	3 quais LHand de 12 m, permettant des arrivées/départs indépendants
Arrêt-terminus bus urbains (MobiChablais)	1 quai LHand dédié, de 12 m
Arrêt bus de remplacement CFF	1 zone d'attente de 75 m (4 véhicules de 18 m) 1 zone de prise en charge (sans quais) vers le bâtiment voyageurs
Attente bus	2 véhicules de 12 m (en sus des bus de remplacement)

Stationnement et arrêt véhicules

P+Rail	90 (±10) places
Dépose-minute	5-6 places
Taxis	1-2 places
Mobility	1-2 places
Livraisons et interventions	1 place vers buffet + 1 place vers bâtiment voyageurs
Stationnement réservé	3 places vers bâtiment voyageurs

Deux-roues

B+R (vélos)	100 places, extensible selon demande, dont 30-40 places fermées (vélostation)
Deux-roues motorisés (2RM)	30-40 places, extensible selon demande

Marchandises

Quai de débord	longueur 185 m, largeur 12-14 m (manoeuvres camions)
----------------	--

Pour le projet urbanistique, le programme des infrastructures de mobilité a été défini sur la base de la variante retenue (cf détails et calculs dans la présentation du projet urbanistique), il inclut :

- un parking semi-enterré regroupant l'ensemble du stationnement public et privé lié au projet (logements, HEP, services et commerces) ; il accueille l'offre destinée aux voitures (besoins définis selon norme VSS SN 40281) et aux deux-roues motorisés (besoins définis sur la base du rapport de recherche OFROU n° 1669) ; le dimensionnement de l'offre pour les voitures pourra être revu un peu à la baisse en cas de modalités d'utilisation des places mutualisant les usages public et privé (p. ex. pas de places attitrées pour les habitants et le personnel) ;
- 4-5 places de stationnement de très courte durée à proximité de La Poste pour les besoins de la clientèle ;
- des installations de stationnement pour les vélos (besoins définis selon norme VSS SN 40065), réparties sur le site au plus près des destinations (locaux fermés au rez des immeubles d'habitation, grand couvert pour la HEP, places extérieures près des commerces et services).

Faisabilité urbanistique et mobilité

Stratégie globale

Le développement du tissu urbain vise une transition entre les voies ferrées, la vieille ville et les secteurs résidentiels. Les volumétries doivent permettre de dialoguer avec le grand paysage à travers des percées visuelles mais aussi d'intégrer harmonieusement les nouveaux volumes avec les volumes environnants.

L'implantation des nouveaux bâtiments vise également de créer une porosité physique et visuelle dans le site. Deux axes est-ouest de cheminements doux permettent de desservir l'ensemble des nouveaux volumes et de créer un lien avec le reste du secteur de la gare.



Figure 7 : Illustrations de la stratégie globale

Variantes urbanistiques développées

L'étude de faisabilité s'est développée en trois temps.

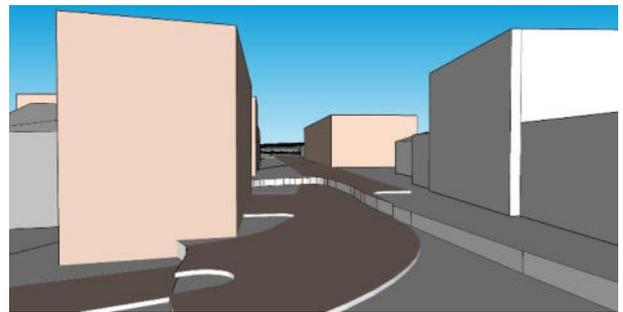
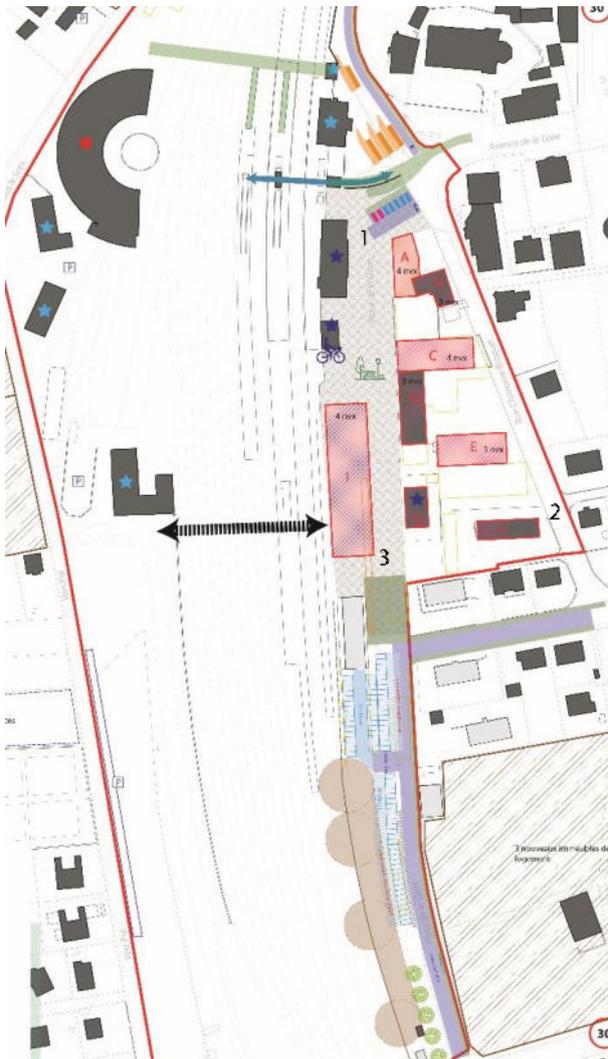
Dans un premier temps, 5 variantes ont été présentées.

Variante 1 (retenue)

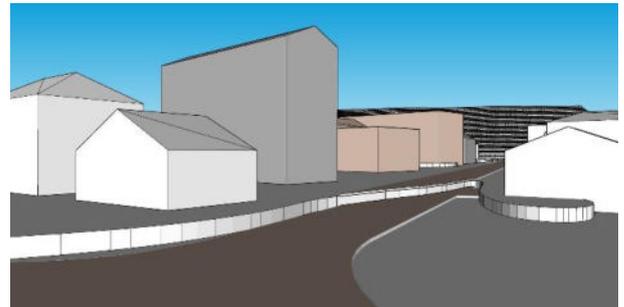
La variante 1 proposait la conservation des bâtiments les plus intéressants architecturalement. Ils étaient adaptés et/ou transformés.

Les nouveaux bâtiments venaient côté gare renforcer le front bâti existant et souligner le nouvel espace de la place de la gare. A l'arrière, le long de la rue Chanoine Broquet, l'implantation en peigne existante était conservée et renforcée. Au niveau de la parcelle de la Poste il était proposé une implantation de tête avec un élément plus haut qui jouait le rôle d'entrée dans le site.

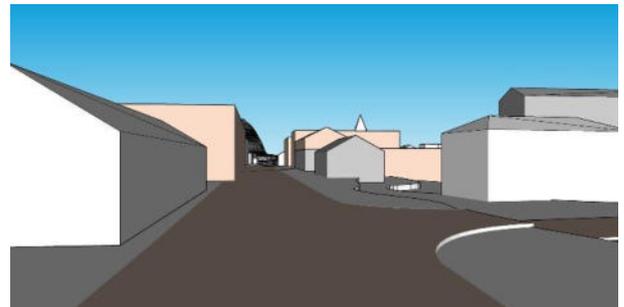
L'extension de la HEP se concentrait dans un volume unique le long de voies ferrées. Il cadrait la place de la gare tout en ménageant des échappées visuelles sur le grand paysage.



1



2



3

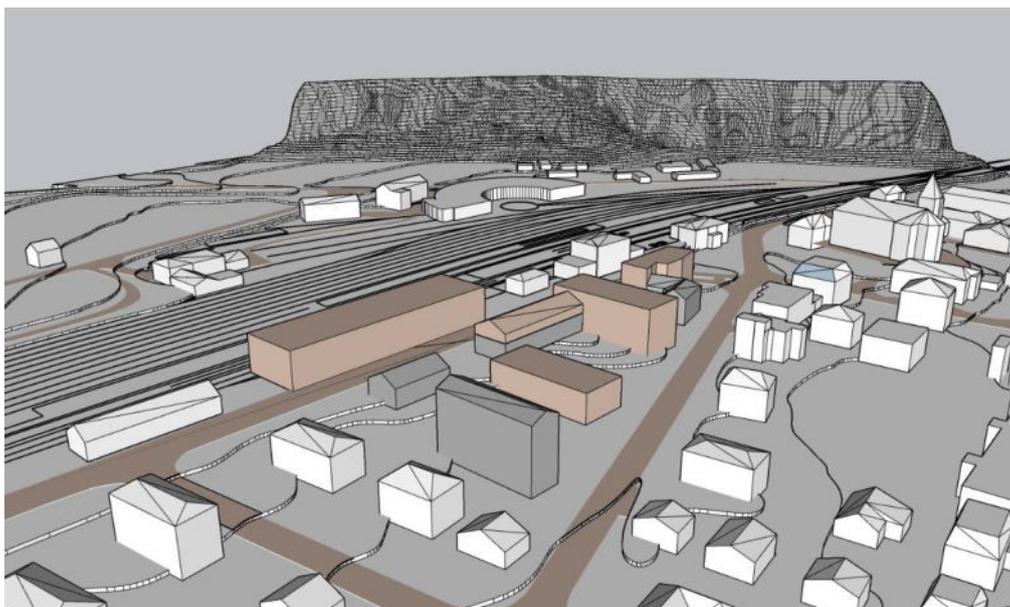


Figure 8 : Illustrations de la variante 1

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir étaient les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	Surface de plancher	
Parcelle Poste	A	330 m ²	4	1'320 m ²	
	B	220 m ²	3	660 m ²	
				Total	1'880 m²

Parcelle Armasuisse	C	550 m ²	4	2'200 m ²	
	D	440 m ²	3	1'320 m ²	
	E	510 m ²	3	1'530 m ²	
				Total	5'050 m²

Parcelle 2084-2202	G	215 m ²	2.5	540 m ²	
	H	275 m ²	4	1'100 m ²	
				Total	1'640 m²

Extension HEP	I	1'500 m ²	4		5'975 m²
----------------------	---	----------------------	---	--	----------------------------

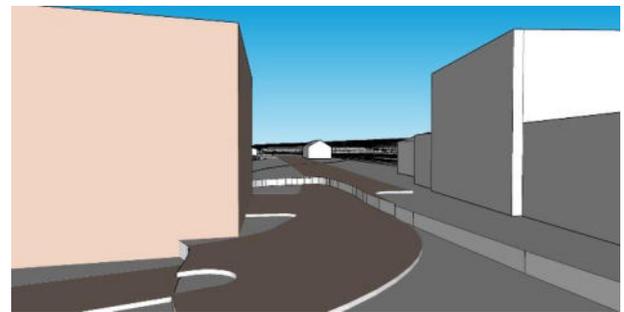
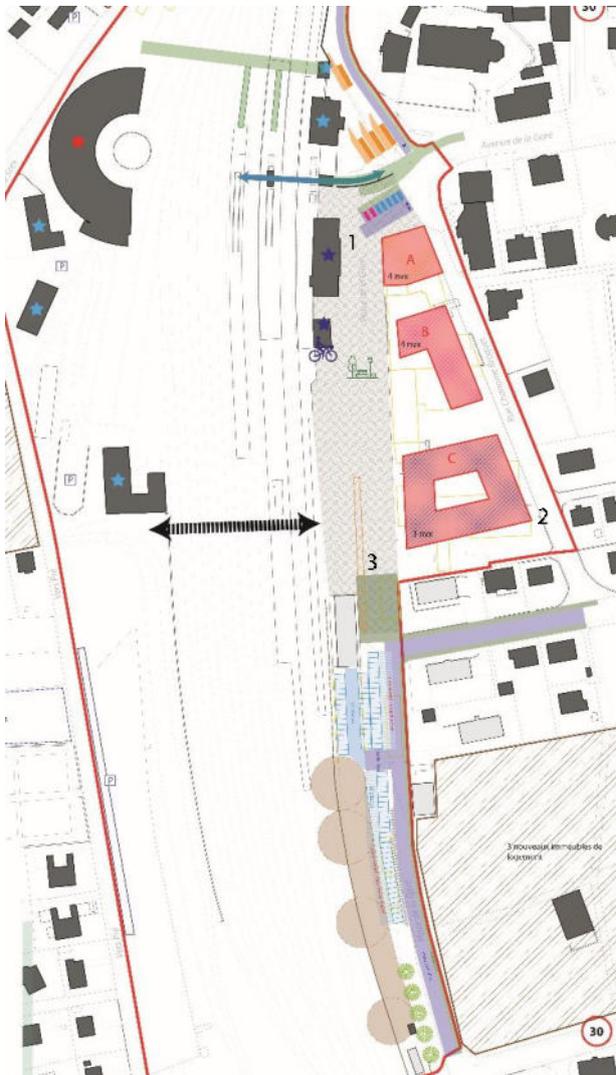
			Total		14'545 m²
--	--	--	--------------	--	-----------------------------

Variante 2 (non retenue)



La variante 2 proposait la démolition de l'ensemble des bâtiments sur les parcelles de la Poste, ArmaSuisse et 2084-2202, inclus les bâtiments protégés.

Les nouveaux bâtiments venaient s'implanter dans une nouvelle logique de tête et d'îlot. Le bâtiment A proposait une hauteur de 6 niveaux et devenait la tête d'entrée de la gare. Le bâtiment C se déclinait sur 4 niveaux et proposait une cour intérieure. Il intégrait l'extension de la HEP. Le bâtiment B s'inscrivait en transition des volumes A et C avec une hauteur de 5 niveaux.



1



2



3

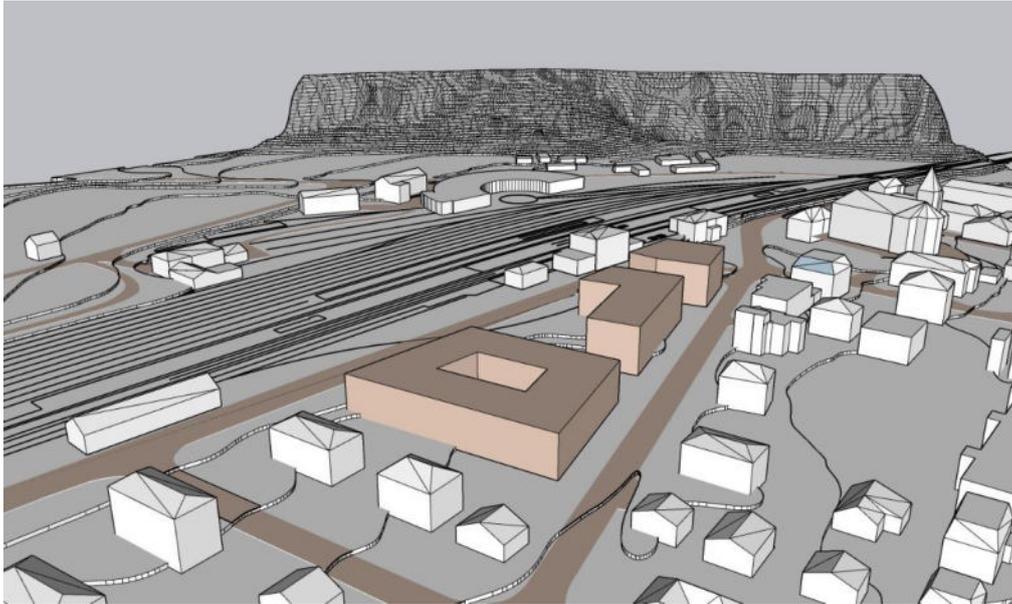


Figure 9 : Illustrations de la variante 2

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir étaient les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	de	Surface de plancher	de
Parcelle Poste	A	630 m ²	4		2'520 m ²	
					Total	2'520 m²

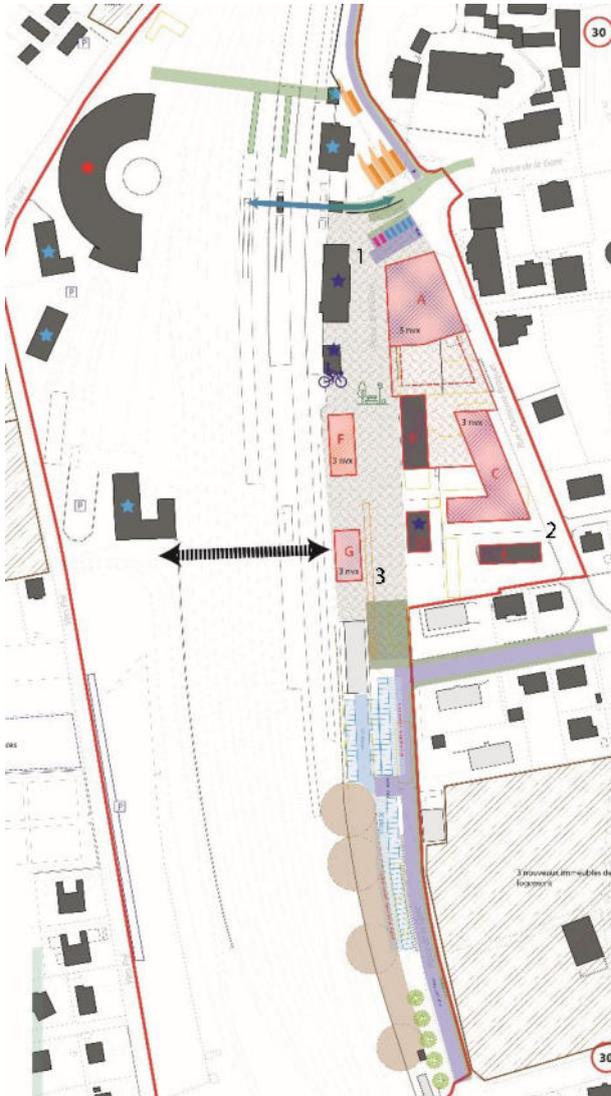
Parcelle Armasuisse-2084-2202	B	1'000 m ²	4		4'000 m ²	
	C	2'100 m ²	3		6'300 m ²	
					Total	10'300 m²

				Total		12'820 m²
--	--	--	--	--------------	--	-----------------------------

Variante 3 (non-retenue)

La variante 3 proposait la conservation des bâtiments les plus intéressants architecturalement. Ils étaient adaptés et/ou transformés. Ils proposaient un front bâti qui venaient cadrer la place de la Gare.

Le bâtiment A proposait une hauteur de 5 niveaux et devenait la tête d'entrée de la gare et du site d'étude. Le bâtiment C s'implantait en L, proposant un front bâti pour la rue Chanoine Broquet et une cour intérieure pour l'îlot.



1



2



3

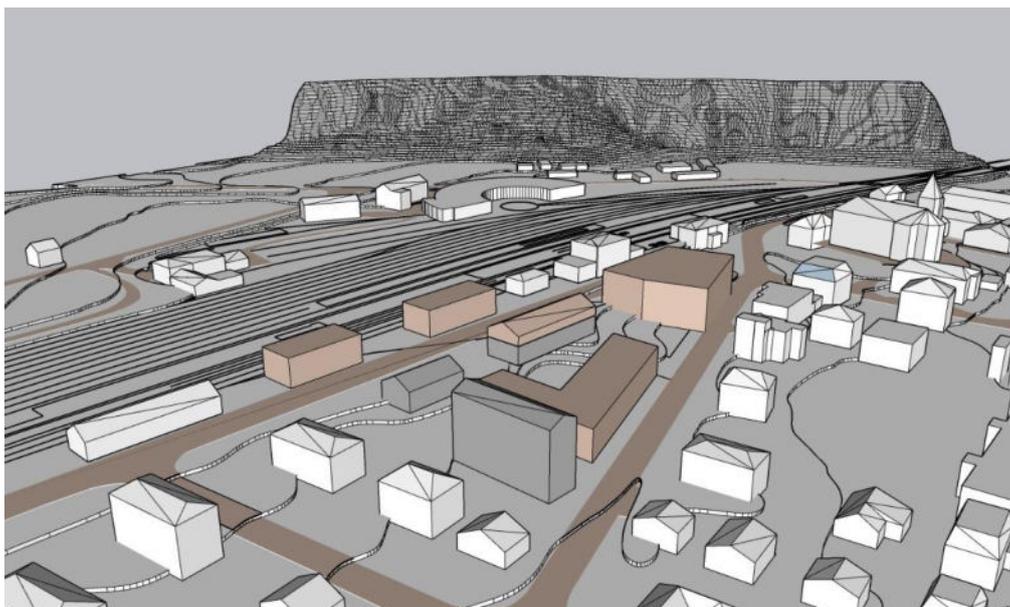


Figure 10 : Illustrations de la variante 3

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir étaient les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	Surface de plancher
Parcelle Poste	A	1'105 m ²	5	5'525 m ²
				Total
				5'525 m²

Parcelle Armasuisse	B	440 m ²	3	1'320 m ²
	C	1'130 m ²	3	3'390 m ²
				Total
				4'710 m²

Parcelle 2084-2202	D	215 m ²	2.5	540 m ²
	H	275 m ²	4	1'100 m ²
				Total
				1'640 m²

Extension HEP	F	370 m ²	3	1'110 m²
	G	310 m ²	3	990 m²

			Total	13'975 m²
--	--	--	--------------	-----------------------------

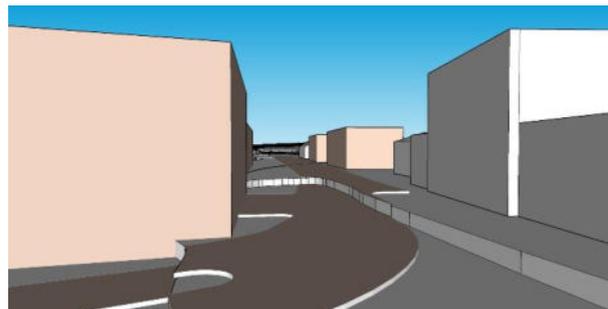
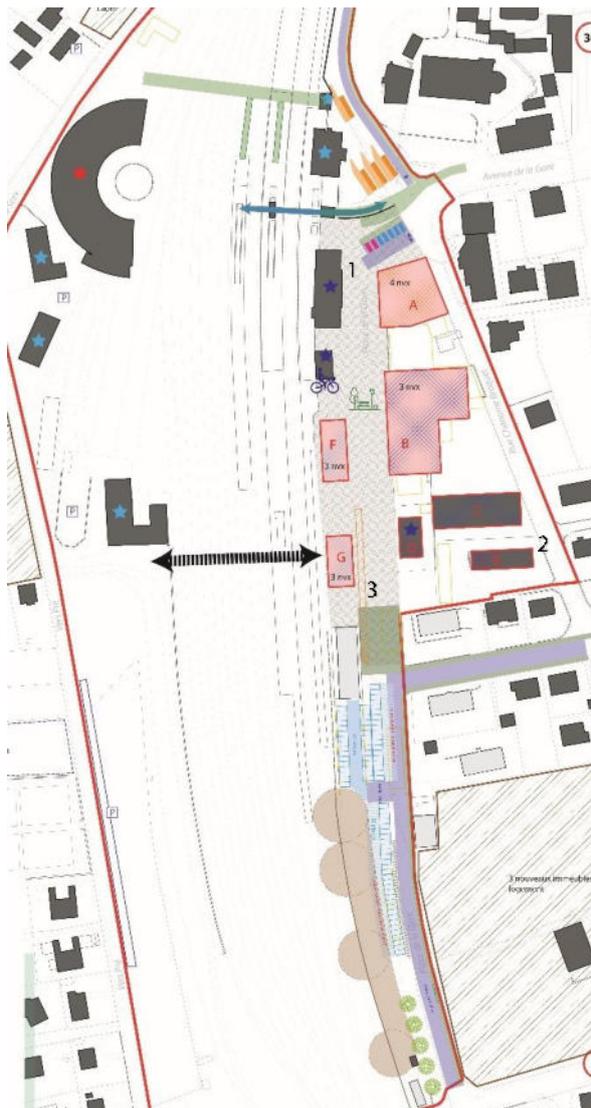
Variante 4 (non-retendue, hormis implantation volume A)



La variante 4 proposait la démolition de l'ensemble de l'arsenal à l'exception de la halle en bois (bâtiment C). La HEP se répartissait entre le bâtiment B qui pouvait abriter les salles de gym sur le demi-niveau et les classes au-dessus. Le bâtiment C accueillait la cafétéria et l'aula.

Le bâtiment A proposait une hauteur de 4 niveaux et devenait la tête d'entrée de la gare et du site d'étude. Le bâtiment B s'implantait en L, avec une largeur importante pour accueillir l'ensemble du programme de la HEP sur 3 niveaux.

Les bâtiments F et G venaient s'implanter dans la séquence du bâtiment de la gare et de la halle marchandise avec des gabarits similaires.



1



2



3

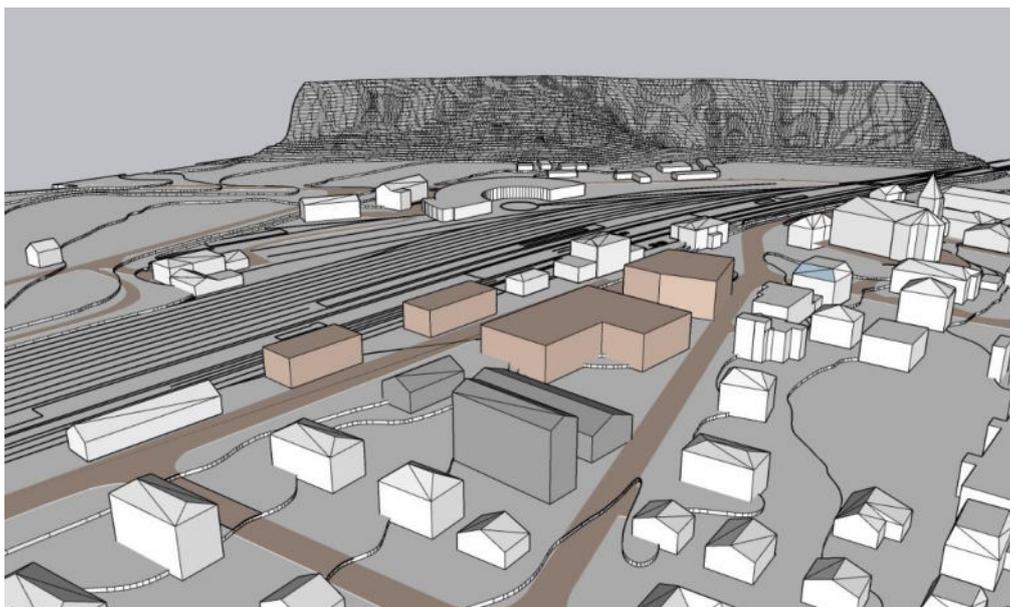


Figure 11 : Illustrations de la variante 4

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir étaient les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	Surface de plancher	
Parcelle Poste	A	860 m ²	4	3'440 m ²	
				Total	3'440 m²

Parcelle Armasuisse	B	1'650 m ²	3	4'950 m ²	
	C	1'130 m ²	2	2'260 m ²	
				Total	7'210 m²

Parcelle 2084-2202	D	215 m ²	2.5	540 m ²	
	H	275 m ²	4	1'100 m ²	
				Total	1'640 m²

Extension HEP	F	370 m ²	3		1'110 m ²
	G	310 m ²	3		990 m ²

			Total		13'390 m²
--	--	--	--------------	--	-----------------------------

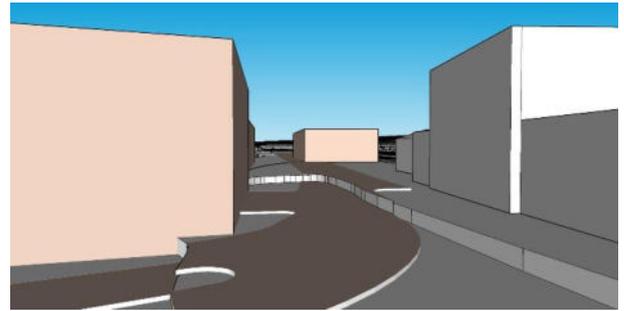
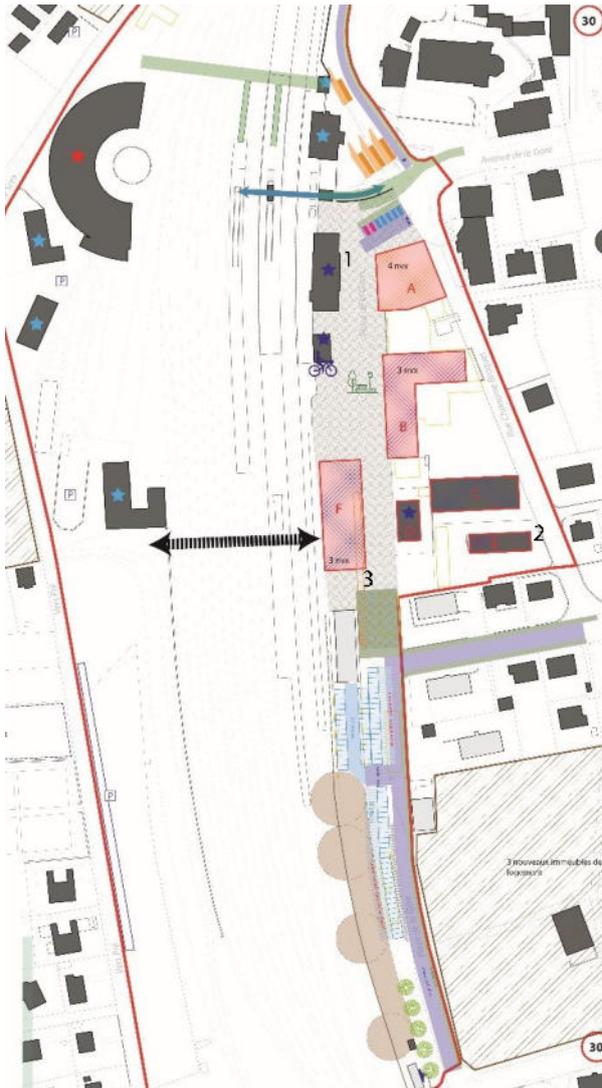
Variante 5 (non-retenue)



La variante 5 proposait la démolition de l'ensemble de l'arsenal à l'exception de la halle en bois (bâtiment C). La HEP se répartissait entre le bâtiment B qui pouvait abriter les salles de gym sur le demi-niveau et les classes au-dessus. Le bâtiment C accueillait la cafétéria et l'aula.

Le bâtiment A proposait une hauteur de 4 niveaux et devenait la tête d'entrée de la gare et du site d'étude. Le bâtiment B s'implantait en L et accueillait du logement.

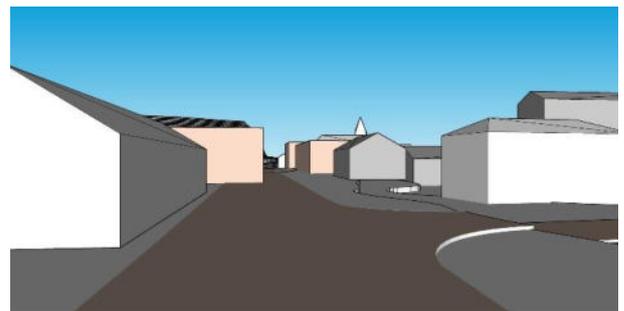
Le bâtiment F venait s'implanter sur le quai de la gare et proposait une protection pour l'îlot et permettait de cadrer la place de la gare. La HEP se répartissait entre le bâtiment F et C.



1



2



3

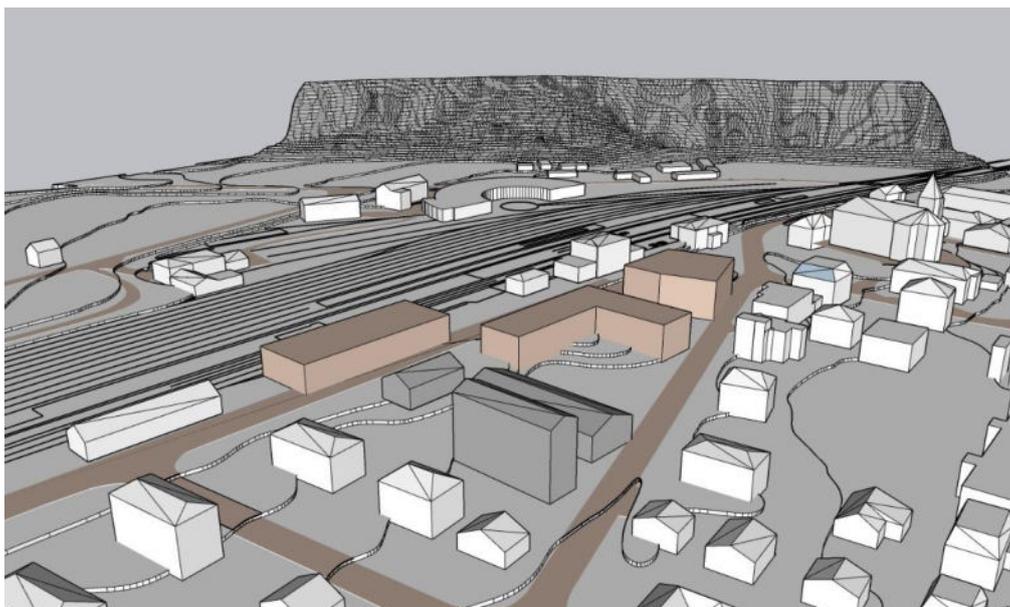


Figure 12 : Illustrations de la variante 5

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir étaient les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	Surface de plancher	
Parcelle Poste	A	860 m ²	4	3'440 m ²	
				Total	3'440 m²

Parcelle Armasuisse	B	1'140 m ²	3	3'420 m ²	
	C	1'130 m ²	2	2'260 m ²	
				Total	5'680 m²

Parcelle 2084-2202	D	215 m ²	2.5	540 m ²	
	H	275 m ²	4	1'100 m ²	
				Total	1'640 m²

Extension HEP	F	1'070 m ²	3		3'210 m²
----------------------	---	----------------------	---	--	----------------------------

			Total		13'970 m²
--	--	--	--------------	--	-----------------------------

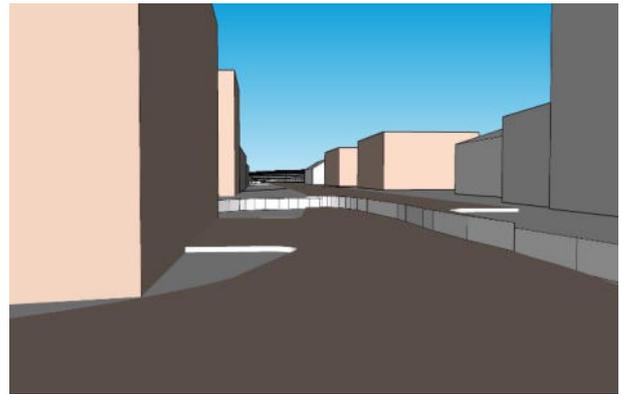
Sur cette base, la première variante a été privilégiée et affinée sous forme de deux sous-variantes.

Variante 1a

La sous-variante 1a proposait la conservation des bâtiments les plus intéressants architecturalement. Ils étaient adaptés et/ou transformés.

Les nouveaux bâtiments venaient côté gare renforcer le front bâti existant et souligner le nouvel espace de la place de la gare. A l'arrière, le long de la rue Chanoine Broquet, l'implantation en peigne existante était conservée et renforcée. Au niveau de la parcelle de la Poste il était proposé une implantation de tête avec un élément plus haut qui jouait le rôle d'entrée dans le site.

L'extension de la HEP se déployait dans la halle marchandise, le bâtiment 6 protégé, la rotonde, le bâtiment principal de l'arsenal ; le solde du programme étant intégré dans deux volumes de taille modestes, le long du quai de la gare.



1



2



3

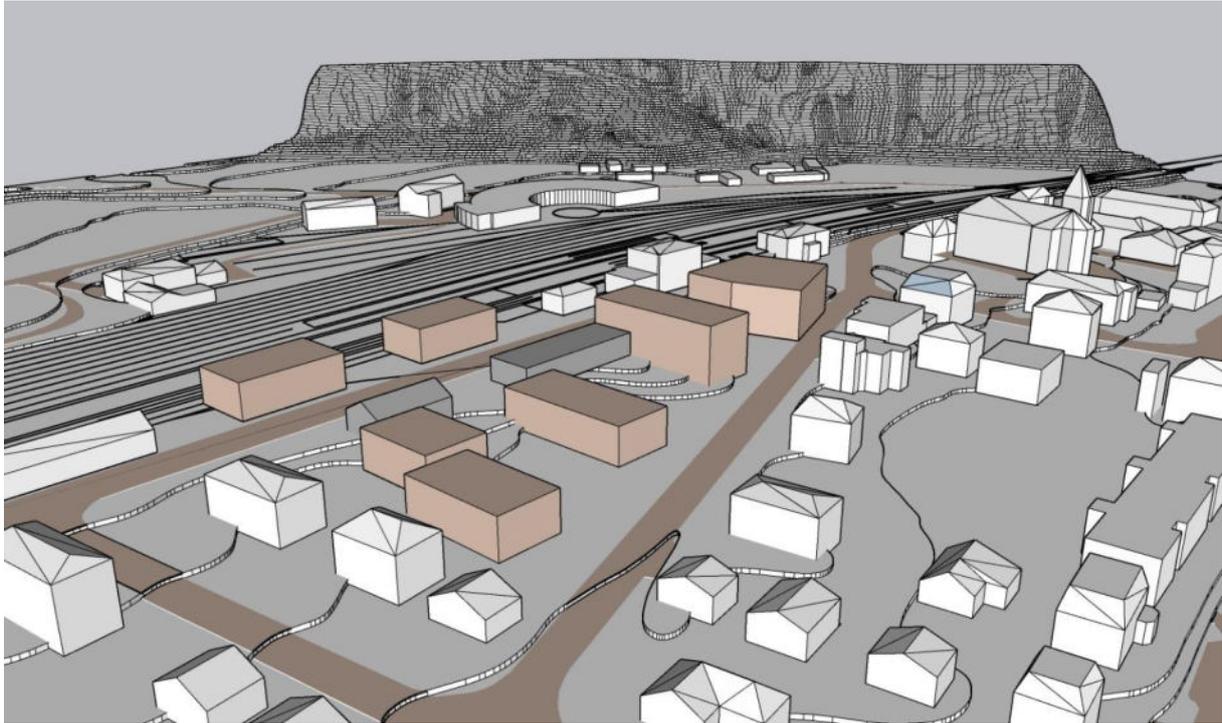


Figure 13 : Illustrations de la variante 1a

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir étaient les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	Surface de plancher	
Parcelle Poste	A	860 m ²	4.5	3'870 m ²	
	Dont 430 m ² de Poste/commerces, soldes en logement				
				Total	3'870 m²

Parcelle Armasuisse	B	550 m ²	4	2'200 m ²		
	dont 550 m ² de commerces					
	C	440 m ²	2	880 m ²		
	dont 440 m ² de commerces					
	D	510 m ²	3.5	1'785 m ²		
				Total	4'865 m²	

Parcelle 2084-2202	E	215 m ²	2.5	540 m ²	
	F	675 m ²	3.5	2'360 m ²	
				Total	2'900 m²

Extension HEP	G	450 m ²	3	1'290 m ²	
	H	400 m ²	3	1'200 m ²	
	C			880 m ²	
	E			540 m ²	
	I			690 m ²	
	J			1'444 m ²	
				Total	6'000 m²

			Total		17'635 m²
--	--	--	--------------	--	-----------------------------

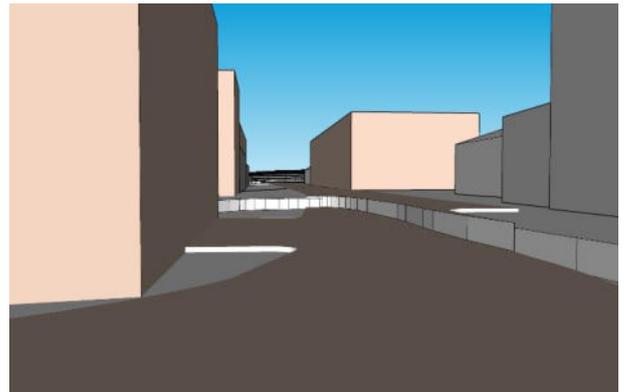
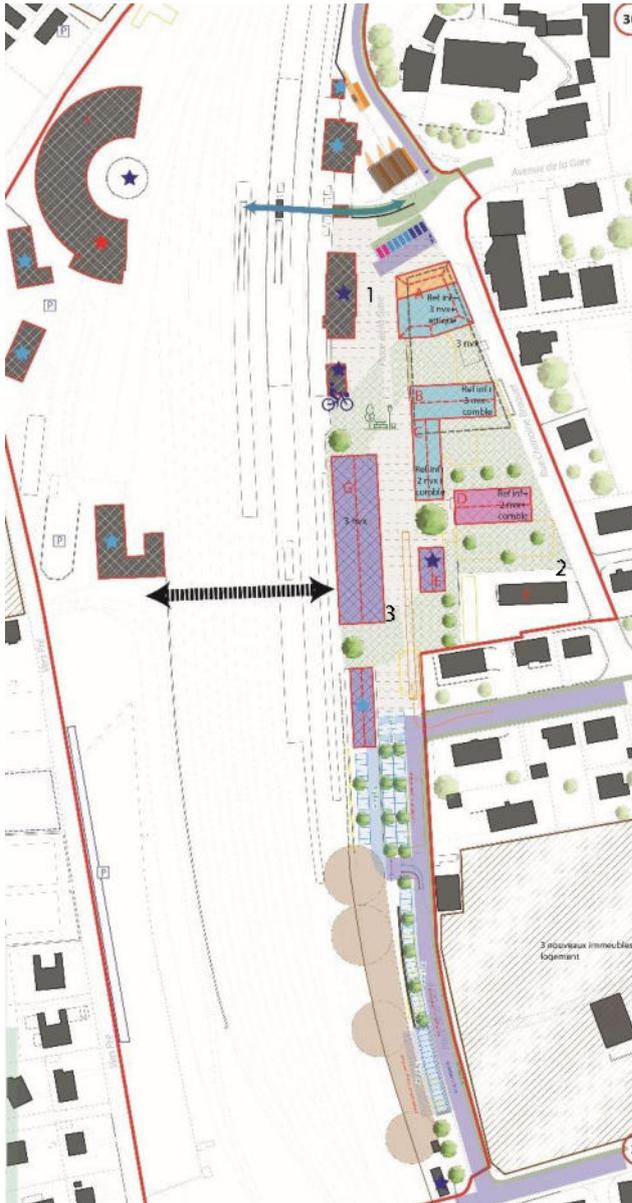
Variante 1b



La variante 1b proposait la conservation des bâtiments les plus intéressants architecturalement. Ils étaient adaptés et/ou transformés.

Les nouveaux bâtiments venaient côté gare renforcer le front bâti existant et souligner le nouvel espace de la place de la gare. A l'arrière, le long de la rue Chanoline Broquet, l'implantation en peigne existante était conservée et renforcée. Au niveau de la parcelle de la Poste il était proposé une implantation de tête avec un élément plus haut qui jouait le rôle d'entrée dans le site.

L'extension de la HEP se déployait dans la halle marchandise et le bâtiment 6 protégé, le solde du programme étant intégré dans un unique volume, le long du quai de la gare.



1



2



3

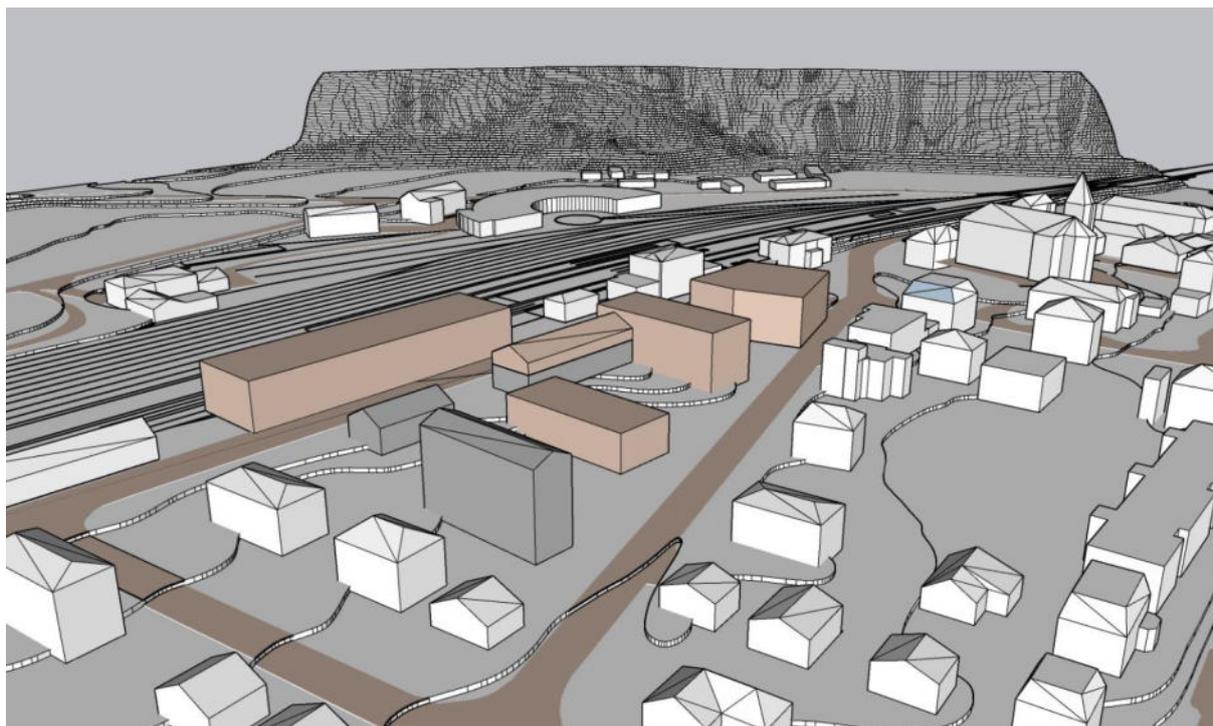


Figure 14 : Illustrations de la variante 1b

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir étaient les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	Surface de plancher	
Parcelle Poste	A	860 m ²	4,5	3'870 m ²	
	Dont 430 m ² de Poste/commerces, soldes en logement				
				Total	3'870 m²

Parcelle Armasuisse	B	550 m ²	4	2'200 m ²		
	dont 550 m ² de commerces					
	C	440 m ²	2	880 m ²		
	dont 440 m ² de commerces					
	D	510 m ²	3,5	1'785 m ²		
				Total	4'865 m²	

Parcelle 2084-2202	E	215 m ²	2,5	540 m ²	
	F	275 m ²	4	1'100 m ²	
				Total	1'640 m²

Extension HEP	G	1'500 m ²	3	4'500 m ²	
	E			540 m ²	
	I			690 m ²	
				Total	5'730 m²

			Total		16'105 m²
--	--	--	--------------	--	-----------------------------

Variantes mobilités développées

Arrêts de bus

L'espace disponible devant le buffet de la gare étant restreint (tronçon d'environ 50 m entre le débouché du passage sous-voies CFF et le mur de soutènement), l'aménagement de 3-4 quais respectant les exigences LHand les plus élevées est impossible. Il a donc été admis que des quais de 16 cm (hauteur non contraignante pour l'accostage des véhicules), avec une hauteur de 22 cm au droit de la deuxième porte, était ici un compromis approprié.

Trois variantes d'implantation ont été testées sur cette base :

- disposition longitudinale : compte tenu de la longueur limitée à disposition et afin de permettre une arrivée/sortie indépendante des véhicules, les trois emplacements d'arrêts des bus régionaux sont à aménager en redans ; un long couvert peut être proposé pour ces arrêts ; au besoin, un quatrième emplacement d'arrêt est envisageable à l'arrière pour l'éventuel bus urbain (extension de MobiChablais jusqu'à Saint-Maurice) ;
- disposition parallèle : l'espace devant buffet de la gare permettrait un maximum de trois quais parallèles ; un couvert commun pourrait être envisagé le cas échéant ; l'éventuel arrêt du bus urbain serait à envisager à l'arrière ;
- disposition mixte : afin de limiter l'emprise devant le buffet de la gare, une solution à deux quais parallèles, avec les deux autres quais à l'arrière en longitudinal serait envisageable ; les bénéfices semblent toutefois réduits.

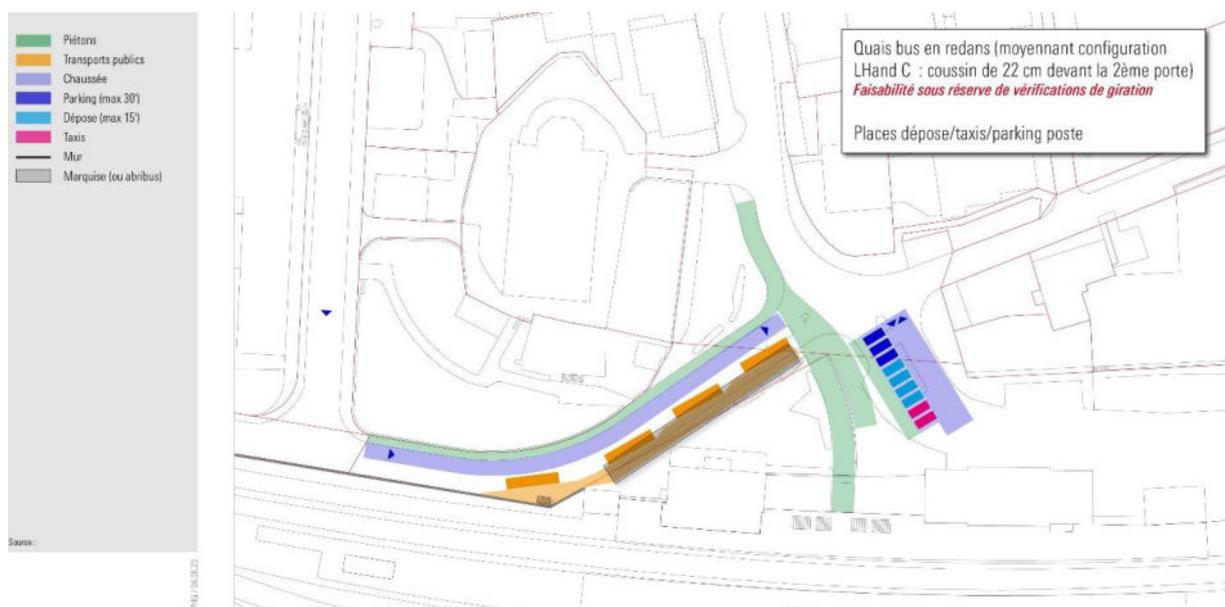
La disposition longitudinale (3 quais en redans et marquise longue) est celle préconisée suite aux échanges en atelier.

Concernant les bus de remplacement CFF, il serait judicieux d'approfondir l'alternative d'une localisation sur le secteur nord, avec emplacements d'attente sur les rues Charles-Emmanuel de Rivaz et Saint-Sigismond, et prise en charge des voyageurs sur les quais des bus régionaux.

Dépose

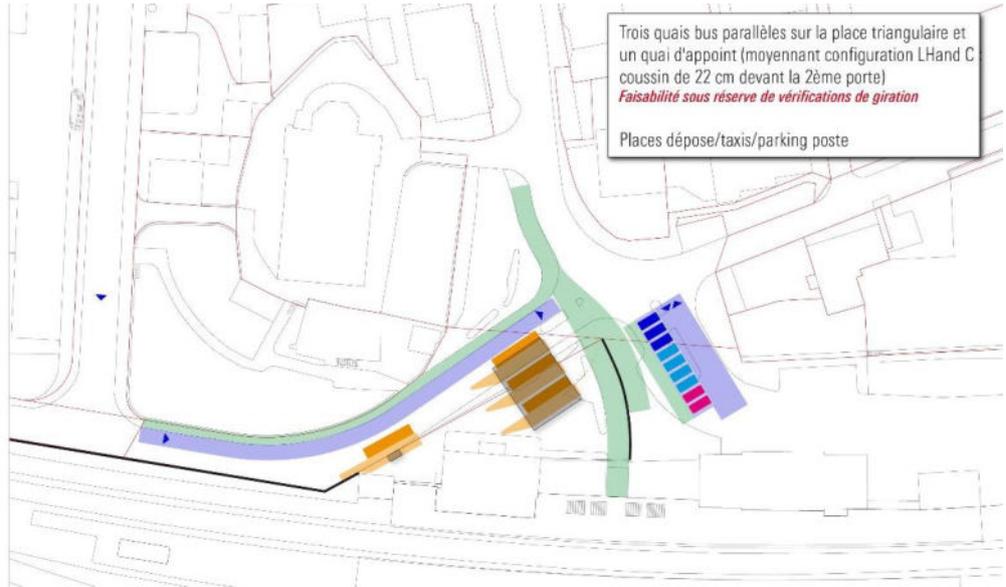
L'espace disponible au débouché de la place de la gare entre la rampe d'accès au passage sous-voies CFF et le bâtiment de la Poste permettrait d'aménager une zone d'arrêt/attente pour une dizaine de véhicules (disposition perpendiculaire) tout en laissant un espace de circulation et de manœuvre suffisants pour leur rebroussement et pour la sortie à sens unique de la place de la gare (bus de remplacement CFF, etc.).

Cette capacité permettrait d'inclure les besoins des taxis (1-2 places), de la dépose-minute (5-6 places, à gérer en arrêt seul autorisé, soit max 15') et de la poste (3-4 places, limitées à max 30').



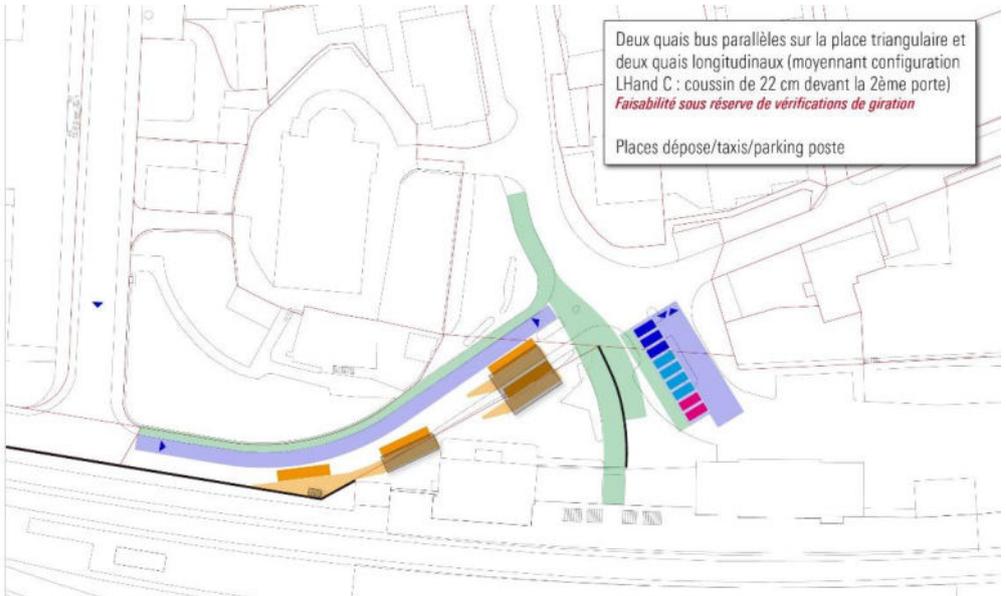
- Piétons
- Transports publics
- Chaussée
- Parking (max 30)
- Dépose (max 15)
- Taxis
- Mur
- Marquise (ou abribus)

Source :



- Piétons
- Transports publics
- Chaussée
- Parking (max 30)
- Dépose (max 15)
- Taxis
- Mur
- Marquise (ou abribus)

Source :



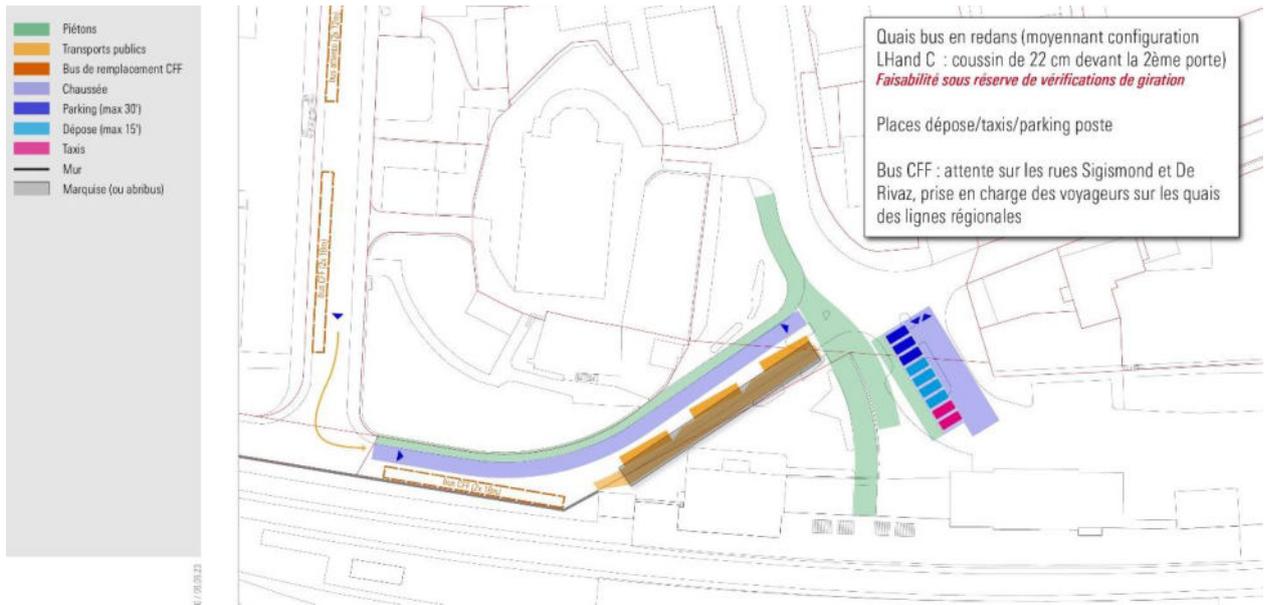


Figure 15 : Illustrations des variantes arrêt de bus et dépose

Le dimensionnement projeté par les CFF est de 90 places et correspond donc à l'étude de planification P+R Chablais Région. A noter qu'il s'agit d'un dimensionnement "mesuré", basé sur une analyse fine du potentiel de clientèle légitimé à se rendre à la gare en voiture compte tenu des alternatives à disposition (mobilité douce, desserte TP au domicile), et considérant une attribution des abonnements conditionnée par des critères de priorité.

Parking en surface

L'espace à disposition entre la halle de marchandise et la zone de débord CFF permet l'aménagement d'un parking paysager d'une quarantaine de places (moyennant la démolition nécessaire de la rampe de la halle marchandises). Une petite quarantaine de places serait aménageable également sur le talus le long de la route de liaison (jusqu'aux grands arbres, à préserver), moyennant un mur de soutènement entre le talus et la zone de débord. Sur la portion sud de ce tronçon, la différence de hauteur entre la route et la zone de débord permettrait d'intégrer un niveau inférieur d'une quinzaine de places supplémentaires, dont l'accès se ferait via la zone de débord.

Parking en ouvrage

Compte tenu de l'espace restreint à disposition, une solution en ouvrage a été testée. Une superstructure légère à deux niveaux permet de proposer au mieux 60-70 places entre la halle de marchandise et la zone de débord. Son intégration au site, à proximité immédiate du bâtiment protégé de la halle de marchandise, est délicate. Il a été choisi en atelier de ne pas poursuivre cette variante de parking, qui est une solution lourde et peu adaptable dans l'optique d'un éventuel redimensionnement à terme.

Parking 2RM

L'espace résiduel devant la halle de marchandise avant le début de la place piétonnisée peut être valorisé pour l'aménagement d'une vingtaine de places pour les deux-roues motorisés.

Accès

L'accès des voitures au P+Rail, des deux-roues motorisés au parking dédié, et des poids-lourds à la zone de débord s'effectue préférentiellement via la rue Cime de L'est.

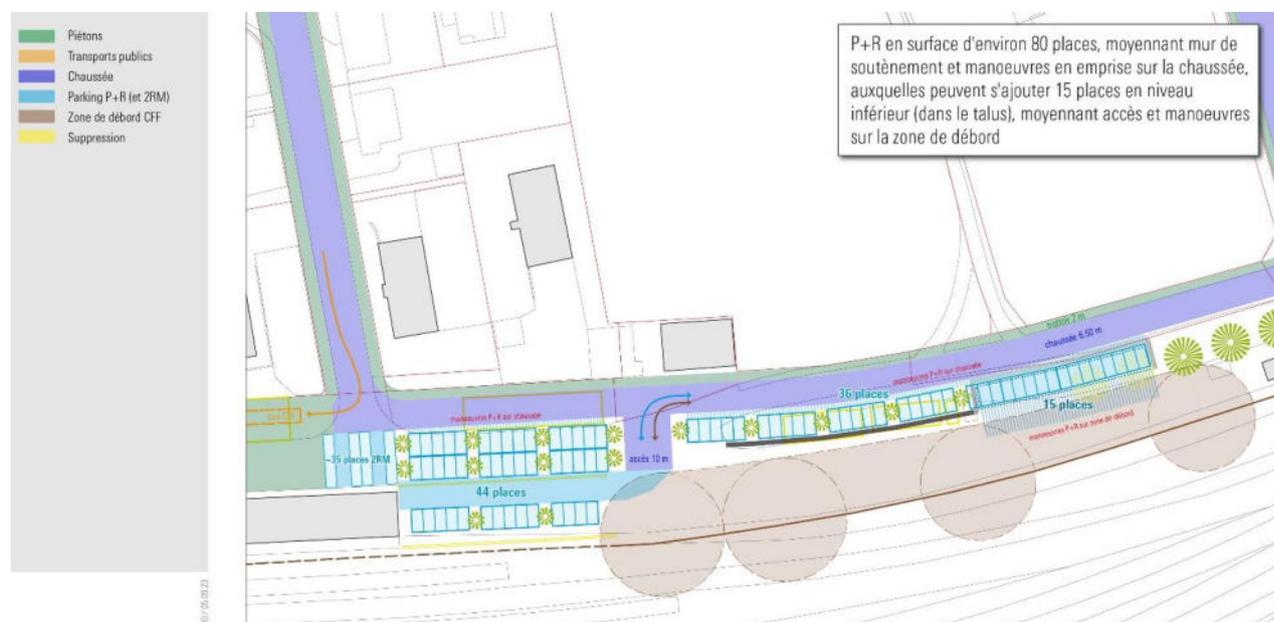


Figure 16 : Illustrations des variantes P+Rail retenue



Figure 17: Illustrations des variantes P+Rail non poursuivie

Variante finale

A l'issue de l'analyse des variantes, une proposition d'aménagement, une variante finale a été proposée. Celle-ci est la base du schéma directeur développé.

Topographie existante

Le site de l'étude est relativement plat. La place de la gare se développe sur un grand plateau. Au niveau du bâtiment de la gare et de la poste le plateau commence à descendre vers l'église et la vieille ville. La rue arrière du Chanoine Broquet s'implante environ 3 mètres en dessous. De ce fait, les bâtiments existants de l'arsenal possèdent un rez inférieur à l'arrière du site et un rez supérieur sur la place de la gare.

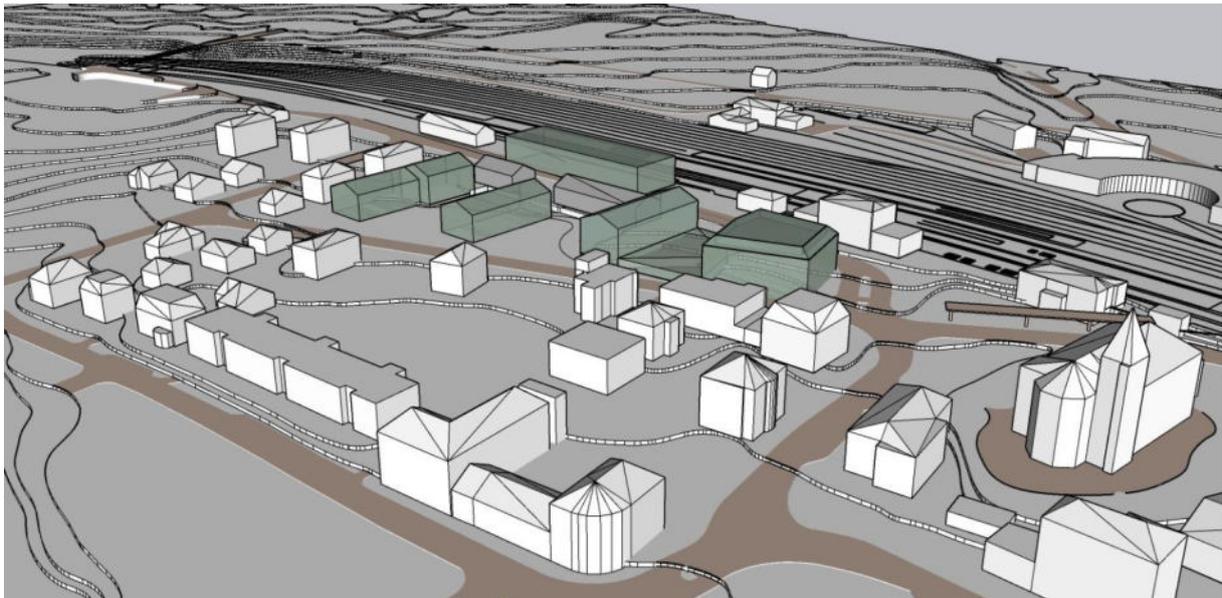


Figure 18 : Axonométries de la variante finale

La variante finale propose de conserver cette structure topographique avec la création de cours intérieures au niveau de la rue du Chanoine Broquet et l'exploitation de rez inférieur et supérieur. L'étude de faisabilité propose également de tirer profit de cette topographie pour développer un parking semi-enterré avec une entrée au niveau de la rue du Chanoine Broquet et ainsi créer un prolongement de la place de gare avec une esplanade.

Composition urbaine

Généralité

La variante finale propose l'implantation de six nouveaux volumes principalement sur le triangle Poste-Armasuisse-bourgeoisie. Les nouveaux volumes se développent sur 3 à 4 niveaux pour permettre une implantation harmonieuse avec les bâtiments existant environnants. Le bâtiment de la HEP vient comme un élément ponctuel et emblématique.

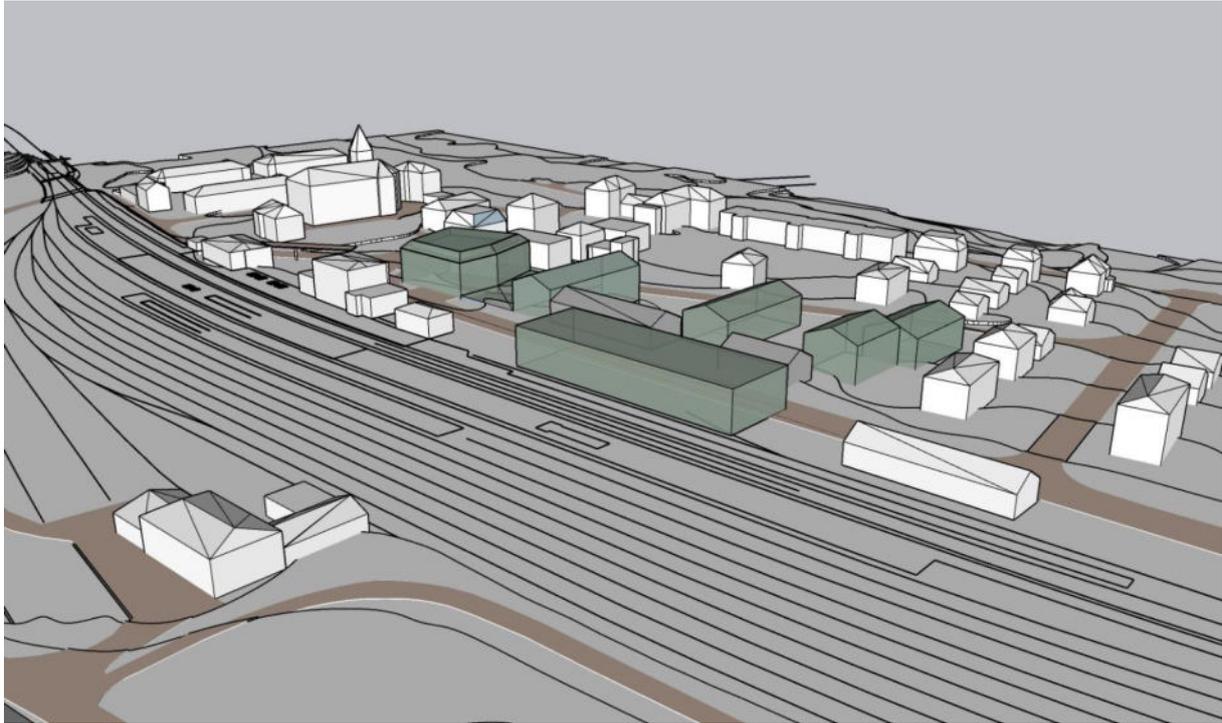


Figure 19 : Axonométries de la variante finale

Parcelle de la Poste

Le volume attendu sur la parcelle de la Poste vient s'implanter en tête et vient marquer l'entrée du site. Il se développe sur quatre niveaux. Au niveau de l'expression architecturale, l'étude de faisabilité propose un toit à la mansard pour dialoguer avec les bâtiments à proximité du XXe siècle. Pour la programmation, les locaux de la Poste viennent s'implanter dans le rez inférieur (espace de stockage) et dans le rez supérieur (espace de vente). Dans les étages, il est proposé de développer des logements.



Figure 20 : Perspective de l'entrée de la place de la gare

Parcelle Armasuisse-bourgeoisie

Les nouveaux bâtiments s'implantent perpendiculairement à la place de la gare. L'implantation en peigne est conservée et renforcée. Sur cette base, les pignons viennent côté gare renforcer le front bâti existant et souligner le nouvel espace de la place de la gare. A l'arrière, les façades principales se répondent avec une orientation nord-sud. L'implantation permet de créer deux cours et limiter le vis-à-vis entre les volumes sur la rue du Chanoine Broquet.

Dans les rez, l'étude de faisabilité propose une programmation de services pour activer l'espace public et dans les étages du logement.

Les volumes ont une largeur de 15 m maximale qui permet une loggia, des appartements traversants et une circulation optimale. Ils se développent sur 3 à 4 niveaux et avec des toits à pans pour permettre une intégration harmonieuse avec les volumes environnants existants et leurs toitures.

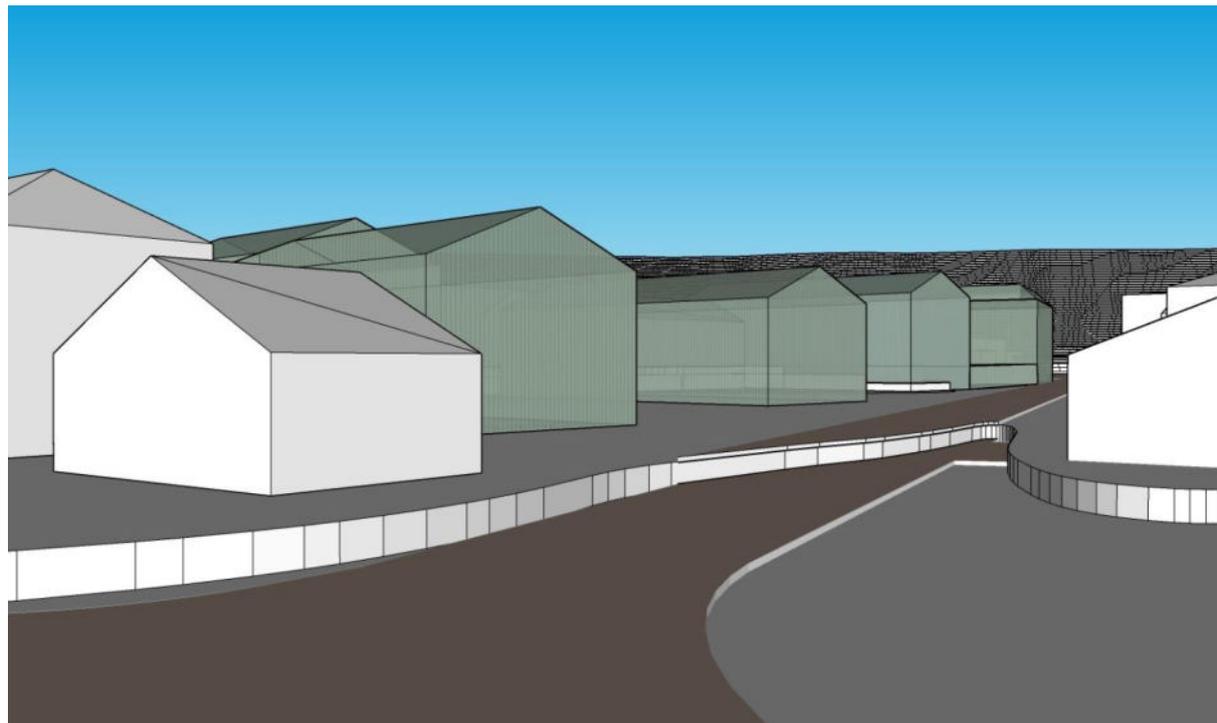


Figure 21 : Perspective de la rue du Chanoine Broquet

Bâtiment de la HEP

En fonction des besoins et de la répartition du programme dans quelques autres bâtiments du site, le bâtiment principal de la HEP vient s'implanter sur la place de la gare. L'étude de faisabilité propose de développer le bâtiment sur trois niveaux pour permettre une intégration harmonieuse mais aussi conserver le dégagement sur le grand paysage. Une largeur de 20 m est induite par le besoin d'une salle de gymnastique/mouvement de 16 m de large minimum. Pour avoir l'ensemble des surfaces de plancher déterminantes demandées, le bâtiment se développe sur une longueur de 65 m.

De ce fait le volume occupe une place importante sur le nouvel espace public. Il est attendu que l'expression architecturale soit forte de par sa fonction de bâtiment public et vienne qualifier l'ensemble de l'espace public de la gare tout en garantissant une bonne intégration architecturale dans le contexte historique de la gare, aspect indispensable pour répondre aux exigences liées à la protection des monuments et des sites.

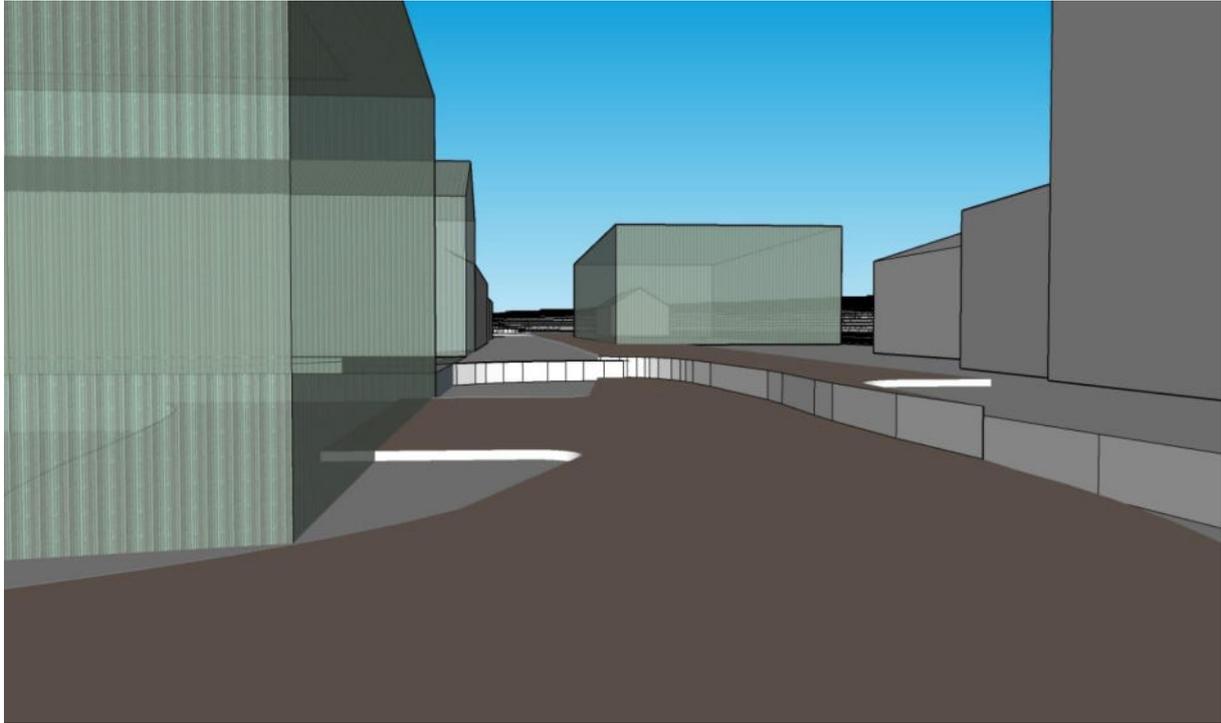


Figure 22 : Perspective de la place de la gare nord

Répartition des besoins de la HEP

La HEP souhaite créer un campus pour l'extension de son école où les élèves circuleraient entre les différents bâtiments de l'école. Sur cette base, l'étude de faisabilité propose que l'extension de la HEP se déploie dans la halle marchandise et le bâtiment 6 protégé. Il est également possible d'intégrer une partie des besoins dans le bâtiment de l'arsenal selon les possibilités foncières. Le solde des besoins est réparti dans le bâtiment principal le long du quai de la gare.

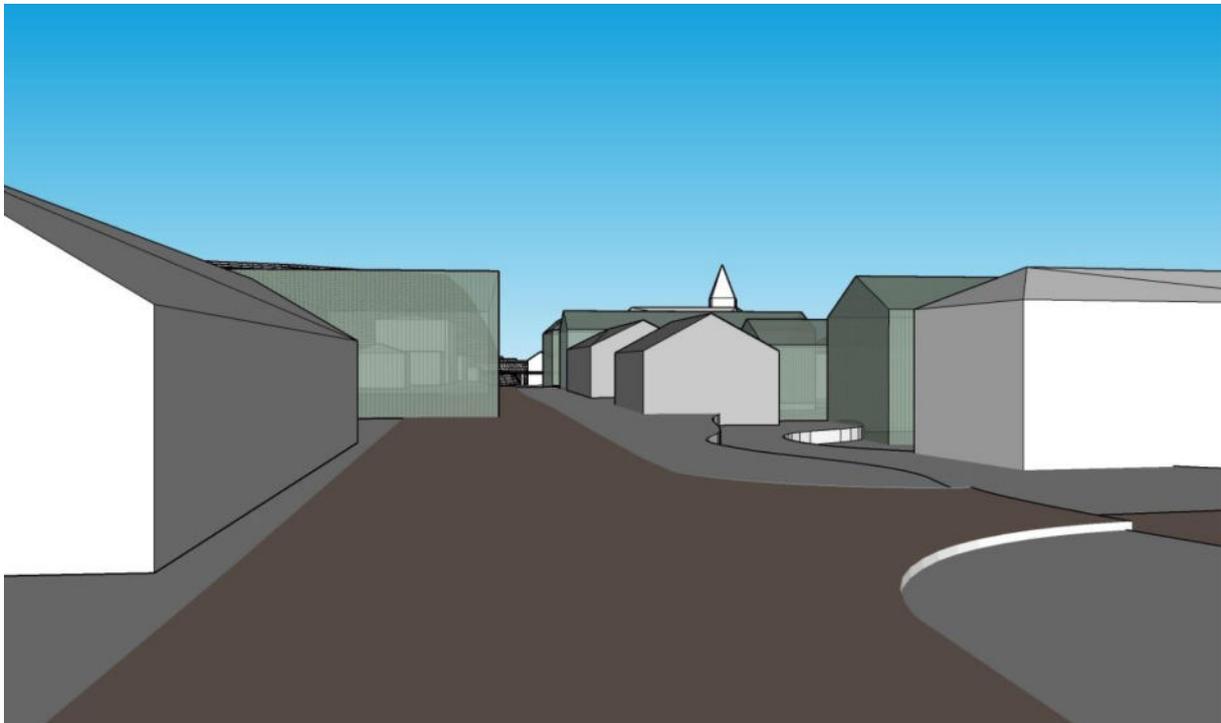


Figure 23 : Perspective de la place de la gare sud

Espace public

L'étude de faisabilité propose que l'espace public soit majoritairement des espaces extérieurs végétalisés et perméables. Seules les surfaces dévolues à la circulation des bus de remplacement et d'accès aux bâtiments pourront être imperméables. L'image ci-dessous illustre des espaces extérieurs à 65% végétalisés.

L'arborisation est également un élément important dans la structure de l'espace public. Elle permet de ménager des espaces de délasserment et ombragés pour les usagers.

Ces mesures contribuent à limiter les effets du réchauffement des villes.

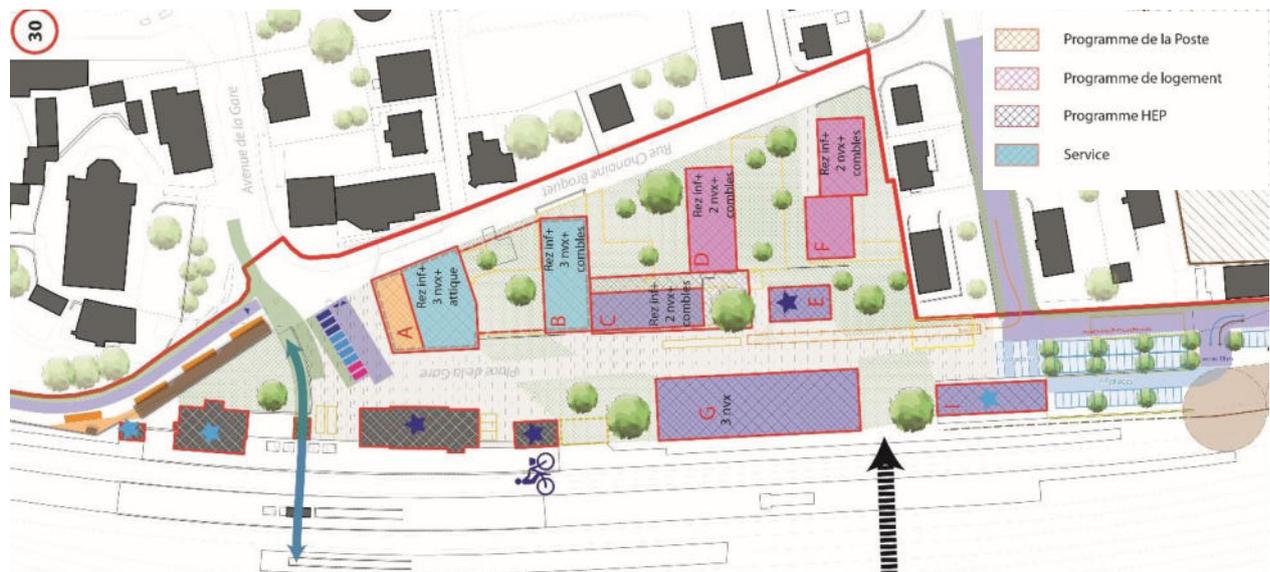


Figure 24 : Illustration indicative de l'espace public

Prise en compte des intérêts de protection monuments et sites

Le site du périmètre est concerné par l'ISOS dont les objectifs sont le maintien de l'équilibre entre les constructions anciennes et nouvelles ainsi que la sauvegarde intégrale des éléments qui illustrent le substrat bâti original et qui sont essentiels pour le caractère. Selon la LPN, l'ISOS est contraignant pour les établissements fédéraux qui effectuent les tâches de la confédération (dont les CFF). L'ISOS et les objectifs de sauvegarde qui y sont définis doivent être pris en compte pour toute construction sur le domaine CFF.

L'étude de faisabilité conserve l'implantation originale des bâtiments. Les bâtiments B, D et F s'implantent en peigne comme les volumes existants et permettent de conserver les cours intérieures donnant sur la rue Chanoine Broquet. Les bâtiments C et E conservent l'implantation originale et permettent de conserver le front bâti existant. Par ailleurs, les nouveaux volumes proposent des hauteurs limitées et en adéquation aux bâtiments environnants. Sur cette base, les objectifs de conservation de la composition urbaine exigés dans l'ISOS sont atteints.

Le volume G qui accueille la majorité du programme de la HEP est implanté dans la géométrie existante et la linéarité le long de la voie en continuité des bâtiments de la CFF (buffet de la gare, la gare et la halle marchandise). Le bâtiment G se développe sur une hauteur de 3 niveaux, similaire aux bâtiments de la gare et de la halle marchandise. La largeur du bâtiment est de 20 m avec comme exigence une largeur minimale de 16 m pour la salle de gym et 4 m de circulation. La largeur est limitée au strict minimum des besoins. L'étude de faisabilité propose donc une attitude dans le respect des volumes existants. Toutefois, des conflits avec les objectifs de protection de l'ISOS ne peuvent être exclus à l'heure actuelle en raison de l'échelle et de la profondeur des bâtiments.

La variante finale propose l'adaptation et la transformation de certains bâtiments recensés à l'ISBA. Le bâtiment E, recensé en importance régionale, est transformé pour accueillir l'administration de la HEP. La halle marchandise recensée en importance locale, est transformée pour accueillir le réfectoire et une partie des

salles de classe. La programmation attendue permet de maintenir la typologie spatiale de la halle marchandise et le bâtiment E. Le bâtiment principal de l'arsenal est transformé pour accueillir l'auditoire. Il n'est pas recensé à l'ISBA. Seules les façades sont maintenues. De par la complexité de leur architecture et leur adaptabilité, la rotonde et les anciens postes d'aiguillage sont laissés dans leur état et fonction actuels.

Il est attendu que la transformation des bâtiments se fasse dans le respect de la substance existante et de façon à préserver le caractère du bâtiment selon les exigences des services spécialisés concernés. Dans cette hypothèse, le bâtiment de l'arsenal est illustré dans son volume existant mais une surélévation du bâtiment de l'arsenal pourrait être envisagée. Il est à noter qu'une surélévation impacterait la luminosité du bâtiment arrière.

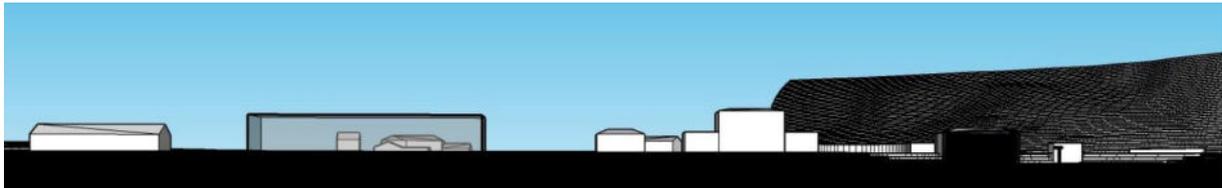


Figure 25 : Coupe longitudinale

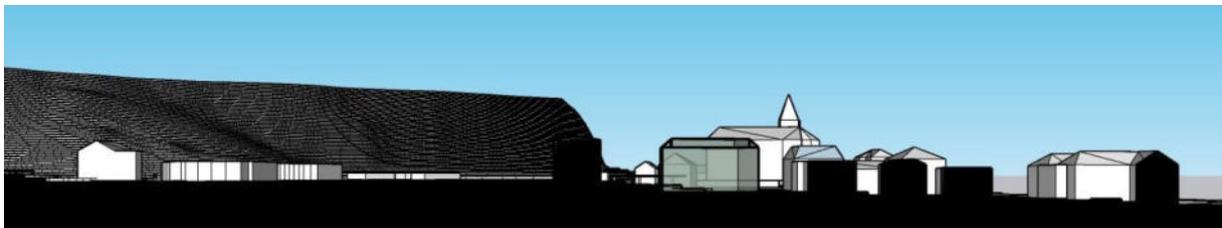
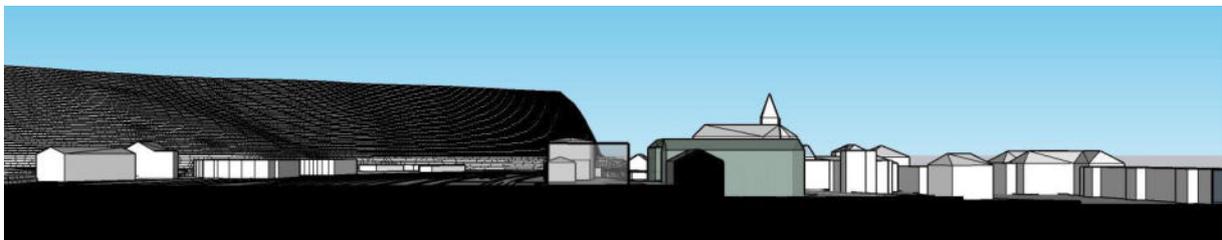


Figure 26 : Coupe transversale

Droits à bâtir

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir sont les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	Surface de plancher	
Parcelle Poste	A	860 m ²	4.5	3'870 m ²	
	Dont 430 m ² de Poste/services, soldes en logement				
				Total	3'870 m²

Parcelle Armasuisse	B	550 m ²	4	2'200 m ²	
	dont 550 m ² de services				
	C	440 m ²	3	1'320 m ²	
	dont 440 m ² de services				
	D	510 m ²	3.5	1'785 m ²	
				Total	5'305 m²

Parcelle 2084-2202	E	215 m ²	2.5	540 m ²	
	F	675 m ²	3.5	2'360 m ²	
				Total	2'900 m²

Extension HEP	G	1'300 m ²	3	3'890 m ²	
	C			880 m ²	
	E			540 m ²	
	I			690 m ²	
				Total	6'000 m²

TOTAL			SPd existantes non démolies dans la variante finale	2'050 m ²	
			Total SPd nouvelles	16'105 m²	
			Densité moyenne	0.9	

La densité moyenne est calculée sur la partie bâtie du secteur étudié. Les infrastructures des rails sont exclues.

Dimensionnement stationnement

Le dimensionnement du stationnement est calculé selon les normes en vigueur VSS. En fonction des programmations, des surfaces et de la part de mobilité douce, les besoins en stationnement diffèrent. Ainsi les besoins seront plus importants pour des programmes de type services que pour du logement. Le site de l'étude étant situé très proche de la gare, les besoins sont réduits de 50%.

Sur cette base, voici les besoins en stationnement :

Voitures									
Logements	surface	places habitants par 100 m ²	places visiteurs par 100 m ²	total brut		total à réaliser			
données et ratios	6'875	1.25	0.1	100%					
places		86	9	95		95			
Services à forte clientèle (poste, cabinet, ...)	surface	places personnel par 100 m ²	places visiteurs par 100 m ²	total brut	part MD	type localisation	fourchette de taux	total à réaliser	
données et ratios :	260	2	1	25-50%		B	40% à 60%	50%	
places :		5	3	8				4	
Services à faible clientèle (administratif, ...)	surface	places personnel par 100 m ²	places visiteurs par 100 m ²	total brut	part MD	type localisation	fourchette de taux	total à réaliser	
données et ratios :	720	2	0.5	25-50%		B	40% à 60%	50%	
places :		14	4	18				9	
HEP	surface	places personnel+étudiant par 100 m ²		total brut	part MD	type localisation	fourchette de taux	total à réaliser	
données et ratios :	6'000	0.4		25-50%		B	40% à 60%	50%	
places :		24		24				12	
Total voitures								total à réaliser	
places :								119	
Deux roues motorisées									
Total 2RM	offre 2RM proportionnelle à l'offre voitures			15%		total à réaliser			
places									18

Le besoin total en places de stationnement pour les véhicules motorisés est de 119 places de parc. Selon les normes VSS, il est à considérer un besoin de 26 m² par place qui intègre les besoins de circulation et de l'ouvrage. Sur cette base, la surface nécessaire est de 3'120 m².

Selon la variante proposée, le parking en ouvrage propose une surface de 2'750 m² selon les aspects fonciers et les attentes des propriétaires. Il se répartit sur deux niveaux. Ainsi il est attendu qu'environ 105 places de

place de parc puissent être réalisés. Il est considéré que les possibilités de mutualisation des places de parc entre les habitants et les employés du site permettent de répondre aux besoins du site.

Deux places de livraison et entretien sont prévues au droit du kiosque (représentées en jaune sur le plan ci-dessous).

Vélos				
Logements	surface	pièces par 100 m ² logement	places hab+vis par pièce	total à réaliser
données et ratios :	6'875	3	1	
places :				206
Services à forte clientèle (poste, cabinet, ...)	surface	ETP par 100 m ²	places personnel par 10 ETP	total à réaliser
données et ratios :	260	3	2	
places :			2	4
Services à faible clientèle (administratif, ...)	surface	ETP par 100 m ²	places personnel par 10 ETP	total à réaliser
données et ratios :	720	3	0.5	
places :			1	8
HEP	personnel	élèves	places personnel par 10 ETP	total à réaliser
données et ratios :	50	600	2	
places :			10	190
Total vélos				total à réaliser
places :				408

Toujours selon les normes VSS il est estimé un besoin de 408 places de vélos.

Il est attendu que le bâtiment à proximité (abritant les toilettes actuellement) direct de la gare soit transformé en vélostation pour les besoins de la gare. Un couvert de 15 m par 8 m complète les besoins.

Secteur gare

Saint-Maurice - Variante finale - 11 octobre 2023

Légende

Généralités

- Périmètre étude de faisabilité
- - - Périmètre élargi pour les aspects mobilité
- Bâtiment existant
- Bâtiment à démolir
- ★ Bâtiments protégés
 - ★ National
 - ★ Régional
 - ★ Local

Aspects urbanistiques

- Secteur en cours de développement
- Passage sous voie existant
- Aménagement imperméable
- Aménagement perméable
- Reconversion des bâtiments attendue
- Reconversion en vélostation
- Réserve pour un passage inférieur
- Programme de la Poste
- Programme de logement
- Programme HEP
- Service

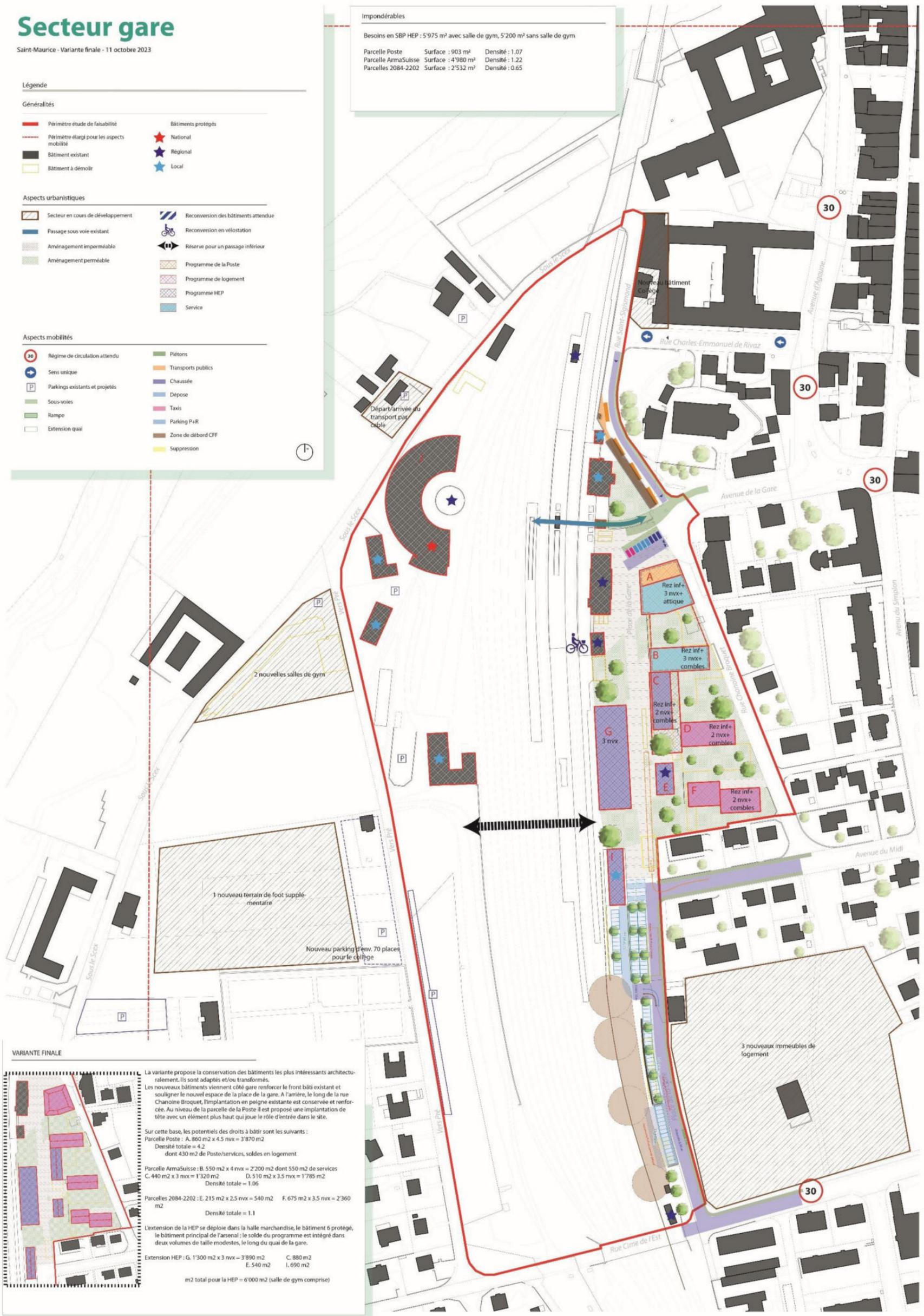
Aspects mobilités

- 30 Régime de circulation attendu
- Sens unique
- P Parkings existants et projetés
- Sous-voies
- Rampe
- Extension quai
- Piétons
- Transports publics
- Chaussée
- Dépose
- Taxis
- Parking P+R
- Zone de débord CFF
- Suppression

Impondérables

Besoins en SBP HEP : 5'975 m² avec salle de gym, 5'200 m² sans salle de gym

Parcelle Poste Surface : 903 m² Densité : 1.07
 Parcelle ArmaSuisse Surface : 4'980 m² Densité : 1.22
 Parcelles 2084-2202 Surface : 2'532 m² Densité : 0.65



VARIANTE FINALE



La variante propose la conservation des bâtiments les plus intéressants architecturalement. Ils sont adaptés et/ou transformés. Les nouveaux bâtiments viennent côté gare renforcer le front bâti existant et souligner le nouvel espace de la place de la gare. A l'arrière, le long de la rue Chanoine Broquet, l'implantation en peigne existante est conservée et renforcée. Au niveau de la parcelle de la Poste il est proposé une implantation de tête avec un élément plus haut qui joue le rôle d'entrée dans le site.

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir sont les suivants :

Parcelle Poste : A. 860 m² x 4.5 nvx = 3'870 m²
 Densité totale = 4.2
 dont 430 m² de Poste/services, soldes en logement

Parcelle ArmaSuisse : B. 550 m² x 4 nvx = 2'200 m² dont 550 m² de services
 C. 440 m² x 3 nvx = 1'320 m² D. 510 m² x 3.5 nvx = 1'785 m²
 Densité totale = 1.06

Parcelles 2084-2202 : E. 215 m² x 2.5 nvx = 540 m² F. 675 m² x 3.5 nvx = 2'360 m²
 Densité totale = 1.1

L'extension de la HEP se déploie dans la halle marchandise, le bâtiment 6 protégé, le bâtiment principal de l'arsenal ; le solde du programme est intégré dans deux volumes de taille modestes, le long du quai de la gare.

Extension HEP : G. 1'300 m² x 3 nvx = 3'900 m² C. 880 m²
 E. 540 m² I. 690 m²

m² total pour la HEP = 6'000 m² (salle de gym comprise)

Références architecturales

L'étude de faisabilité présente différentes références architecturales, avec des variations dans les volumétries, les aspects architecturaux, les matérialités, la durabilité, les aménagements extérieurs, etc.

Pour le bâtiment de la HEP



Nom du projet: Richtiring

Localisation: Wallisellen

Surface de plancher: 15'400 m²

Programmation: Immeuble tertiaire, bureaux



Brève description et lien avec l'étude de faisabilité:

Immeuble à trame régulière, qui marie le verre et la pierre (ou béton) qui peut s'apparenter à un bâtiment éducatif. Cette typologie, peut s'imposer en barrière le long des voies de train, en permettant d'intégrer facilement la protection des nuisances.



Nom du projet: Espace Musée et atelier Max

Localisation: Chiasso

Programmation: Musée, salles polyvalentes et ateliers



Brève description et lien avec l'étude de faisabilité:

Bâtiment introverti et caché derrière une double peau translucide qui pourrait inspirer la protection nécessaire au bâtiment éducatif vis-à-vis des nuisances de la gare et du trafic.



Nom du projet : Polyadès

Localisation : Delémont

Surface de plancher : 3600 m²

Programmation : Bureaux



Brève description et lien avec l'étude de faisabilité :

Situé au centre-ville de Delémont et à côté de la gare, l'immeuble de bureaux Polyadès se situe dans une situation urbaine particulière. Entre route et rail, sa forme répond aux contraintes de son environnement. La façade allie l'alu éloxé et le verre, donne une élégance et une chaleur à l'ensemble.



Nom du projet : Sport zentrum Sargans

Localisation : Sargans

Surface de plancher : 3'660 m²

Programmation : Salles de sport, vestiaires



Brève description et lien avec l'étude de faisabilité :

Volumétrie rectiligne pouvant s'apparenter à une construction modulaire pour des classes. Usage d'une structure et d'une façade en bois qui joue sur la semi-transparence grâce à l'utilisation d'un claustra.



Nom du projet: EPF HCP

Localisation: Zürich

Surface de plancher: 6'900 m²

Programmation: Salles de classe, salles de séminaire, bureaux



Brève description et lien avec l'étude de faisabilité:

Immeuble à trame régulière dont la conception a été dictée par la rationalité et l'économie. Un bâtiment élégant, simple et efficace.

Pour les bâtiments habitation et mixte



Nom du projet: Logement Schösslipark

Localisation: Saint Gall

Surface de plancher: 11'850 m²

Programmation: Logement



Brève description et lien avec l'étude de faisabilité:

Cet ensemble de logements donne une volumétrie qui peut s'apparenter aux volumes planifiés dans l'étude de faisabilité. Il intègre une expression qui pourrait être un trait d'union entre la partie active et la partie résidentielle du bâti existant. C'est aussi un exemple de construction urbaine en bois.



Nom du projet : Lotissement du Vogelsang

Localisation : Nänikon

Surface de plancher : 3740 m²

Programmation : Immeubles d'habitation



Brève description et lien avec l'étude de faisabilité :

Une expression très résidentielle, mais dont la toiture pourrait s'apparenter à ce que l'étude de faisabilité préconise en suggérant du mansard. Nous sommes à la frontière en un toit de ce type et un toit traditionnel.

Ce projet est aussi intéressant car les façades sont en paille.



Nom du projet: Transformation d'une zone industrielle en zone d'habitation

Localisation: Wangen-Brüttisellen

Surface de plancher: 36'000 m²

Programmation: Immeubles de logement



Brève description et lien avec l'étude de faisabilité:

Le projet s'implante sur une ancienne zone industrielle à côté de la gare, il développe des nouvelles constructions dans un environnement disparate.

L'objectif est de conserver dans les nouvelles constructions l'ambiance industrielle du quartier. La composition et la matérialité des façades et des toitures reprend aussi la notion du Mansart.

Economie circulaire

L'économie circulaire se caractérise par une utilisation des matières premières efficace et sur une durée aussi que possible. Celle-ci implique une réutilisation permanente des matières premières.

La quantité de matières premières utilisées doit être réduite au maximum. Pour y parvenir, le volume de matériaux utilisés doit être limité et la part de matériaux recyclés et/ou rapidement renouvelables doit être accrue. Il convient en outre de veiller à ce que les matériaux puissent être recyclés ou soient dégradables après leur utilisation.

L'étude de faisabilité propose que les futures constructions soient en bois, sur un schéma de constructions modulaires avec une flexibilité des espaces à court terme, un usage évolutif des espaces à moyen terme, un démontage et remontage à long terme et une façade modulable (bois, photovoltaïque, végétalisée). Elle favorise également la réutilisation des bâtiment existant.

Faisabilité planification

Procédures de planification

Le site de l'étude de faisabilité est aujourd'hui affecté :

- pour les voies ferrées, la gare et la place de la gare en zone d'intérêt général B destinée aux équipements publics tels que gare, salles de fêtes, dépôts TP, abattoir, déchetterie, etc. ;
- pour la parcelle Armasuisse en zone d'intérêt général A destinée aux bâtiments tels que églises, écoles, collèges, salles de réunion, administrations, musées, hôpitaux, etc ;
- pour la parcelle de la Bourgeoisie en zone résidentielle R3 destinée à l'habitat collectif et individuel.

L'affectation actuelle ne permet donc pas la réalisation de la HEP ni celle du programme de logements et activités sur les parcelles de La Poste. Sur la parcelle Armasuisse, la variante finale propose des implantations qui déroge aux règles en vigueur de distance aux limites. Une planification est dans tous les cas nécessaire pour définir de nouvelles dispositions réglementaires permettant l'implantation d'une école et du programme de logement et activités.

La nouvelle planification sera l'occasion d'affiner les dispositions réglementaires concernant l'implantation des futurs volumes, des hauteurs et la densité attendue.

Le Plan d'affectation des zones (PAZ) est en cours de révision. Les différents acteurs doivent déterminer si la planification nécessaire pour le périmètre doit être intégré à la révision du PAZ sous la forme d'un secteur soumis à plan d'aménagement détaillé ou plan de quartier.

Analyse OPAM ORNI OPB

OPAM

Le périmètre de l'étude est à proximité avec les voies CFF. De ce fait, ce projet est soumis aux exigences liées aux réglementations suivantes OPAM, ORNI et OPB. Ces aspects ont été étudiés dans une analyse OPAM-OPB-ORNI effectuée en parallèle de l'étude de faisabilité. Les conclusions ont été présentées lors de l'atelier 3.

Le niveau de risques actuel associé à l'ensemble des substances représentatives présentant un risque pour les personnes se situe intégralement en zone acceptable. Les mesures constructives principales concernent les façades ouest des bâtiments G et I et les pignons situés à moins de 20 m des voies CFF et sont les suivantes :

- possibilité de prévoir une structure en bois protégée par un écran thermique ;
- mur en béton armé ;
- vitrages et châssis EI30 ;
- matériaux classés RF1.

Les bâtiments A, B, C, D et E sont situés à plus de 35m des voies CFF. Les mesures constructives se limitent à un triple vitrage spécifique et des matériaux exposés en façade classés RF1 ou RF2.

De manière générale, les prescriptions suivantes devront être intégrées :

- voies d'évacuation orientées à l'opposé des voies CFF ;
- prise d'air placées le plus haut possible et le plus éloigné possible des voies CFF ;
- niveau d'étanchéité suffisant pour les bâtiments et les accès aux parkings souterrains ;
- perméabilité des aménagements extérieurs situés le long des voies CFF.

OPB

L'évaluation des niveaux sonores montrent que la majorité des bâtiments ne dépasse pas les VLI de jour et de nuit hormis le bâtiment G (5dB(A)) et I (3dB(A)). Pour les bâtiments en dépassement, il est recommandé de disposer les locaux les moins sensibles du côté de la voie ferrée.

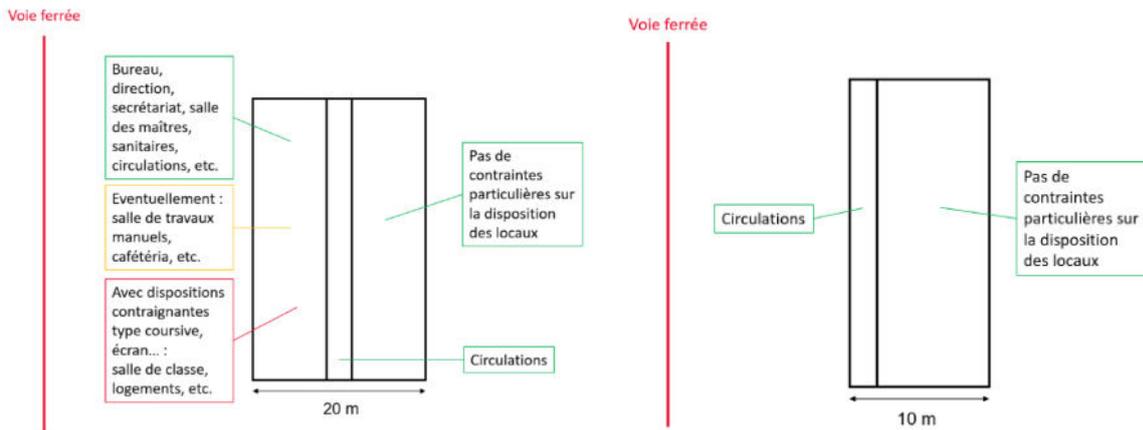


Figure 27 : Schéma récapitulant les dispositions

ORNI

Selon les prescriptions de l'ORNI, la valeur limite d'immissions légale de $100 \mu\text{T}$ doit être respectée partout où des personnes peuvent séjourner. La valeur limite préventive légale de $1 \mu\text{T}$ doit être respectée dans les lieux à utilisation sensible (LUS), c'est-à-dire les zones dans lesquelles des personnes sont susceptibles de séjourner longuement. Selon les spécialistes de la ligne de contact chez CFF Infra, la valeur limite de $1 \mu\text{T}$ peut être dépassée à une distance inférieure à 20m de la voie ferrée.

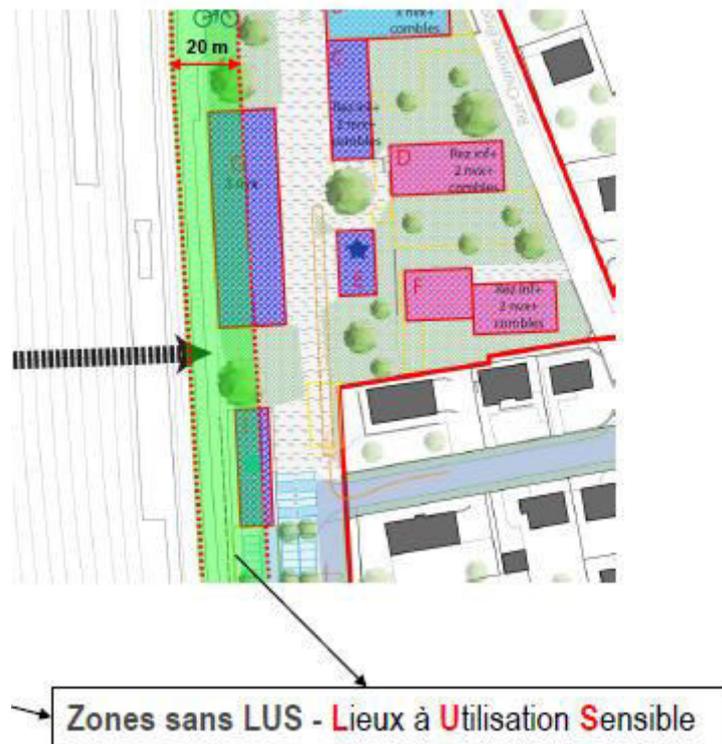


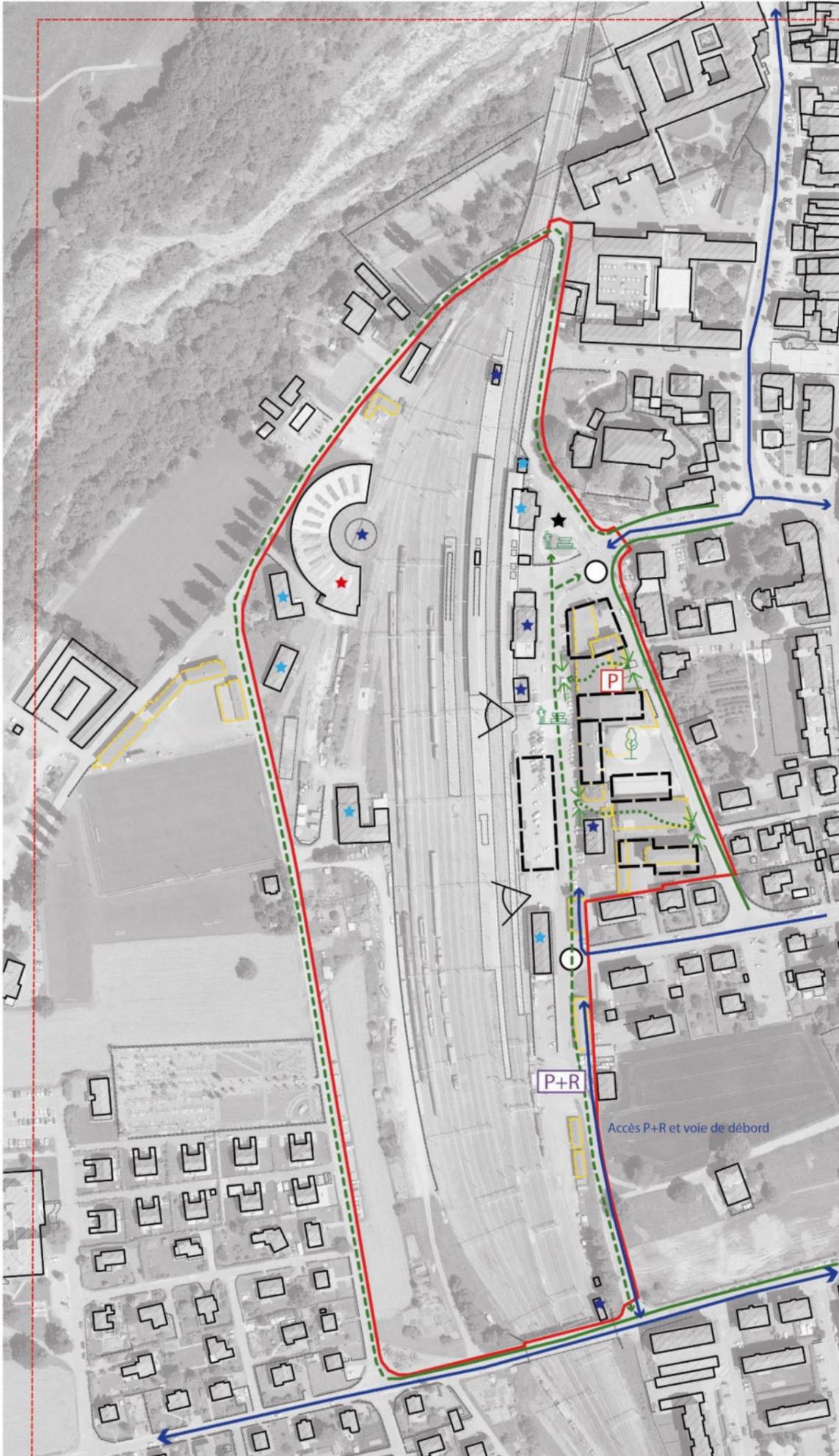
Figure 28: Schéma des zones sans lieux à utilisation sensible

Le bâtiment G et I sont situées à moins de 20 m de la voie ferrée. Les écoles constituant des LUS, l'implantation des bâtiments G et I accueillant la HEP serait remise en question sur la base de cette analyse. Compte tenu du fait que le projet se trouve à proximité de la gare de Saint-Maurice, il est fort probable que la valeur du champ magnétique soit nettement plus faible en raison des courants relativement faibles circulant dans les lignes de contact en gare. Ainsi, la réalisation d'une modélisation spécifique du rayonnement permettra de définir précisément la distance à respecter vis-à-vis des prescriptions ORNI dans le secteur de la gare de Saint-Maurice.



Schéma directeur

Le rapport de faisabilité comprend un schéma directeur qui reprend l'ensemble des éléments soulevés. Le rapport de faisabilité intègre également les recommandations pour la suite.



Secteur gare

SCHEMA DIRECTEUR

URBANISME

- [] Implantation (à titre illustratif)
- ∇ Préservation des vues
- 🌳 Création espace public
- 🌳 Création d'espace végétalisé
- ★ Bâtiments protégés
 - ★ National
 - ★ Régional
 - ★ Local

MOBILITE

- Accès routiers
- Mobilité douce existante
- - - Mobilité douce à valoriser/garantir/améliorer
- ⋯ Création cheminement doux
- ★ Création arrêts transports publics
- Amélioration d'accès
- P Création d'un parking
- P+R Création d'un parking relais

Accès P+R et voie de débord



Recommandations urbanistiques

Implantation

- Implantation d'un parking semi-enterré sur la partie nord de l'îlot et des futures constructions au-dessus pour optimiser l'intégration (parcelle Poste).
- Limitation de la volumétrie et des hauteurs des constructions pour favoriser une intégration dans le contexte bâti environnant et conserver le dégagement des vues vers le grand paysage.
- Développement d'une expression architecturale en adéquation avec le programme attendu et les attentes des différents acteurs.
- Développement de synergies entre les différents espaces programmatiques pour optimiser les surfaces de plancher et ainsi limiter l'emprise sur le site.

Création d'un espace public

- Création d'un ou plusieurs espaces publics pour accueillir les voyageurs, les habitants du quartier et la population de la région (parc).

Préservation des vues

- Limitation de la hauteur des futurs volumes pour préserver les vues vers le grand paysage.
- Création de décalage dans les volumes et la composition urbaine pour favoriser des orientations vers le grand paysage.

Création d'espaces végétalisés

- Accorder plus de places aux surfaces naturelles et à l'eau en conservant autant que possible les surfaces existantes et en renaturalisant les nouveaux espaces extérieurs de manière diversifiée (arbres, buissons denses, zones humides, etc.).
- Planter des espèces indigènes ainsi que des espèces résistantes aux périodes de sèches ou offrant des abris et des sources d'approvisionnement pour la faune.
- Augmenter l'ombrage grâce aux arbres en plantant des variétés adaptées et de bons calibres.

Bâtiments protégés

- Conserver et valoriser la substance et la structure des bâtiments protégés.



Recommandations mobilités

Mobilité douce

- Valorisation et amélioration des cheminements doux existants pour favoriser une meilleure sécurité pour les usagers.

Création cheminements doux

- Création d'un cheminement doux à l'intérieur du site en continuité du local de mobilité douce.
- Développer la connexion piétonne entre la place du buffet de la gare et la place de la gare.

Création arrêts transports publics

- Création d'une gare routière avec plusieurs arrêts pour répondre aux besoins des CFF et de Mobichablais.

Amélioration d'accès

- Amélioration des giratoires existants pour intégrer les flux liés aux bus, au P+R et à la voie de débord.

Création d'un parking

- Création d'un parking semi-enterré pouvant accueillir l'ensemble des besoins liés à l'activité des usagers du site (habitants, employés et visiteurs) selon les normes VSS en vigueur et les exigences de hauteur.

Création d'un parking relais

- Création d'un parking relais pouvant accueillir les besoins et attentes des usagers des transports communs.

Ouverture piétonne du site

- Assurer un bon accès aux bâtiments pour les piétons et les cyclistes grâce à des cheminements fonctionnels et qualitatifs et un parcage des vélos couvert et proche des entrées principales.

Conclusion

L'étude de faisabilité développe une vision stratégique commune pour le secteur en intégrant l'ensemble des besoins des acteurs, propriétaires et autorités communales. La vision propose de nouveaux droits à bâtir en mixité tout en permettant la mise en valeur du patrimoine existant et le projet d'extension de la HEP.

L'étude de faisabilité propose :

- Une densification du secteur de la gare avec une nouvelle surface de plancher déterminante d'environ 16'100 m². Cette densification se fait en respect du bâti existant et environnant avec une implantation mesurée sur le site qui ménage des vues vers le grand paysage et des hauteurs entre 3 et 4 niveaux qui permettent une transition avec la vieille ville et le secteur résidentiel. Sur cette base, la densification proposée a une densité de 0.9. La topographie du site permet de proposer une implantation avec une partie souterraine destinée à accueillir une majorité des besoins en stationnement.
- Une valorisation des espaces publics avec une place de la gare cadrée par les nouveaux volumes et une identité forte avec la conservation des bâtiments patrimoniaux existant (gare, buffet, halle marchandise, arsenal, etc.). L'étude de faisabilité propose une perméabilisation forte des espaces extérieurs et une arborisation en adéquation avec les nouvelles attentes sociétales et climatiques.
- Une extension de la HEP qui se répartit dans certains bâtiments existants (arsenal, halle marchandise, etc.) et dans un grand bâtiment le long de la gare qui accueille le solde du programme. L'ensemble des bâtiments permette de prévoir environ 6'000 m². La répartition dans différents bâtiments permet de créer des flux et d'activer la place de la gare.
- Une requalification du pôle et des interfaces de mobilité avec, devant le buffet de la gare, le développement de 4 arrêts de bus sous une marquise mais aussi un nouveau P+R à proximité de la voie de débord. Les accès de mobilités véhicules et douces sont adaptées pour répondre aux nouveaux besoins et attentes.

L'étude de faisabilité démontre qu'une densification dans ce secteur présente une très bonne faisabilité tout en préservant l'identité du site actuel.

Le projet va nécessiter des vérifications et affinage, tout au long de la procédure d'affectation et des concours d'architecture. La brève analyse OPAM ORNI OPB devra aussi être affinée pour préciser les exigences constructives et la disposition des locaux dans les volumes.



ANNEXE 4.1

Étude complémentaire

Secteur gare

Saint-Maurice - 15 mai 2024

Légende

Sur la base de l'étude de faisabilité (octobre 2023) la présente étude complémentaire pose des éclairages supplémentaires et précise des marges des manoeuvre. Ces éléments ont été validés par la Commune et les CFF.

Réflexion ISOS - Grille de lecture

Saint-Maurice est un site d'importance nationale à l'ISOS. Le secteur de la gare constitue le périmètre 5 pour lequel l'objectif de sauvegarde est de conserver l'équilibre entre constructions anciennes et nouvelles. En complément, les bâtiments essentiels au caractère du site doivent être sauvegardés.

Sur cette base, un document annexe analyse l'évolution historique du site, met en évidence les points clés de la structure spatiale et précise les possibilités d'usage des bâtiments à sauvegarder.

A Réflexion A - Abrisbus

L'étude de faisabilité prévoit un sens de circulation nord-sud des bus sur la rue Saint-Sigismond, un arrêt de bus linéaire pour 4 bus et une marquise devant le buffet de la gare (qui est un bâtiment essentiel au caractère du site).

Une alternative envisagée serait d'inverser le sens de circulation et de réaliser des abrisbus à droite de la chaussée. Cette alternative permettrait de limiter l'impact des abrisbus sur le buffet de la gare en dégageant ses abords.

Voir annexe A.

B Réflexion B - Parking taxi / dépose minute

L'étude de faisabilité prévoit 9 places de stationnement sur la place de la gare (taxis, poste, dépose minute).

Une alternative envisagée serait de répartir les places de parc différemment sur la place et la Rue du Chanoine Broquet, et ainsi de libérer la place de la gare de la circulation des véhicules motorisés. La place de la gare deviendrait alors un espace public destiné à la mobilité douce.

Voir annexe B.

C Réflexion C - Bus de remplacement

L'étude de faisabilité prévoit de réserver une espace de 100 m de longueur pour l'emplacement des bus de remplacement CFF. Ces bus remplacent les trains lors de travaux ou en cas d'annulation. L'étude de faisabilité a prévu un emplacement sur l'arrière-place de la gare, entre la halle aux marchandises et le bâtiment cargo de CFF.

L'emplacement réservé aux bus de remplacement peut être déplacé ou modifié en fonction des implantations envisagées des bâtiments de la HEP. Les exigences sont un espace de stationnement de 100 m ou deux emplacements côte à côte de 75 et 25 m. La largeur de la voie est au minimum de 3.5 m. Les emplacements doivent être visibles depuis la gare (bâtiment voyageur). Les bus de remplacement arriveront par l'avenue du midi et repartiront par l'avenue de la Gare.

Voir annexe C.

D Réflexion D - P+R et quai de la halle marchandise

L'étude de faisabilité prévoit un parking P+R de env. 90 places de parc. Pour faire place à une partie du parking P+R, l'étude de faisabilité prévoyait de démolir le quai de chargement de la halle aux marchandises.

Après coordination avec l'ensemble des partenaires, une proposition différente est favorisée : l'aménagement du P+R en maintenant le quai de chargement qui fait partie des constructions essentielles au maintien du caractère du site. Le nouveau schéma d'aménagement du P+R est donnée en annexe D. Il implique la relocalisation des 22 places 2RM.

Voir annexe D.

E Réflexion E - 22 places pour 2RM

L'étude de faisabilité prévoit un stationnement deux roues motorisés (2RM) de 22 places au nord du P+R.

Suite à la modification du projet de P+R conservant le quai de chargement, il est proposé de relocaliser les places 2RM au nord de la place de la gare, à proximité de l'entrée du passage souterrain.

Voir annexe E.

F Réflexion F - Bâtiment de la poste

L'étude de faisabilité prévoit la construction d'un bâtiment sur les parcelles de propriété de La Poste. Les services patrimoine du Canton, des CFF ont été consultés, ainsi que l'Office fédéral de la culture.

Sur cette base, il est proposé de revoir légèrement le périmètre d'implantation sur la place de la gare qui devrait s'aligner aux actuels façades des bâtiments actuels poste et arsenal. L'étude complémentaire montre la possibilité de construire le bâtiment sur un niveau supplémentaire (Rez inf +4 niveaux + attique) sans compromettre l'aspect patrimoniale de la ville.

Voir annexe F.

G Réflexion G - Concours HEP

Le périmètre de concours de la HEP a été précisé.

Les fichiers ISBA, les fiches patrimoine et l'étude complémentaire sont réalisés pour clarifier les différentes possibilités d'usage des bâtiments présents dans le périmètre.

H Réflexion H - Parcelle ArmaSuisse et bâtiment de la bourgeoisie

L'étude de faisabilité prévoyait la rénovation du bâtiment arsenal existant et sa surélévation éventuelle - Le bâtiment restait contigu au bâtiment transversal prévu plus au nord et destiné à l'habitation. Elle prévoyait la démolition du bâtiment de la bourgeoisie.

Après analyse de l'état structurel de ces bâtiments, l'option privilégiée est la démolition du bâtiment de l'arsenal et le maintien du bâtiment de la bourgeoisie.

L'annexe H présente différentes variantes de développement de l'îlot, avec bâtiment HEP indépendant ou bâtiment HEP en contiguïté du logement.

Voir annexes H.

I Réflexion I - Parcelle 523

L'étude de faisabilité prévoit d'utiliser une partie de la parcelle N°523 pour la circulation. Ce réaménagement de la route permet de réaliser les 90 places prévues dans le P+R. A défaut, 5 places environ devront être supprimées.

L'étude complémentaire confirme ces deux options : avec ou sans rachat d'une partie de la parcelle N°523.

J Réflexion J - Aménagements extérieurs

L'étude de faisabilité avait esquissé des aménagements extérieurs à titre indicatif.

En complément, l'annexe I présente une étude de faisabilité des aménagements extérieurs réalisés par un architecte paysagiste. Les aménagements sont l'élément qui permet de retrouver la cohésion du quartier. Réduisent les îlots de chaleur, absorbent l'humidité et fournissent de l'ombre et de la fraîcheur aux utilisateurs la végétation est essentielles pour le développement durable du secteur.

Voir annexe J.

K Réflexion K - Eaux et bassins de rétention

L'étude complémentaire réaliser par Sollertia montre l'importance de prévoir, dans le cadre du quartier, de zone de différents types de sol. Pour un projet qui soit durable, la quasi-totalité du sol doit être construit avec des matériaux filtrants.

Voir annexe K.

L Réflexion L - Stationnement

L'étude de faisabilité prévoit 119 place de stationnement, se basant sur le règlement communal actuel.

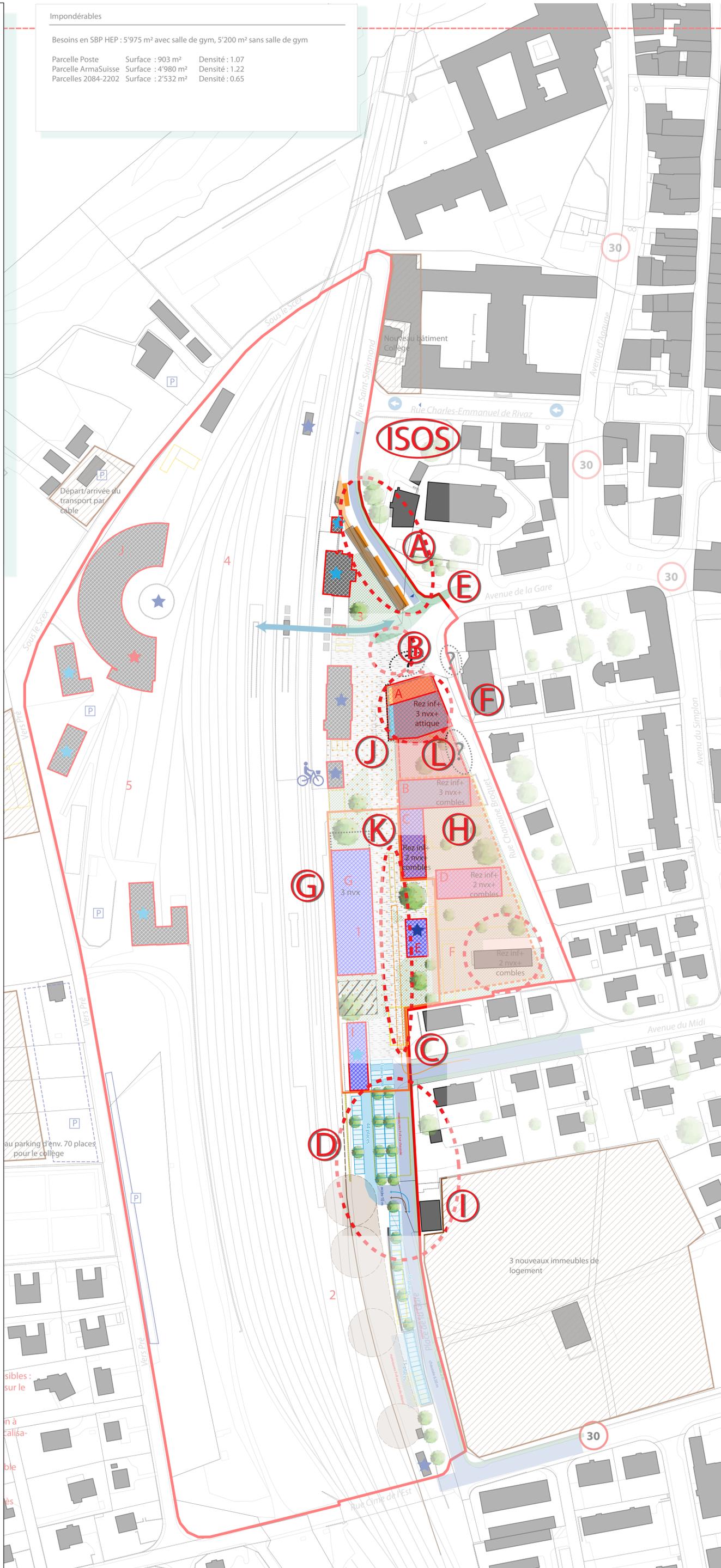
L'étude complémentaire propose, conformément au projet d'agglomération, que le dimensionnement des places de stationnement soit basé sur la norme VSS. Ceci aboutirait à un stationnement de 102 places. Une réduction supplémentaire jusqu'à 20 places est envisageable pour le logement du fait de la proximité de la gare.

Les besoins seraient alors :
Logement : 57 à 77 places
Services : 13 places
HEP : 12 places

Impondérables

Besoins en SBP HEP : 5'975 m² avec salle de gym, 5'200 m² sans salle de gym

Parcelle Poste	Surface : 903 m ²	Densité : 1.07
Parcelle ArmaSuisse	Surface : 4'980 m ²	Densité : 1.22
Parcelles 2084-2202	Surface : 2'532 m ²	Densité : 0.65





ANNEXE 4.2

Commune de Saint-Maurice

Etude de faisabilité urbanistique et architecturale, avec volet « mobilité et transport »

Résumé

11 novembre 2024



Variante finale

A l'issue de l'analyse des variantes, une proposition d'aménagement, une variante finale a été proposée. Celle-ci est la base du schéma directeur développé.

La variante finale propose l'implantation de six nouveaux volumes principalement sur le triangle Poste-Armasuisse-bourgeoisie. Les nouveaux volumes se développent sur 3 à 4 niveaux pour permettre une implantation harmonieuse avec les bâtiments existant environnants. Le bâtiment de la HEP vient comme un élément ponctuel et emblématique.

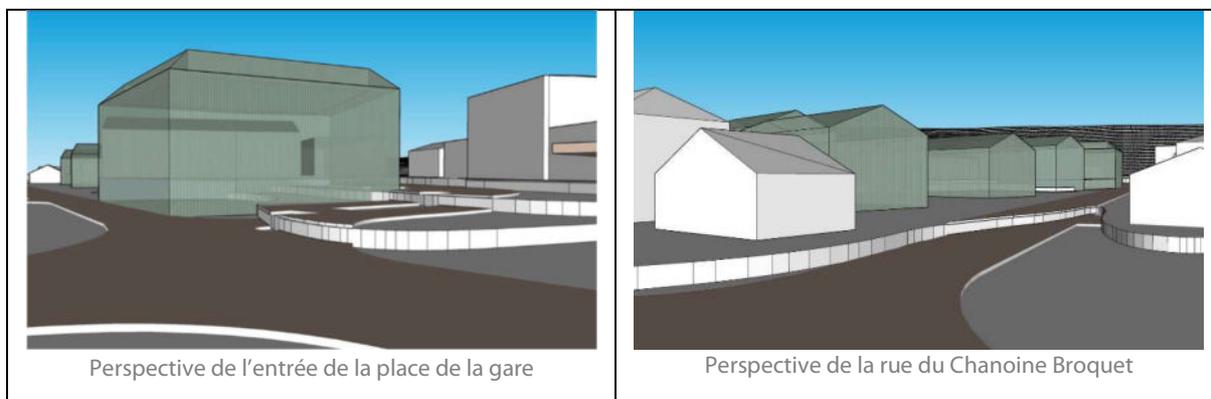


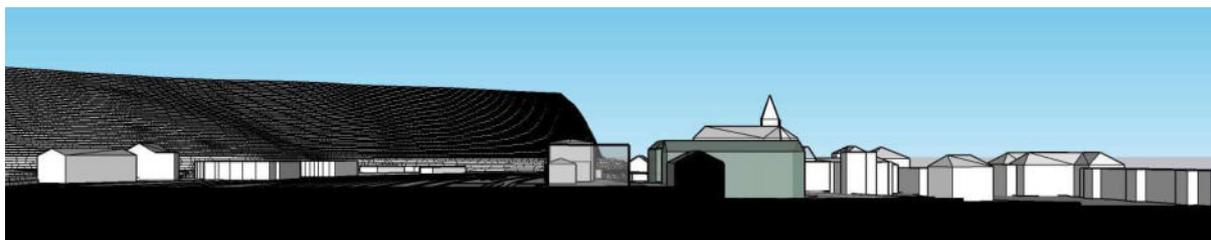
Figure 1 : Illustration indicative de l'espace public

Le site du périmètre est concerné par l'ISOS dont les objectifs sont le maintien de l'équilibre entre les constructions anciennes et nouvelles ainsi que la sauvegarde intégrale des éléments qui illustrent le substrat du bâti original et qui sont essentiels pour le caractère.

Le quartier de la gare doit retrouver une cohésion entre les espaces adjacents aux voies et le quartier entre la place de la Gare et la rue de Chanoine Broquet. Ce qui était autrefois un compartiment important pour la ville, un centre logistique avec des bâtiments à caractère ferroviaire, a perdu sa valeur et la place de la gare est aujourd'hui une coupure dans le territoire de la ville de Saint-Maurice.

Points clés de la structure spatiale

- Le secteur est inventorié comme ISOS « C », correspondant au développement ferroviaire en bordure sud du bourg historique.
- La lecture de la fonction ferroviaire doit rester prégnante. On reste sur la place de la gare et son arrière-place.
- L'alignement des bâtiments CFF le long de voies marque la fonctionnalité gare. Le fonctionnement avec place et arrière-place pose l'équilibre des espaces.
- La présence de bâtiments historiques : gare, buffet de la gare, halle marchandise, bâtiment cargo, ... sont des témoins de l'histoire du site. Leur mise en valeur est importante. La présence d'anciens rails et quais peut contribuer à la lecture du site.
- Le quartier de la gare doit dialoguer avec le bourg et respecter sa valeur patrimoniale majeure.
- Une forte végétalisation du quartier de la gare et tout à fait compatible avec les objectifs de préservation patrimoniale. Elle doit être un des points forts de la requalification du site.





Secteur gare

SCHEMA DIRECTEUR

URBANISME

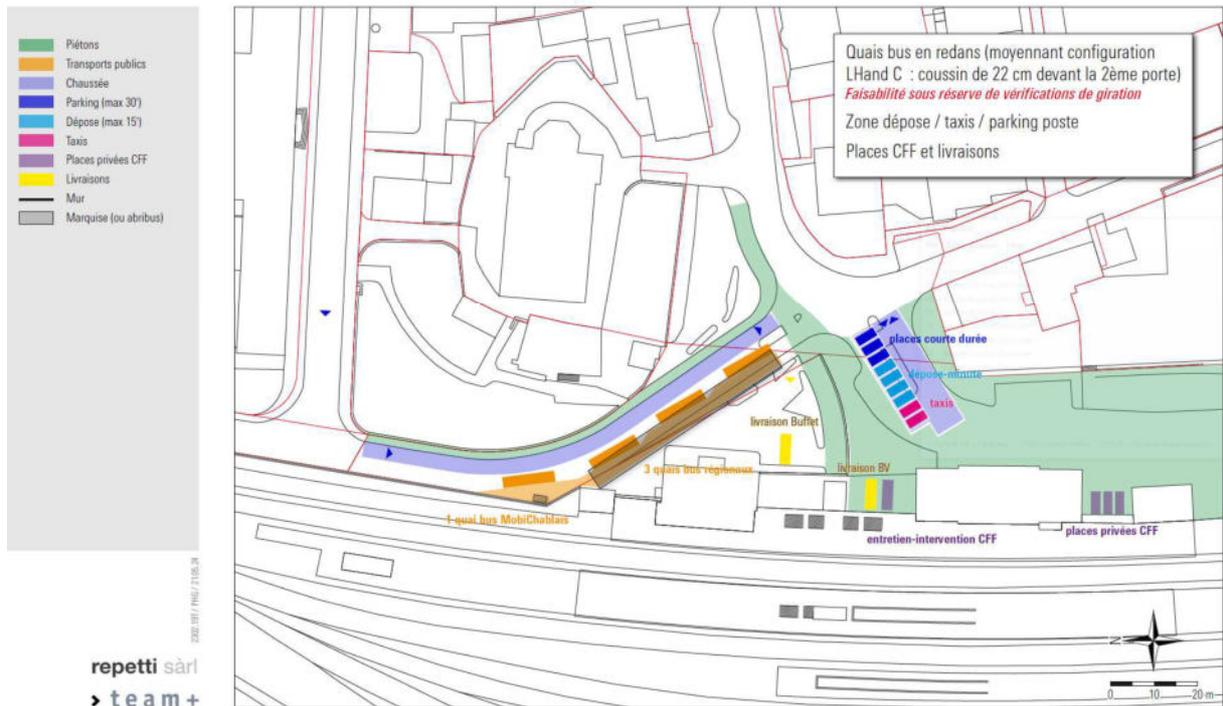
- [] Implantation (à titre illustratif)
- ∇ Préservation des vues
- 🌳 Création espace public
- 🌿 Création d'espace végétalisé
- ★ Bâtiments protégés
 - ★ National
 - ★ Régional
 - ★ Local

MOBILITE

- Accès routiers
- Mobilité douce existante
- - - - - Mobilité douce à valoriser/garantir/améliorer
- ⋯⋯⋯ Création cheminement doux
- ★ Création arrêts transports publics
- Amélioration d'accès
- [P] Création d'un parking
- [P+R] Création d'un parking relais

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir estimés sont:

Bâtiment	Emprise au sol	Niveaux	Observations	
A	860 m ²	4 à 5	430 m ² de Poste/services	Surface de plancher totale : 18'150 m ² , correspondant à une densité de 0.9 (hors sous-sols et parking)
B	550 m ²	4	550 m ² de services	
C	440 m ²	3	440 m ² de services	
D	510 m ²	3.5		
E	215 m ²	2.5		
F	675 m ²	3.5		
G	1'300 m ²	3		
I	existant			



L'étude de faisabilité développe une vision stratégique commune pour le secteur en intégrant l'ensemble des besoins des acteurs, propriétaires et autorités communales. La vision propose de nouveaux droits à bâtir en mixité tout en permettant la mise en valeur du patrimoine existant et le projet d'extension de la HEP.

Plusieurs sous-variantes restent d'actualité et devront être affinées dans la suite des études.

L'étude de faisabilité propose :

- Une densification du secteur de la gare avec une nouvelle surface de plancher déterminante d'environ 16'100 m². Cette densification se fait en respect du bâti existant et environnant avec une implantation mesurée sur le site qui ménage des vues vers le grand paysage et des hauteurs entre 3 et 4 niveaux qui permettent une transition avec la vieille ville et le secteur résidentiel.
- Une valorisation des espaces publics avec une place de la gare cadrée par les nouveaux volumes et une identité forte avec la conservation des bâtiments patrimoniaux existant (gare, buffet, halle marchandise, arsenal, etc.).
- Une extension de la HEP qui se répartit dans certains bâtiments existants (arsenal, halle marchandise, etc.) et dans un grand bâtiment le long de la gare qui accueille le solde du programme. L'ensemble des bâtiments permette de prévoir environ 6'000 m². La répartition dans différents bâtiments permet de créer des flux et d'activer la place de la gare.
- Une requalification du pôle et des interfaces de mobilité avec, devant le buffet de la gare, le développement de 4 arrêts de bus sous une marquise mais aussi un nouveau P+R à proximité de la voie de débord. Les accès de mobilités véhicules et douces sont adaptées pour répondre aux nouveaux besoins et attentes.

L'étude de faisabilité démontre qu'une densification dans ce secteur présente une très bonne faisabilité tout en préservant l'identité du site actuel.



ANNEXE 4.3

Commune de Saint-Maurice

Etude complémentaire urbanistique et architecturale

Analyse du territoire - Evolution du secteur de la gare du XX siècle à aujourd'hui

Grille de lecture du site du secteur de la gare de Saint-Maurice et analyse territoriale.

08.05.2024

Pour traiter :

Repetti sàrl
Rue Industrielle 16
1820 Montreux

info@repetti.ch

1 Description du site

Le secteur de la gare

Description

Le secteur de la gare de Saint-Maurice se compose aujourd'hui de bâtiments et d'espaces et peu ou plus utilisés, ainsi que d'espaces de stationnement. Le long des voies, les bâtiments sont liés à l'exploitation du rail : buffet de la gare, bâtiment voyageur, bâtiment de service, halle aux marchandises. De l'autre côté de la place de la gare, les bâtiments sont ceux qui utilisaient le rail pour la logistique : poste, arsenal, bâtiment cargo. Le long de la rue du Chanoine Broquet, l'ancien hôtel de la gare est aujourd'hui occupé par du logement (parcelle 358). Le sud du secteur est également occupé par plusieurs bâtiments de logement (parcelle 2202, 2200, 2201, 2198)

Le secteur de la gare s'est développé à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle comme une importante plateforme ferroviaire en liaison avec la ligne du Simplon. Elle fonctionnait à la fois pour le trafic des voyageurs et pour le transbordement des marchandises.

Le secteur de la gare est caractérisé par un tissu bâti mixte et confus. Certains des bâtiments sont caractéristiques de leur époque et présentant un intérêt patrimonial élevé.

Saint-Maurice est inscrit à l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS). Le bourg présente un tissu bâti relativement homogène et caractérisé par de petits volumes bâtis implantés le long des axes routiers principaux. Il est complété par l'ensemble de l'Abbaye. Le secteur de la gare fait partie du périmètre 5 « Tissu mixte englobant les constructions ferroviaires, dont les entrepôts bordant les voies », avec un objectif de sauvegarde C (sauvegarde du caractère). Cet objectif de sauvegarde implique de préserver l'équilibre entre les constructions anciennes et nouvelles, ainsi que la sauvegarde des éléments individuels essentiels au caractère spécifique du secteur.

Analyse de la situation actuelle

Le secteur de la gare manque aujourd'hui de qualification et de structure. Il présente cependant des lignes de forces qui en donnent les premières clés de lecture :

- les bâtiments des CFF, du buffet à la halle marchandises s'égrènent le long des voies, implantés parallèlement aux voies ferrées dans une structure linéaire.
- La place de la gare qui prend place devant le bâtiment voyageur et le buffet et qui s'ouvre en direction du bourg.
- L'arrière-place qui prolonge la place de la gare au sud par un espace d'ancienne cour logistique, dans laquelle on voit encore d'anciens rails et quais de chargement. Cet espace est aujourd'hui utilisé pour le stationnement et la circulation des véhicules.
- L'ilot arrière, mixte entre bâtiments de la poste et d'ArmaSuisse, dépôts et logement, avec des bâtiments d'époques différentes.

Alors qu'autrefois la lecture du quartier comme une plateforme ferroviaire était claire, l'abandon de l'usage du rail par les bâtiments poste et arsenal ont effacé les marqueurs de l'arrière-cour logistique.

2 Grille de lecture

L'arrivé du tracé ferroviaire



Figure 1 – Représentation de Saint-Maurice au 16^e siècle

Saint-Maurice avant de l'arrivé du chemin-de-fer était un bourg d'une grande importance politique et territoriale. L'ancien bourg médiéval lié à l'Abbaye de Saint-Maurice, était traversé par la route de connexion nord-sud reliant les cols alpins au bassin lémanique. A l'extérieur du village les vergers, puis les champs dominaient l'environnement de la plaine.

Dans l'image ci-dessus l'Abbaye domine le reste de la ville par sa taille et son importance. La route du Simplon est également très visible.



Figure 2 - Carte topographique avant le tracé ferroviaire

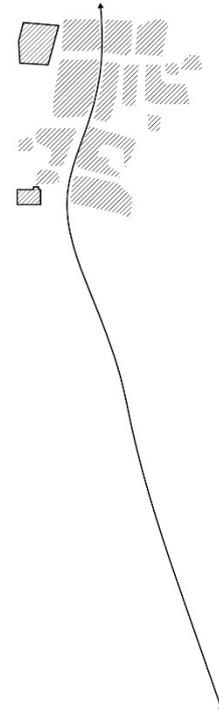


Figure 3 - Schéma de Saint-Maurice

Le chemin de fer a été construit autour de 1850 à Saint-Maurice. Le tracé de la voie ferrée traverse des champs cultivés jusqu'à longer le bâtiment de l'Abbaye au nord, puis rentre dans le tunnel créé pour la construction du tracé ferroviaire.

La gare de Saint-Maurice est positionnée à la périphérie immédiate du bourg, au sud-ouest.



Figure 4 - Carte topographique en 1860

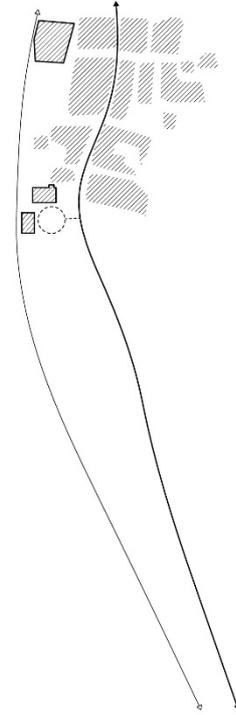


Figure 5 - Schéma de lecture de la ville en 1860

L'arrivée du chemin de fer à Saint-Maurice marque le début de la sectorisation de la ville, entre la route cantonale et le chemin de fer. Le secteur de la gare, situé entre le village au nord et le ruisseau au sud, commence alors à se former, composé au nord par la place de la gare (entre le bâtiment de la gare et l'église Saint-Sigismond) et la partie au sud que deviendra le secteur logistique.

L'évolution du quartier de la gare pendant le 20^e siècle

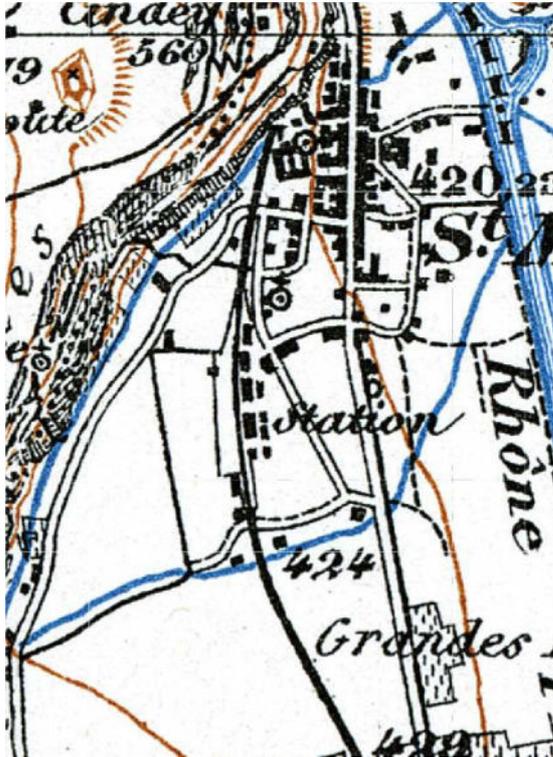


Figure 6 - Carte topographique en 1901

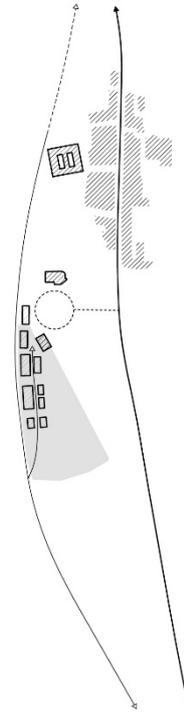


Figure 7 - Schéma de lecture de la ville en 1901

La carte du 1901 montre la situation avant la construction des bâtiments de la gare que on connaît aujourd'hui de Saint-Maurice. La lecture de cette carte, plus facile de celles de 19^e siècle, montre clairement la forme de l'ancien bourg avec ses bâtiments historiques et les bâtiments symboles du village, l'église et l'abbaye.

Le secteur de la gare, entre la nouvelle rue Chanoine Broquet et la place de la gare prolongée par une cour logistique, édifiée en deux rangés de bâtiments. Le premier en liaison avec le trafic ferroviaire, le deuxième au service transbordements de marchandises. Les bâtiments, probablement à caractère ferroviaire faisaient partie d'une seule unité et le secteur entier était une grande cour de logistique.



Figure 8 – Vue aérienne de la ville en 1909

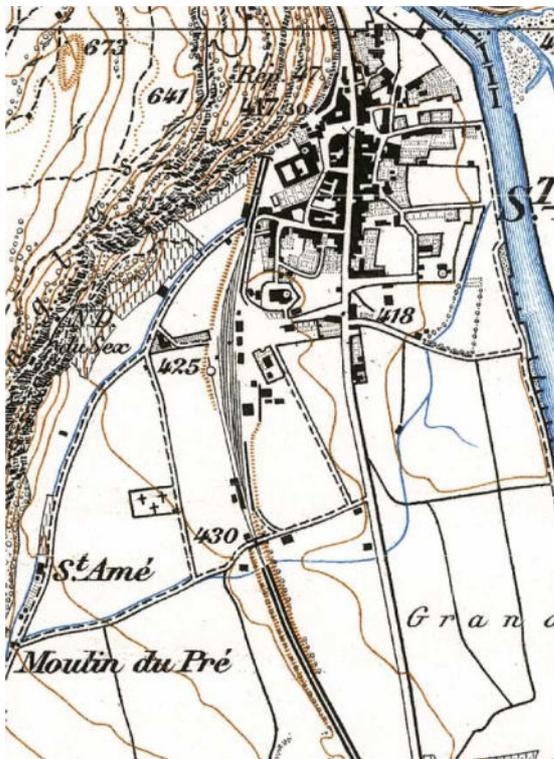


Figure 9 - Carte topographique en 1920

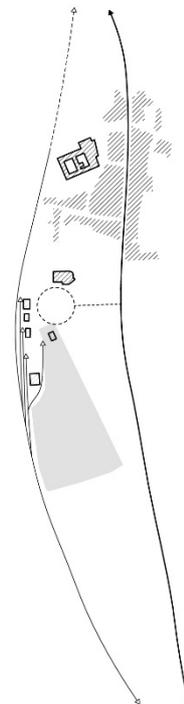


Figure 10 - Schéma de lecture de la ville en 1920

Au début des années 1900, l'ensemble du quartier de la gare de Saint-Maurice évolue à la suite de la construction du tunnel ferroviaire du Simplon. Les bâtiments ferroviaires de CFF que on connaît aujourd'hui sont construits.

En 1920, commence à se dessiner ce que l'on appelle aujourd'hui la place de la gare, ainsi que le quartier de forme triangulaire qui abrite aujourd'hui les bâtiments des CFF, de la Poste et d'ArmaSuisse. Au nord de ce quartier, l'hôtel des voyageurs se trouve isolé et sa construction sort de la logique du contexte.

La carte de 1928 montre la grande évolution de la ville à partir par la revitalisation ferroviaire du site. On constate un changement du secteur avec la construction des bâtiments de la gare côté ouest et est. À l'est sont situés le bâtiment pour les voyageurs, la halle marchandise et l'immeuble cargo des CFF. À partir de ce moment on constate que, du côté est de la cour logistique les premiers bâtiments construits ne suivent pas un alignement précis. Alors que certains bâtiments font face à la cour pour les marchandises, d'autres commencent à être construits le long de la rue Chanoine Broquet et le quartier entre ces deux axes commence à paraître désordonné.

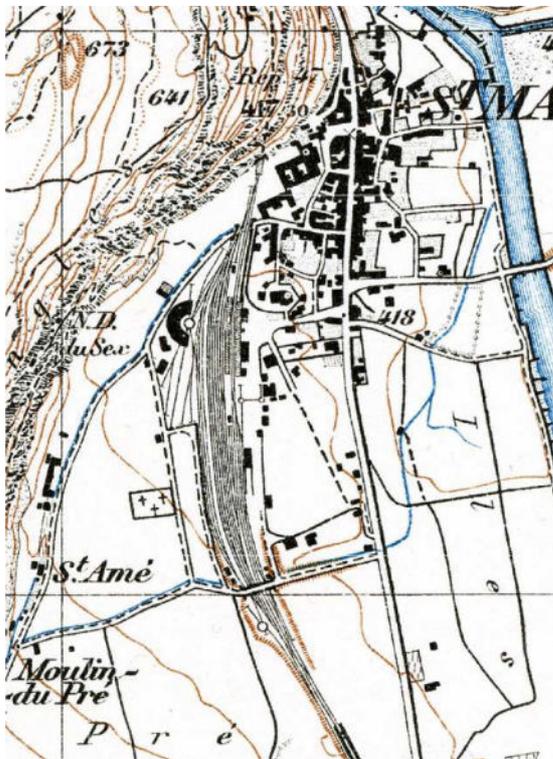


Figure 81 - Carte topographique en 1928

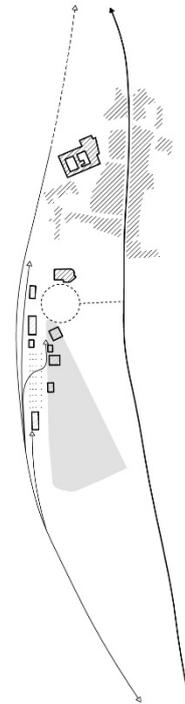


Figure 12 - Schéma de lecture de la ville en 1928



Figure 13 – Vue aérienne de la ville en 1925

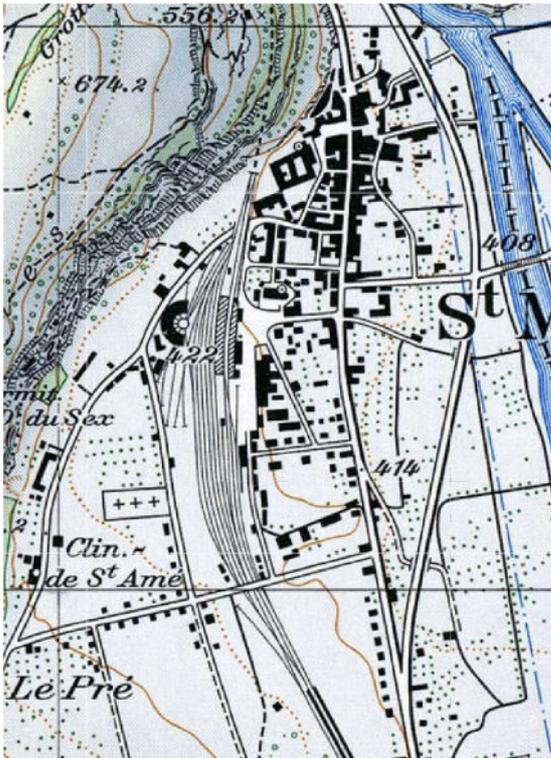


Figure 94 - Carte topographique en 1961

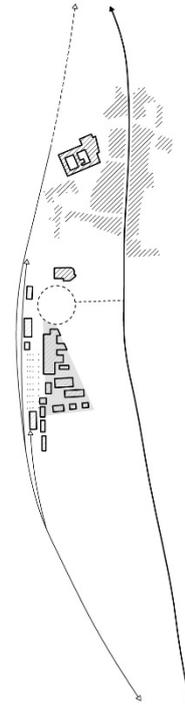


Figure 105 - Schéma de lecture de la ville en 1961

Dans les années suivantes l'ensemble du quartier de la gare prend la forme que nous lui connaissons aujourd'hui. Les bâtiments de la gare situés à l'est des voies ferrées sont séparés de ceux du quartier de forme triangulaire par la cour logistique à sud de la place de la gare, aujourd'hui utilisé par le P+R. La fonction de cette tranche de territoire non bâti servait à permettre aux trains de traverser la place pour servir les bâtiments de stockage.

Dans le quartier à l'est de la cour, les bâtiments sont construits de manière un peu chaotique mais principalement construits perpendiculairement à la rue Chanoine Broquet. L'ensemble des bâtiments semble ne pas avoir une grande cohésion.



Figure 16 – Vue aérienne de la ville en 1966



Figure 17 – Vue aérienne de la ville en 1981

Evolution de la ville depuis les années '90

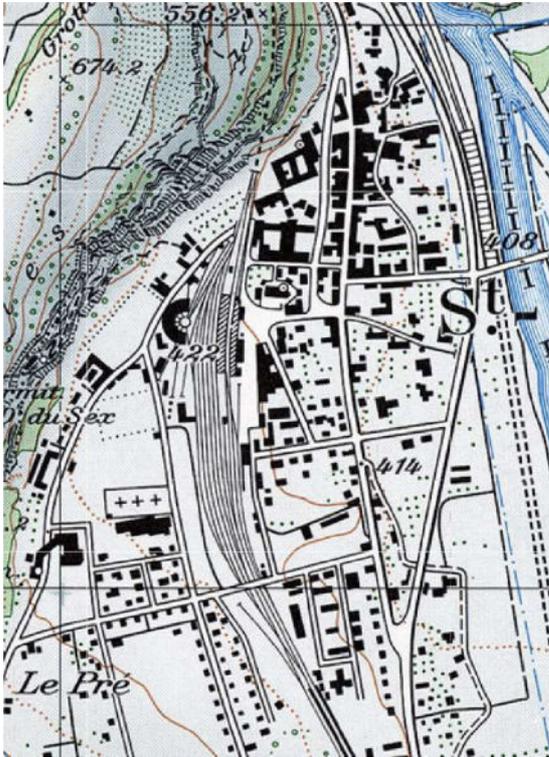


Figure 18 – Carte topographique du 1991

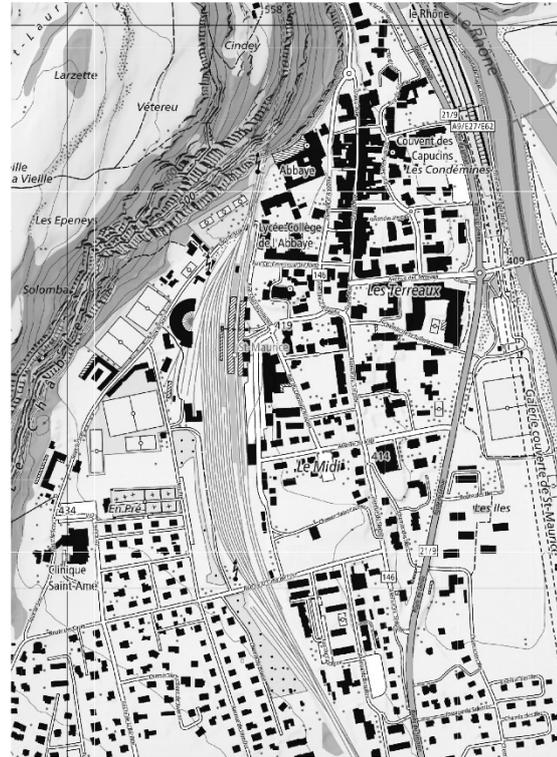


Figure 19 – Carte topographique du 2021

Pour les cartes de 1991 et celle d'aujourd'hui, le plan du secteur de la gare ne change pas, à l'exception de certaines particularités du site. On constate cependant que le reste de la ville a évolué et s'est agrandi. En regardant les images historiques, on perçoit cette profonde coupure dans le tissu bâti qu'est la gare.

Comme le montrent les images historiques, la commune de Saint-Maurice, autrefois village médiéval de grande importance pour le contrôle du transit, a perdu l'organisation spatiale qui valorisait le village formé au fil des siècles autour de l'Abbaye. Après l'arrivée du chemin de fer, la ville a évolué, le nombre d'habitants a augmenté et l'expansion s'est faite de manière dispersée.

Aujourd'hui, la ville de Saint-Maurice réfléchit aux enjeux présents et futurs de son développement urbanistique. Les thèmes de plus en plus récurrents et nécessaires sont aujourd'hui la végétalisation des zones fortement urbanisées, l'étude de places perméables et inclusives et la demande croissante d'espace. Dans un site patrimonial majeur et en bordure directe de l'ancien bourg, la place de la gare et l'arrière-place devront dialoguer avec la ville historique tout en répondant à ces enjeux.

Le quartier de la gare doit retrouver une cohésion entre les espaces adjacents aux voies et le quartier entre la place de la gare et la rue de Chanoine Broquet. Ce qui était autrefois un compartiment important pour la ville, un centre logistique avec des bâtiments à caractère ferroviaire, a perdu sa valeur et la place de la gare est aujourd'hui une coupure dans le territoire de la ville de Saint-Maurice.

3 Points clés de la structure spatiale

Le secteur est inventorié comme ISOS « C », correspondant au développement ferroviaire en bordure sud du bourg historique.

La lecture de la fonction ferroviaire doit rester prégnante. On reste sur la place de la gare et son arrière-place.

L'alignement des bâtiments CFF le long de voies marque la fonctionnalité gare. Le fonctionnement avec place et arrière-place pose l'équilibre des espaces.

La présence de bâtiments historiques : gare, buffet de la gare, halle marchandise, bâtiment cargo, ... sont des témoignés de l'histoire du site. Leur mise en valeur est importante. La présence d'anciens rails et quais peut contribuer à la lecture du site.

Le quartier de la gare doit dialoguer avec le bourg et respecter sa valeur patrimoniale majeure.

Une forte végétalisation du quartier de la gare et tout à fait compatible avec les objectifs de préservation patrimoniale. Elle doit être un des points forts de la requalification du site.

4 Possibilités d'usage bâtiment protégés CFF

Bâtiment halle des marchandises – Niveau de protection CFF : local – Reconversion en espace HEP

Description :

Le bâtiment se présente comme un bâtiment vétuste mais d'une belle qualité architecturale. Construit en 1906, le bâtiment a subi des modifications au fil des années et il a perdu un peu de son caractère architectural.

Le bâtiment présente une structure en bois, des remplissages en briques, et des ouvertures régulières mais les plans du bâtiment ne sont pas à jour.

Idéalement un usage sans aucune intervention est envisageable mais uniquement comme dépôt. Tenu compte du fait que le bâtiment est à préserver, il faudra au moins prévoir une restauration pour revenir vers une construction originale du bâtiment.

Suivant les ordonnances OPAM / OPB / ORNI, le bâtiment se trouve dans la zone d'utilisation sensible (LUS), une utilisation de ce bâtiment pour une période prolongée (classes, bureaux, etc.) n'est en principe pas autorisable.

Donnes bâtiment :

- N° parcelle : 332
- Année de construction : 1906
- Dimensions (longueur x largeur) : 35 m x 9.75 m
- Surface brute : 341 m²

Variante 1 – Aucune intervention structurale et thermique mais avec restauration :

Usage possible : (en ligne avec ordonnance OPAM/OPB/ORNI) dépôt

Avantages : économie d'argent / préservation de la qualité architecturale du bâtiment

Inconvénients : bâtiment sans chauffage (pas d'utilisation pendant l'hiver ?) / limitations d'usage

Variante 2 – Intervention structurelle et thermique à l'intérieur – restauration extérieure :

Usage possible : salle mouvement / salle de réunion / salle polyvalente / cafétria

Avantages : préservation de la qualité architecturale du bâtiment

Inconvénients : perte de surface / coûts de construction relativement élevés

Variante 3 – Intervention structurelle et thermique à l'extérieur (pas possible sauf dérogation Sen):

Usage possible : bureaux / salles de classe

Avantages : aucune limitation d'usage

Inconvénients : perte de la qualité architecturale du bâtiment, une façade en béton incombustible étant nécessaire le long des voies

Commentaire :

Le bâtiment présente une forte qualité architecturale et sa reprise sous forme d'espaces polyvalents au service de la HEP semble pertinent.

Il faudra prévoir non pas seulement une rénovation technique du bâtiment mais aussi un équipement avec tous les services nécessaires à une utilisation aux normes, comme installer des toilettes, un coin cuisine, des espaces de services de base (ascenseur + toilette PMR / SIA 500), etc.

Environ 300 m² sont disponibles pour un programme de la HEP (sans les espaces de service).



1. Façade nord



2. Façade nord-est



3. Façade sud-est

Quai du chargement – Extension de la halle des marchandises – Niveau de protection CFF : local

Description :

Le quai de chargement correspond l'extension à sud du bâtiment de la Halle marchandise. Construite en même temps que le bâtiment principal, l'extension de la chaussé surélevée sert aujourd'hui de parking pour des véhicules.

Sa qualité architecturale est le mur de soutènement, construit en pierre.

Le quai est protégé et sera maintenu.

Bâtiment « Cargo » CFF – Niveau de protection CFF : régional – Reconversion en bâtiment HEP

Description :

L'immeuble se présente comme un bâtiment de forte qualité architecturale.

Construit en pierre c'est un bâtiment classique du XXème siècle. Il se compose d'un rez inférieur semi-enterré, un rez-de-chaussée qui s'adresse à l'arrière-place de la gare, un étage et les combles habitables.

Il présente un socle en pierre massive, une toiture en bois avec couverture en tuile. De l'extérieur le bâtiment n'a pas subi beaucoup de changements pendant les années, à l'exception des fenêtres.

Suivant les ordonnances OPAM / OPB / ORNI le bâtiment se trouve dans une zone avec des mesures constructives mineures, il faut prévoir des mesures compensatoires pour les vitrages et les matériaux de façade.

Donnes bâtiment :

- N° parcelle : 332
- Année de construction : inconnu
- Dimensions (longueur x largeur) : 19.60 m x 10.95 m
- Surface brute : 214 m²

Variante 1 – Aucune intervention :

Usage possible : bureaux / salles de réunion

Avantages : économie d'argent / préservation de la qualité architecturale du bâtiment

Inconvénients : bâtiment vétuste, ne réponds pas aux exigences actuelles (thermiques, SIA 500, OPAM)

Variante 2 – Intervention dans les espaces et rénovation thermique (à l'intérieur) :

Usage possible : bureaux / salles de réunion / salles polyvalentes

Avantages : aucune limitation d'usage / préservation de la qualité architecturale à l'extérieur

Inconvénients : légère perte de la qualité architecturale du bâtiment à l'intérieur / perte de m²

Commentaire :

Le bâtiment présente une forte qualité architecturale et sa reprise sous forme de bâtiment pour les espaces de l'administration de la HEP ou des fonctions annexes liées à l'enseignement semble pertinent et valorisant.

En plus d'une rénovation technique du bâtiment il faudra réorganiser les espaces et les équiper aussi de tous les services nécessaires à une utilisation au norme SIA 500, comme installer des toilettes PMR et placer un ascenseur.



1. Façade ouest



2. Façade nord-ouest



3. Façade sud-ouest

Bâtiment de service CFF - Niveau de protection CFF : régional – Reconversion en vélostation

Description :

Le bâtiment se présente comme un bâtiment de service de la gare de Saint-Maurice, du style typique des gares de la suisse romande.

C'est un bâtiment d'un seul niveau, avec un socle décoratif en pierre et avec une toiture à quatre pans.

L'usage de ce bâtiment comme vélo station sans aucune intervention thermique ou structurel est envisagé.

Suivant les ordonnances OPAM / OPB / ORNI le bâtiment se trouve dans la zone d'utilisation sensible (LUS), une utilisation de ce bâtiment pour une période prolongée n'est pas autorisée.

Donnes bâtiment :

- N° parcelle : 332
- Année de construction : 1909
- Dimensions (longueur x largeur) : 13.80 m x 8.30 m
- Surface brute : 114 m²

Variante 1 – Modifications des espaces – Reconversion du bâtiment :

Usage prévu : vélo station

Avantages : économie d'argent / préservation de la qualité architecturale du bâtiment

Inconvénients : aucune

Commentaire :

Le bâtiment accueille actuellement les espaces de service de la gare de Saint-Maurice et les toilettes publiques. La reconversion en vélostation doit préserver la qualité architecturale du bâtiment.



1. Façade sud-est



2. Façade sud-ouest



3. Façade nord-ouest

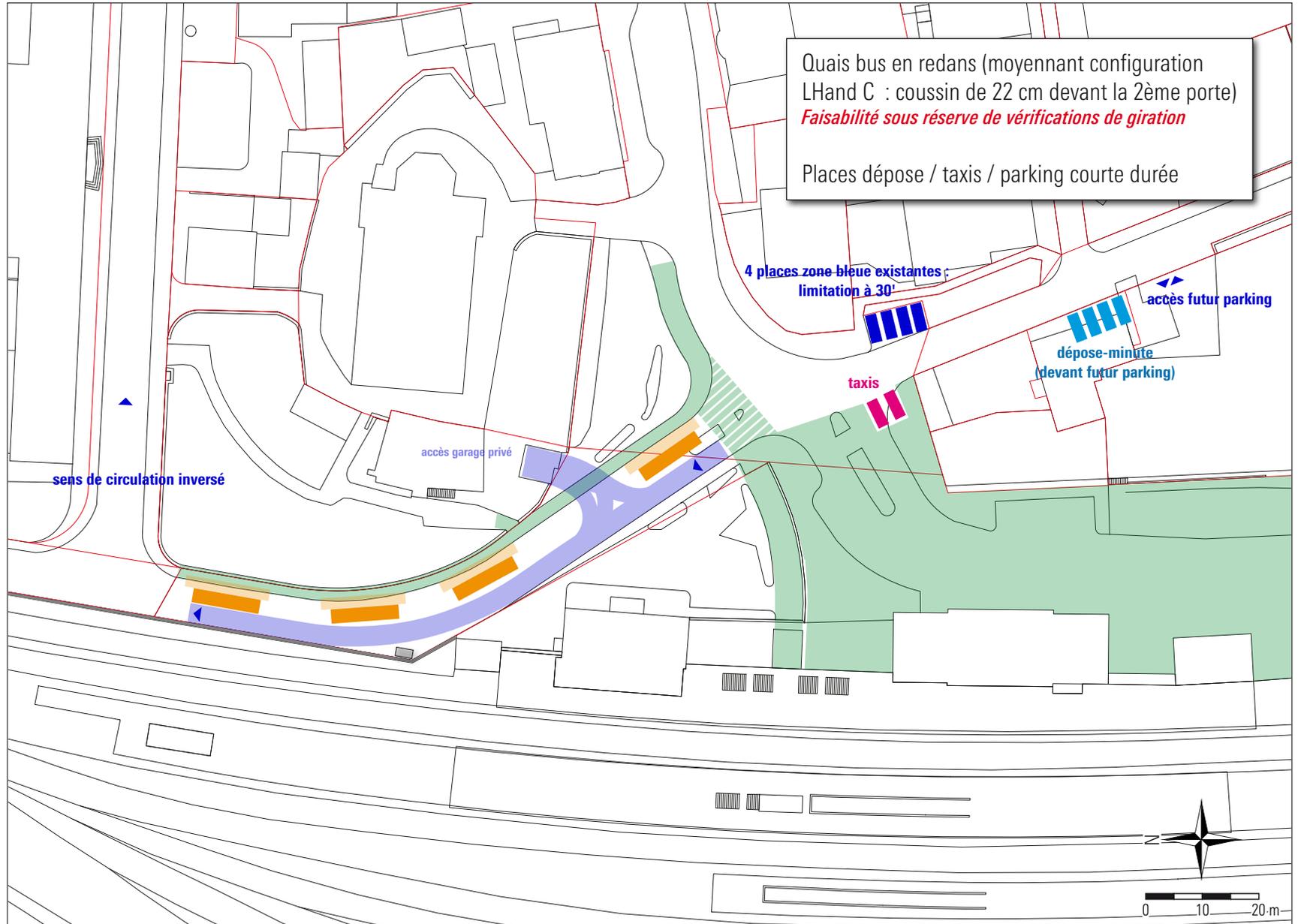


ANNEXE 4.4

Secteur nord - Test d'insertion du programme

Alternative

- Piétons
- Transports publics
- Chaussée
- Parking (max 30')
- Dépose (max 15')
- Taxis
- Mur



2302.19T / PHG / 24.04.24



ANNEXE 4.5



ANNEXE 5



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de la défense,
de la protection de la population et des sports DDPS

Armée suisse
Chef de l'Armée CdA

CHANCERIE L'ÉTAT
Reçu le 28 NOV. 2023
Transmis à PRES
Enreg. N° 57427
Copie à

CH-3003 Berne, CdA

POST CH AG

Monsieur le Conseiller d'Etat
Christophe Darbellay
Président du Conseil d'Etat du Canton du Valais
Case postale 670
1950 Sion

DÉPARTEMENT DE L'ÉCONOMIE ET DE LA FORMATION	
Message	
REÇU le 24 NOV. 2023	
Traitement	CHE
Autres	
Infos	

Berne, le 23 novembre 2023

Saint-Maurice – Secteur gare – Etude de faisabilité urbanistique et architecturale

Monsieur le Conseiller d'Etat,

J'accuse réception de votre courrier du 03.11.2023 relatif à l'objet cité en titre qui a retenu toute mon attention et je vous remercie.

Le groupement de la Défense ne s'oppose pas à votre intérêt pour l'ancien arsenal et la parcelle y relative située à proximité de la gare de Saint-Maurice, propriété de la Confédération, pour y implanter la Haute école pédagogique valaisanne HEP-VS. N'offrant plus d'intérêt et n'étant plus utilisée par l'armée, l'infrastructure citée a été rendue au domaine départemental armasuisse Immobilier pour liquidation. Le domaine armasuisse Immobilier a dès lors toute la compétence pour le traitement de la procédure de vente entre la Confédération et le Canton du Valais.

Veillez agréer, Monsieur le Président du Conseil d'Etat, l'expression de ma parfaite considération.

Le Chef de l'Armée

Commandant de corps Thomas Süssli

Va à:

M. Xavier Lavanchy, Président de la Commune de Saint-Maurice

Copie à:

Divisionnaire Alexander Kohli, chef de l'Etat-major de l'Armée

M. Emanuel von Wartburg, chef Immobilier Défense

M. Martin Stocker, Directeur d'armasuisse Immobilier

Armée suisse
Commandant de corps Thomas Süssli
Palais fédéral Est, 3003 Berne
Tel. +41 58 464 51 90
Thomas.Suessli@vtg.admin.ch
www.armee.ch

DÉPARTEMENT DE L'ÉCONOMIE ET DE LA FORMATION	
Message:	2023.80M
REÇU le	11 DEC. 2023
Traitement	SE
Suivi SG	
Info:	

Notre réf. MA/ee
Votre réf.

Date 6 décembre 2023

Votre lettre du 23 novembre 2023

Monsieur le Commandant de Corps,

Le Conseil d'Etat, en sa séance du 6 décembre 2023, a pris connaissance de votre réponse du 23 novembre 2023 à la lettre du 26 octobre 2023, concernant l'étude en cours pour évaluer la faisabilité de la construction de bâtiments pouvant servir à l'implantation de la HEP-VS sur le site de la gare à St-Maurice; celle-ci a retenu toute son attention.

Lors de cette même réunion, le Gouvernement a décidé de transmettre la correspondance précitée au Département de l'économie et de la formation, pour examen et suite utile.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Commandant de Corps, à l'assurance de notre distinguée considération.


Monique Albrecht
Chancelière d'Etat

Copie au DEF avec le courrier du 23 novembre 2023

P.P. CH-1951
Sion

A-PRIORITY Poste CH SA

Armée Suisse
Monsieur le Commandant de Corps
Thomas Süssli
Palais fédéral Est
3003 Berne





Présidence du Conseil d'Etat
Chancellerie d'Etat

Präsidium des Staatsrates
Staatskanzlei



2023.05060

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Extrait du procès-verbal des séances du Conseil d'Etat

le Conseil d'Etat

prend connaissance de la réponse du 23 novembre 2023 de M. Thomas Süssli, chef de l'Armée, Commandant de Corps, à la lettre du 26 octobre 2023, concernant l'étude en cours pour évaluer la faisabilité de la construction de bâtiments pouvant servir à l'implantation de la HEP-VS sur le site de la gare à St-Maurice et décide de la transmettre au Département de l'économie et de la formation, pour examen et suite utile.

Séance du **- 6 DEC. 2023**

Distribution 2 extr. DEF
1 extr. CHE

Pour copie conforme,
La Chancelière d'Etat





ANNEXE 6

RAPPORT D'EXPERTISE IMMOBILIERE

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

CBRE

Rapport établi par	CBRE Rue du Léman 12 1920 Martigny 027 722 70 22
Mandants	CFF Bourgeoisie de St-Maurice Armasuisse Commune de St-Maurice
Objectif de l'expertise	Valeur vénale en vue d'une évaluation de patrimoine
Type d'objet	Immeuble de rendement d'habitation
Chef de projet	Marina Burgener Rue du Léman 12 1920 Martigny marinalaura.burgener@cbre.com 027 722 70 22
Relecteur	Yves Cachemaille MRICS Rue Saint-Martin 26 1005 Lausanne yves.cachemaille@cbre.com 021 560 73 50
Visite effectuée le	07.12.2023
Date du rapport	15.03.2024



VALEUR VENALE 3,210,000 CHF

Volatilité accrue du marché

Nous attirons votre attention sur les pressions inflationnistes mondiales actuelles (conduisant à des taux d'intérêt plus élevés) qui ont augmenté le potentiel de mouvements négatifs de la valeur du capital et d'une volatilité accrue des marchés immobiliers à court et moyen terme.

L'expérience a montré que le comportement des consommateurs et des investisseurs peut rapidement changer au cours de périodes de volatilité accrue. Les décisions de prêt ou d'investissement doivent tenir compte de ce niveau accru de volatilité et de la possibilité d'une détérioration des conditions de marché.

Il est important de noter que les conclusions présentées dans ce rapport ne sont valables qu'à la date d'évaluation. Le cas échéant, nous recommandons que l'évaluation soit suivie de près, car nous continuons à observer la façon dont les marchés réagissent à l'évolution des événements.

Considérations relatives à la durabilité

La durabilité et les questions environnementales font partie intégrante de l'approche d'évaluation.

Par "durabilité", on entend la prise en compte de sujets tels que l'environnement, les changements climatiques, la santé, le bien-être ainsi que la responsabilité des entreprises. Ces éléments peuvent impacter ou impactent l'évaluation d'un actif.

Dans un contexte d'évaluation, elle englobe un large éventail de facteurs physiques, sociaux, environnementaux et économiques. L'étendue des enjeux comprend les principaux risques environnementaux tels que les inondations, l'efficacité énergétique, le climat, ainsi que les problématiques de conception, de configuration, d'accessibilité, de législation, de gestion et de considérations fiscales, de même que l'utilisation actuelle et passée des terrains.

La durabilité a un impact sur la valeur d'un actif même si elle n'est pas explicitement reconnue. Les évaluateurs observent et restituent les marchés, ils ne les influencent pas. Lorsque nous reconnaissons les impacts de la durabilité sur la valeur, nous reflétons notre compréhension de la manière dont les acteurs du marché tiennent compte des exigences en matière de durabilité dans leurs offres et leurs impacts sur les valeurs de marché.

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Management summary



Adresse	16-18 Chanoine-Broquet
Localité	1890 St-Maurice
Canton	Valais
N° des parcelles	2202 et 2084
Surface totale des parcelles	1,940 m ²
Surface au sol construite	445 m ²

Propriétaire	La Bourgeoisie de Saint-Maurice
Forme de propriété	Pleine propriété

Nombre de niveaux	6, y compris 1 en sous-sol
Type d'architecture	Traditionnel

Surface habitation nette totale	848 m ²
Surface comm. / admin. nette totale	
Surface artisanale / industrielle nette totale	
Surface hôtellerie / restauration nette totale	
Surface locative totale	848 m²

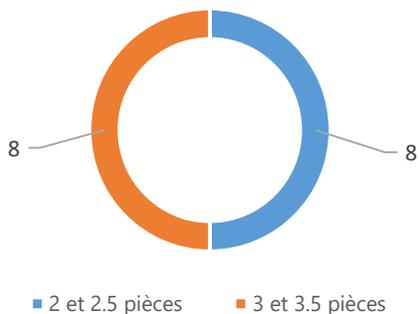
	CHF	CHF/m ² /an
Charges d'exploitation moyennes	25,440 CHF	30 CHF
Frais d'entretien moyens	16,960 CHF	20 CHF
Rente de DDP		

16-18 Chanoine-Broquet	Constr. 1949	Dernière rénov. Rénov. ponct.	Volume 4,530 m ³	Valeur assurée 3,338,384 CHF	CHF/m³ 737 CHF/m ³
------------------------	------------------------	---	---------------------------------------	--	--

Revenu locatif	Actuel	%	Conforme au CO	Durable	Diff. (%)	Vac. (%)
Revenu locatif habitation	156,420 CHF	96.45%	171,708 CHF	194,400 CHF	24.28%	
Revenu locatif comm. / admin						
Revenu locatif artisanat/industrie						
Revenu locatif hôtellerie / rest.						
Revenu locatif places de parc	5,760 CHF	3.55%	6,106 CHF	5,760 CHF		
Totaux	162,180 CHF	100%	177,815 CHF	200,160 CHF	23.42%	

Distribution	Unités	Vac. / unité	Vac. / type	Vac. / CHF	Vac. / %
1 et 1.5 pièce				-	
2 et 2.5 pièces	8			-	
3 et 3.5 pièces	8			-	
4 et 4.5 pièces				-	
5 et 5.5 pièces				-	
6 pièces et plus				-	
Places de parc extérieures	8			-	
Places de parc intérieures				-	
Garage-box				-	

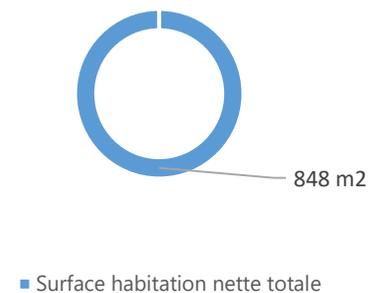
Répartition par typologie



Répartition par revenus

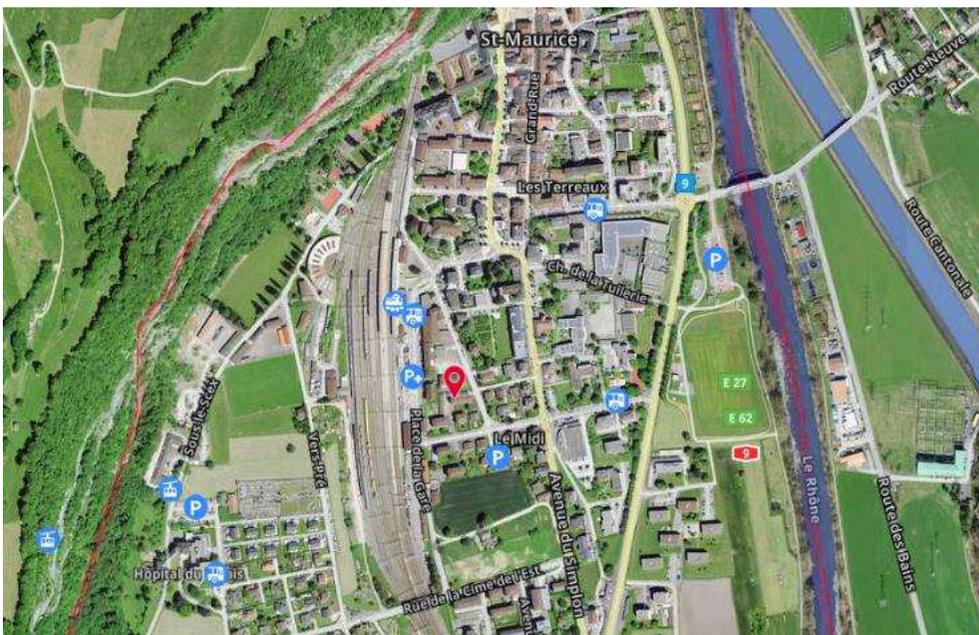


Répartition par surfaces



St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Situation et mobilité



Macrosituation

Saint-Maurice est une commune du Canton du Valais qui compte 4'540 habitants (2022), avec 1'883 ménages (2022), dont la taille moyenne est de 2.4 personnes. La commune compte un total de 2'225 unités d'habitations (711 maisons et 1'514 appartements). La quote-part des maisons individuelles à 32% est fortement supérieure à la moyenne nationale (21.3%). Entre 2016 et 2021, 25 appartements par an en moyenne ont été construits. Le taux de logements vacants à 4.9% est fortement supérieur à la moyenne nationale (1.15%). Des 109 appartements vacants, 100% sont dans d'anciennes constructions et 97% sont des appartements locatifs.

Les centres les plus proches en transport individuel sont Monthey (11 min.), Martigny (14 min.) et Aigle (18 min.). En transports publics, les centres plus proches sont Monthey (8 min.), Aigle (12 min.) et Martigny (15 min.).

Microsituation

L'immeuble se situe au 16-18 rue Chanoine-Broquet, proche de la gare CFF et bénéficie d'un accès aisé en voiture. Le centre-ville est à une courte distance de marche. Les parcelles sont de topographie plate. Le niveau de nuisance sonore est modéré à cause du passage des trains à proximité.

	Distances (kilomètres)	A pied (minutes)	En mob. douce (minutes)	En voiture (minutes)
Gare	0.21	3	--	<1
Transports publics	0.21	3	--	<1
Autoroute	1.50	--	--	3
Commerces	0.40	5	--	2
Ecole publique	0.29	3	--	2
Hautes écoles	0.18	3	--	<1

Les temps indiqués ci-dessus sont mentionnés à titre indicatif et peuvent varier en fonction du trafic, de la vitesse de marche ou de l'itinéraire effectivement emprunté. La distance mentionnée est celle effectuée en voiture (l'itinéraire à pied comporte souvent des raccourcis et celui en transport public des détours).

Cadastre

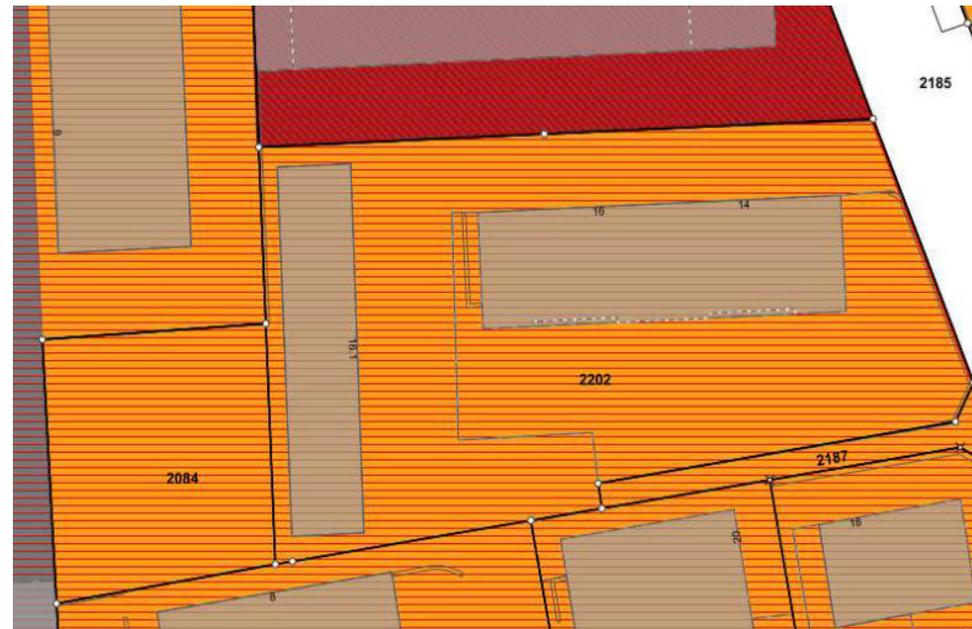


Monuments historiques et recensement architectural

Le bâtiment n'est pas recensé.

Nous précisons toutefois que la parcelle se situe en zone archéologique. Considérant que le bien-fonds est bâti, nous admettons cela comme n'ayant aucun impact sur la valeur.

Zone d'affectation



La parcelle est colloquée en zone de forte densité.

COS selon règlement	COS effectif	Disponible
CUS selon règlement	CUS effectif	Disponible
CM selon règlement	CM effectif 2.3 m3/m2	Disponible
Hauteur maximale	Nombre de niveaux autorisés	
Distance aux limites		
Possibilités de développement	L'étude des possibilités constructibles ne fait pas partie de notre mandat.	

Le COS (Coefficient d'Occupation du Sol) correspond au rapport entre la surface au sol occupée par les bâtiments et la surface de la parcelle.

Le CUS (Coefficient d'Utilisation du Sol) correspond au rapport entre la surface brute de plancher habitable (y compris les murs) et la surface de la parcelle.

Le CM (Coefficient de Masse) correspond au rapport entre le volume constructible et la surface de la parcelle.

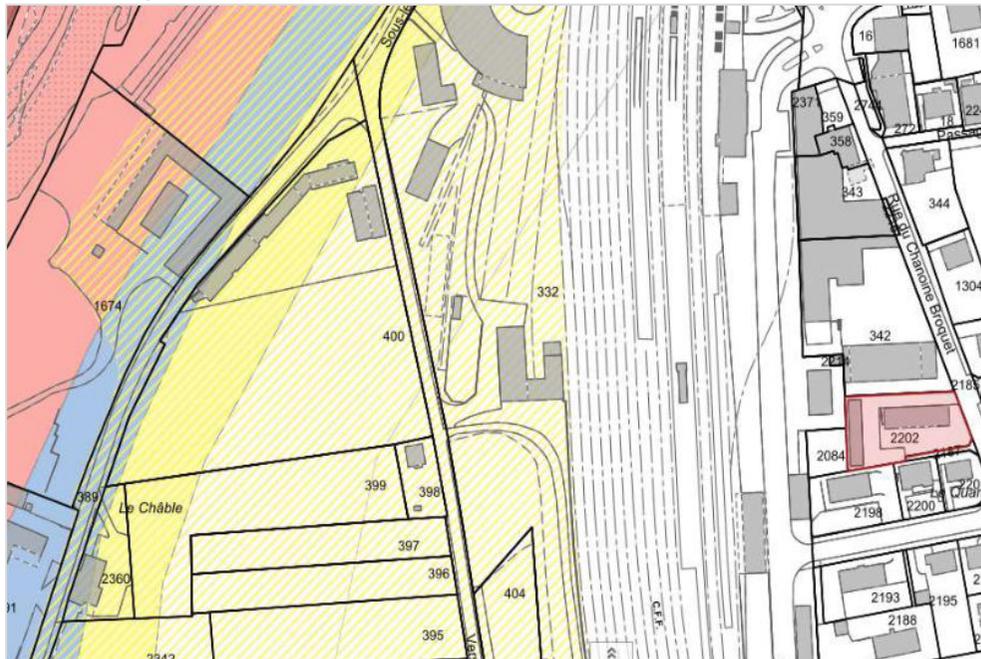
Cadastre des sites pollués



St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Carte des dangers naturels et radon

Carte des dangers naturels

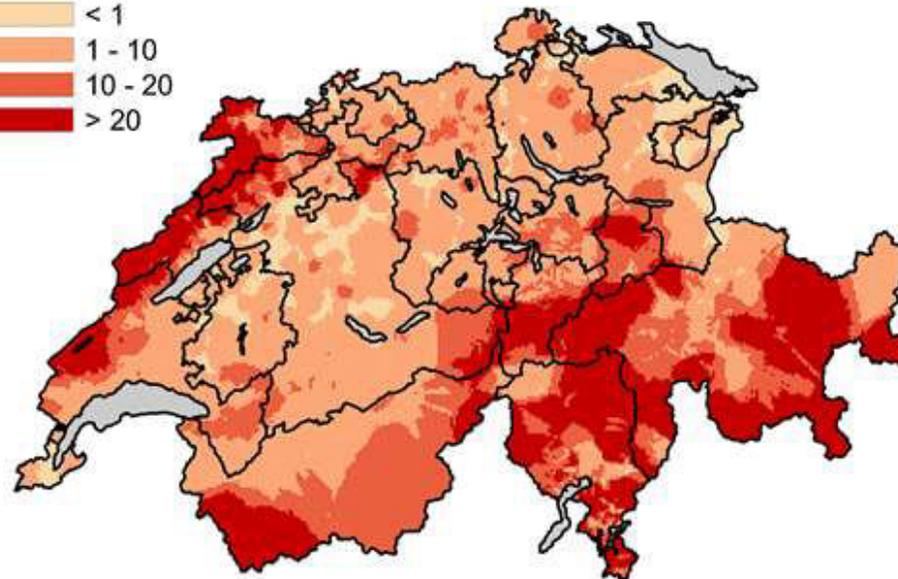
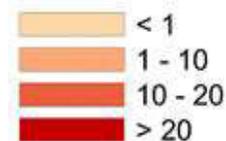


La parcelle n'est pas répertoriée en zone de dangers géologiques.

La parcelle n'est pas répertoriée en zone de dangers hydrologiques.

Les caractéristiques géologiques et les conditions hydrogéologiques de la parcelle ne sont pas connues. Nous émettons donc les réserves d'usage concernant les éventuelles plus-values qui devraient être engagées au niveau des travaux préparatoires spéciaux et des fondations des bâtiments à bâtir en cas de potentiel de développement.

Carte du radon en Suisse



Le radon est un gaz radioactif naturel. Les valeurs légales ont été remplacées dès le 01.01.2018 par une valeur de référence unique de 300 Bq/m3, (art. 155 Ordonnance sur la radioprotection ORaP). Une carte interactive du territoire suisse (cf. Office fédéral de la santé publique) permet d'obtenir une probabilité de dépassement de la valeur de référence pour un endroit spécifique.

Les bâtiments présentant une concentration élevée de radon ou dans lesquels il y a lieu de suspecter une telle concentration devraient faire l'objet d'une analyse. En cas de dépassement de la valeur limite, le propriétaire doit effectuer les assainissements nécessaires. Dans la majorité des cas, ces travaux seront cependant simples (p. ex. ventilation) et peu impactants pour la valeur du bien-fonds. Toutefois, seule une analyse effectuée par une entreprise spécialisée permettrait de chiffrer cas échéant les coûts liés à ce risque et faute de disposer de ces informations, nous ne prenons aucune déduction en compte.

Pour l'objet qui nous occupe, la probabilité de dépassement de la valeur de référence est de : **6%**
(niveaux de risque (%): <1=très faible, 1-10=faible, 10-20=moyen, >20=élevé)

L'indice de confiance de cette probabilité est : **moyen.**

Loi sur l'énergie

Chauffages électriques :

Le chauffage électrique des bâtiments n'est pas autorisé.

Dans certaines situations, la pose d'une résistance électrique est autorisée lorsqu'il s'agit d'un dispositif de secours.

Le remplacement d'un chauffage électrique alimentant un système de distribution de chaleur par eau (chaudière électrique) par un nouveau chauffage électrique n'est pas autorisé.

Enveloppe :

Dès lors qu'un élément de l'enveloppe du bâtiment fait l'objet d'une rénovation, des exigences d'isolation s'appliquent.

Certificats énergétiques des bâtiments – CECB®, CECB+® et Display®

Le CECB® est propriété de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et constitue le Certificat énergétique cantonal officiel des bâtiments. Il montre d'une part l'efficacité de l'enveloppe du bâtiment et d'autre part, la quantité d'énergie nécessaire à un bâtiment utilisé de façon standard. Ceci est valable pour des bâtiments existants mais aussi pour les nouvelles constructions. Le CECB® est identique pour toute la Suisse. Il est établi aux frais du propriétaire (vendeur).

Le CECB® constitue l'étiquette énergie officielle d'un bâtiment d'habitation.

Le CECB+® est l'instrument de rentabilité des projets d'assainissement. La fiabilité des valeurs est garantie par un processus standardisé selon les normes SIA.

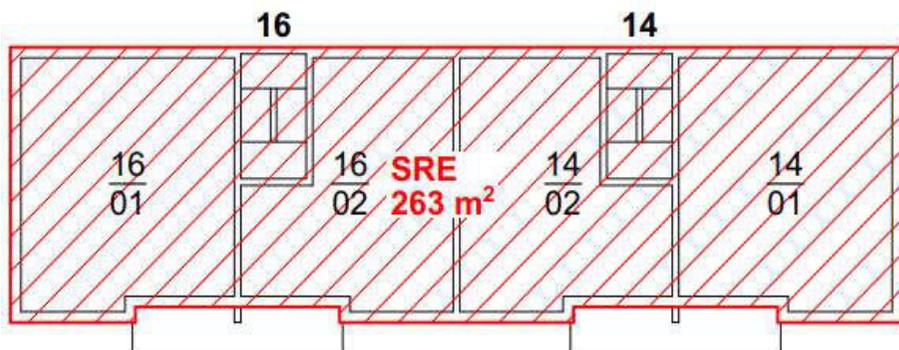
L'établissement d'un CECB® n'est actuellement pas obligatoire en Valais, mais la Loi cantonale sur l'énergie est en cours de révision. Le Canton du Valais incite les propriétaires à établir un CECB® de manière volontaire. Sous certaines conditions, l'octroi de subventions pour l'installation de panneaux solaires thermiques, le remplacement du système de chauffage à base d'énergie fossile ou le chauffage au bois, est soumis à l'établissement d'un CECB®.



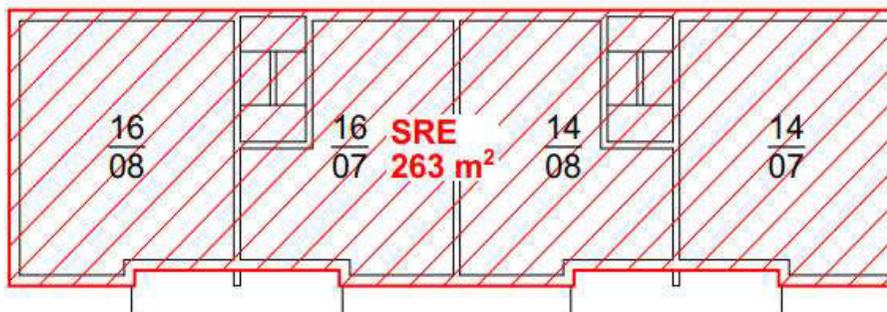
1er étage



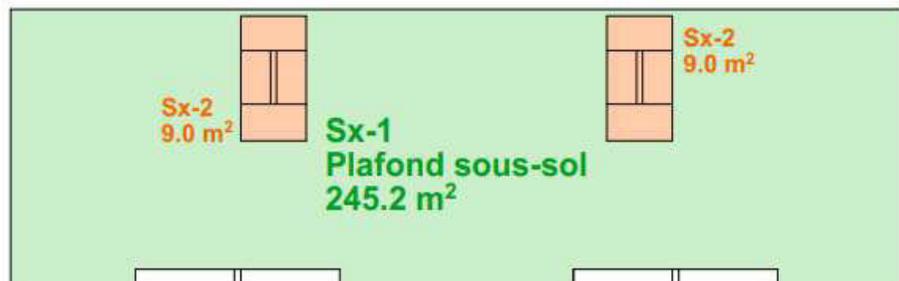
comble



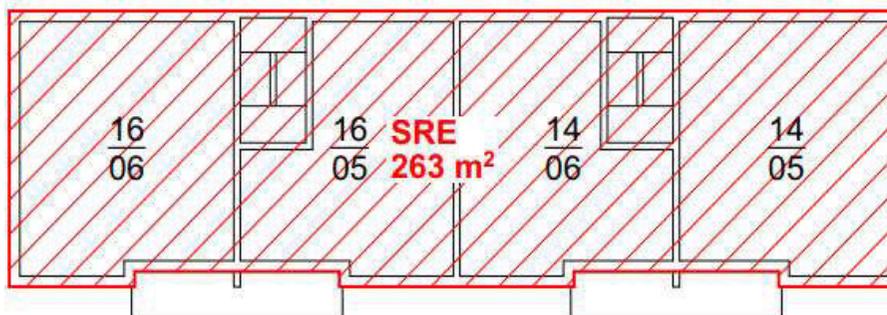
rez-de-chaussée



3e étage



sous-sol



2e étage

	Descriptif	Etat	Obsol.	Degré urg.	A entreprendre
Enveloppe					
Gros-œuvre	Maçonnerie en béton armé			3	
Dalles	Béton armé				
Murs intérieurs	Maçonnerie			3	
Charpente / toiture	Bois, isolée			3	
Couverture	Tuiles mécaniques				
Ferblanterie	Cuivre			3	
Façades	Crépies			2	
Fenêtres	PVC			2	
Vitrage	Simple			2	
Volets	Aluminium thermolaqué			2	
Stores	Aluminium			2	
Intérieurs					
Cuisines	Agencées et équipées			2	
Appareils sanitaires	Standards			2	
Electricité	Standard			2	
Revêtements des sols	Carrelage et parquets			2	
Revêtement des murs	Peinture			2	
Revêtement plafonds	Plâtre peint			2	
Circulations, dégagements	Peinture			2	
Technique					
Ascenseur	Inexistant				
Chauffage	Gaz			2	
Citerne					
Distribution chauffage	Par radiateurs avec vannes thermo			2	
Distribution d'eau	Non inspectée car noyée dans les murs				
Ecoulements	Non inspectés car noyés dans les murs				
Chauffe-eau					
Ventilation	Naturelle				
Extérieurs					
Jardin	Engazonné et arboré			2	
Circulations	Bitume			2	
Place de jeux	Inexistant				

Les éléments déterminants sont repartis en quatre groupes (enveloppe, intérieurs, technique et extérieurs). Ils sont ensuite décrits et qualifiés par une couleur qui indique l'appréciation de l'état général.



L'éventuelle **obsolescence** des éléments est également renseignée. Ainsi, un élément en bon état pourrait nécessiter d'être remplacé du fait qu'il ne correspond plus aux standards actuels.

Selon l'état et/ou l'obsolescence constaté les **travaux à entreprendre** sont détaillés et le **degré d'urgence** de l'intervention à prévoir est indiqué selon l'échelle suivante :

1 : intervention urgente ou à court terme nécessaire (< une année à 3 ans)

2 : intervention nécessaire à moyen terme (4 à 10 ans)

3 : aucune intervention nécessaire à moyen terme (supérieur à 10 ans)

Remarques :

- L'enveloppe du bâtiment est d'origine et ne correspond pas aux normes actuelles en matière d'isolation thermique.

Observation :

- En cas de vente un contrôle OIBT (Ordonnance sur les installations électriques à basse tension) devra être effectué pour autant que le dernier contrôle ait été effectué il y a plus de 5 ans.

Remarques particulières



La parcelle 2084 (en surbrillance jaune) totalise 363 m² et ne dispose actuellement que d'un accès piéton. Nous supposons la démolition intégrale des boxes de parking situés sur la parcelle 2022 afin de pouvoir construire un immeuble d'habitation sur la parcelle 2084.

Un second rapport a été établi afin de valoriser la nouvelle construction. Ce rapport-ci se focalise sur l'immeuble actuel et les places de parking extérieur.



Façade Sud/Ouest



Façade Nord/Est



Garages-box



Places de parking



Environnement



Terrain

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Visite locale



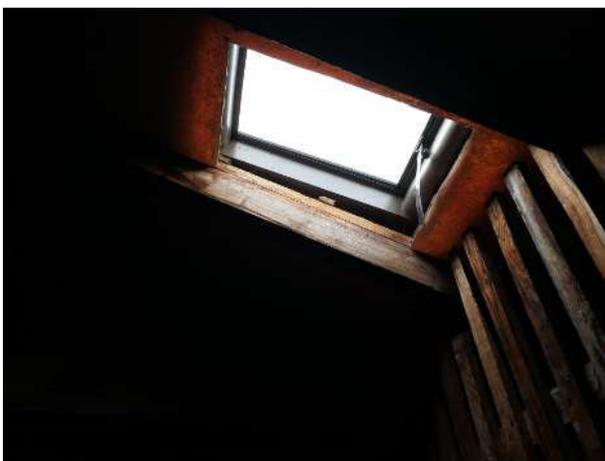
Cage d'escalier



Galetas dans les combles



Détail de charpente



Accès toiture



Buanderie commune



Caves au sous-sol

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Visite locale



Appartement 2.5 pièces : Chambre



Appartement 2.5 pièces : Cuisine



Appartement 2.5 pièces : Salle de bains



Appartement 3.5 pièces : Salon



Appartement 3.5 pièces : Chambre 1



Appartement 3.5 pièces : Chambre 2

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Charges et paramètres économiques



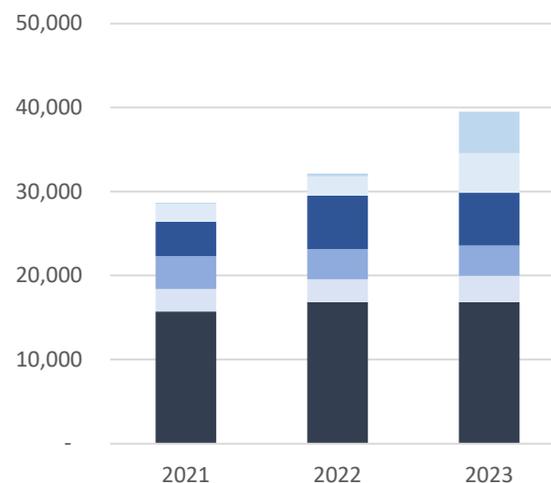
	Surfaces (m ²)	Comptes (CHF)	CHF/m ² /an	Admis (CHF/m ² /an)	Totales (CHF)
Charges d'exploitation habitation	848			30.00	25,440
		33,440	39.43		
Charges d'exploitation totales	848	33,440		30.00	25,440
Frais d'entretien habitation	848			20.00	16,960
Frais d'entretien commerce / administratif	-	21,190	24.99		-
Frais d'entretien artisanat / industrie	-				-
Frais d'entretien restauration / hôtellerie	-				-
Frais d'entretien totaux	848	21,190		20.00	16,960

Paramètres des baux

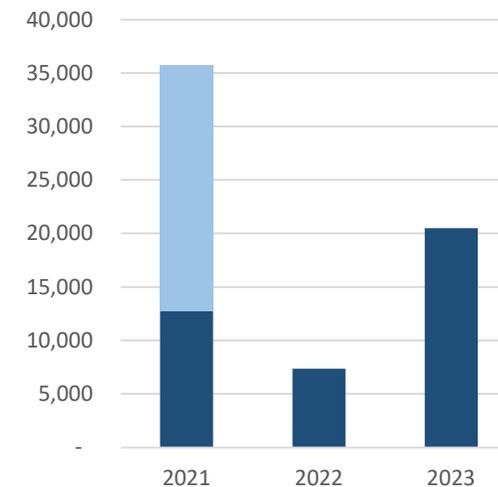
Mois des indices	10.2023
Taux hypothécaire de référence (%)	1.75
Indice des prix à la consommation (tablette 2020)	106.4
Evolution annuelle des charges	1.0%

Charges d'exploitation	2021	2022	2023	Moyenne
Conciergerie	15,702	16,836	16,836	16,458
Gaz-Electricité-Eau	2,717	2,702	3,120	2,846
Chauffage	-	-	-	-
Assurances	3,897	3,611	3,618	3,709
Honoraires de gérance	4,088	6,352	6,266	5,569
Honoraires décompte charge	2,150	2,306	4,725	3,060
Frais divers	97	355	4,943	1,798
				-
				-
				-
Total annuel	28,650	32,162	39,507	33,440

Frais d'entretien	2021	2022	2023	Moyenne
Entretien et rénovation	12,747	7,340	20,510	13,532
Frais de rénovation	22,972	-	-	7,657
				-
Total annuel	35,719	7,340	20,510	21,190



- Frais divers
- Honoraires décompte charges
- Honoraires de gérance
- Assurances
- Chauffage
- Gaz-Electricité-Eau



- Entretien et rénovation
- Frais de rénovation

Les comptes remis bien que représentatif démontre une moyenne m²/an supérieur aux charges traditionnellement pris en compte. Nous avons décidé de garder les ratios habituellement utilisés par CBRE.

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

DCF - Paramètres économiques et variables



2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	11 à 100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Evolution des charges d'exploitation										
1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	0.50%
Evolution des frais d'entretien										
1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	0.50%
Evolution du coût des travaux										
1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	0.50%
Evolution des hausses après travaux										
1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	0.50%

Années 1 à 10	Habitation			% du rev. loc.	Commerce / administratif			% du rev. loc.	Taux
	Quotité	Taux	%		Quotité	Taux	%		
Fonds étrangers	75%	2.20%	1.65%		70%	2.45%	1.72%		
Fonds propres	25%	4.75%	1.19%		30%	5.00%	1.50%		
Variation amort. dette		1.00%	0.18%			1.50%	0.25%		
Taux d'escomptes			3.02%	100%			3.47%	0%	3.02%

Années 11 à 100	Habitation			% du rev. loc.	Commerce / administratif			% du rev. loc.	Taux
	Quotité	Taux	%		Quotité	Taux	%		
Fonds étrangers	75%	3.00%	2.25%		70%	3.25%	2.275%		
Fonds propres	25%	4.75%	1.19%		30%	5.00%	1.50%		
Variation amort. dette		1.00%	0.13%			1.50%	0.17%		
Taux d'escomptes			3.56%	100%			3.95%	0%	3.56%

Taux d'actualisation moyen sur la période 3.46%

La **méthode DCF** (Discounted Cash Flow), ou méthode des flux de trésorerie actualisés, est une méthode de valeur de rendement dynamique qui consiste à considérer ce qu'un acheteur serait prêt à payer sur la base des cash-flows (flux de trésorerie) que l'objet va générer dans le futur.

Les cash flows ainsi déterminés sont actualisés au jour de l'estimation à l'aide d'un taux qui prend en compte les risques liés à la typologie, à la situation de l'immeuble et aux conditions économiques qui prévalent au jour de l'expertise.

Dans le cas présent, nous prenons en considération une période de 100 ans, qui permet d'éviter le calcul de la valeur terminale et simplifie la prise en compte de la provision pour travaux lourds, puisque ce sont ici des cycles de rénovation qui sont intégrés dans les projections.

Les évolutions **des charges d'exploitation, des frais d'entretien et du coût de construction** sont prises en compte conformément aux évolutions économiques attendues.

Impact des variables : l'élaboration, comme la lecture, d'un tableau DCF doivent être effectuées en tenant compte de la précision toute relative des chiffres employés. Il est en effet impossible de prévoir de manière absolue l'évolution des charges et produits, puisqu'ils sont tous les deux soumis à des facteurs internes et externes dont l'évolution ne peut être totalement maîtrisée.

Taux d'actualisation / Coût moyen pondéré du capital : le taux utilisé pour effectuer cette actualisation correspond au coût moyen pondéré du capital (CMPC) ou WACC (Weighted Average Cost of Capital). Celui-ci est construit sur une base de répartition standardisée de fonds propres et fonds étrangers en fonction de la typologie de l'objet.

Deux taux sont ici pris en considération : l'un portant sur la première période de 10 ans (durant laquelle le coût des fonds étrangers est connu) et l'autre sur le solde des années, qui présente une plus grande incertitude.

Ils sont structurés en tenant compte tenu du risque lié à la typologie, à l'affectation des surfaces et au type d'acquéreur potentiel de l'objet.

Pour la première période de 10 ans, le taux de rendement admis pour les fonds étrangers correspond au coût moyen des prêts pouvant en moyenne être obtenus actuellement à 10 ans. Le taux retenu pour les fonds étrangers pour la période subséquente correspond à la moyenne des taux des 20 dernières années.

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Revenu locatif habitation



Locataire	Nbre de pièces	Etage	Surf. (m ²)	Revenus actuels				Vac.	Bail	Effet	Recond. (mois)	Résilié	TH	Diff. ISPC	Rép.	CHF/mois conf. CO	Diff. sur actuel	Revenus durables			Diff. en %
				CHF/mois	CHF/an	CHF/m ² /an	Prix/pce											CHF/mois	CHF/an	CHF/m ² /an	
Appartement 1	3.5	RDC	59.0	910	10,920	185	3,120	07.2022	07.2022				1.25	1.8%	40%	980	7.74%	1,025	12,300	208	12.64%
Appartement 2	2.5	RDC	47.0	610	7,320	156	2,928	06.1986	06.1986				5.50	55.6%	40%	785	28.67%	925	11,100	236	51.64%
Appartement 3	2.5	RDC	47.0	780	9,360	199	3,744	09.2023	09.2023				1.50	0.1%	40%	804	3.03%	925	11,100	236	18.59%
Appartement 4	3.5	RDC	59.0	990	11,880	201	3,394	09.2023	09.2023				1.50	0.1%	40%	1,020	3.03%	1,025	12,300	208	3.54%
Appartement 5	3.5	1er	59.0	990	11,880	201	3,394	10.2023	10.2023				1.50		40%	1,020	3.00%	1,050	12,600	214	6.06%
Appartement 6	2.5	1er	47.0	780	9,360	199	3,744	08.2023	08.2023				1.50	0.0%	40%	803	3.01%	950	11,400	243	21.79%
Appartement 7	2.5	1er	47.0	735	8,820	188	3,528	09.2019	09.2019				1.50	5.2%	40%	802	9.08%	950	11,400	243	29.25%
Appartement 8	3.5	1er	59.0	990	11,880	201	3,394	11.2023	11.2023				1.75		40%	990		1,050	12,600	214	6.06%
Appartement 9	3.5	2ème	59.0	990	11,880	201	3,394	08.2023	08.2023				1.50	0.0%	40%	1,020	3.01%	1,075	12,900	219	8.59%
Appartement 10	2.5	2ème	47.0	745	8,940	190	3,576	01.2022	01.2022				1.25	4.6%	40%	811	8.86%	975	11,700	249	30.87%
Appartement 11	2.5	2ème	47.0	735	8,820	188	3,528	10.2021	10.2021				1.25	4.7%	40%	808	9.90%	975	11,700	249	32.65%
Appartement 12	3.5	2ème	59.0	680	8,160	138	2,331	10.1997	10.1997				4.50	16.9%	40%	734	7.93%	1,075	12,900	219	58.09%
Appartement 13	3.5	3ème	59.0	680	8,160	138	2,331	07.1978	07.1978				5.00	107.5%	40%	1,088	59.95%	1,100	13,200	224	61.76%
Appartement 14	2.5	3ème	47.0	755	9,060	193	3,624	09.2014	09.2014				2.00	5.4%	40%	817	8.23%	1,000	12,000	255	32.45%
Appartement 15	2.5	3ème	47.0	725	8,700	185	3,480	12.2013	12.2013				2.00	5.6%	40%	793	9.32%	1,000	12,000	255	37.93%
Appartement 16	3.5	3ème	59.0	940	11,280	191	3,223	05.2021	05.2021				1.25	5.3%	40%	1,035	10.13%	1,100	13,200	224	17.02%
Totaux			848.0	13,035	156,420	184										14,309	9.77%	16,200	194,400	229	24.28%

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Coût du bâti et vétusté



Bâtiments (CFC 2)	Volume (m ³)	CHF/m ³	CHF (à neuf)
16-18 Chanoine-Broquet	4,530	780	3,533,400
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
	4,530	780	3,533,400

Install. d'exploitation (CFC 3)	% du CFC 2	CHF (à neuf)
Installations d'exploitation		-
Installations forfaitaires		-

Amén. extérieurs (CFC 4)	Surface (m ²)	CHF/m ²	CHF (à neuf)
Aménagements extérieurs	1,495	80	119,600
Aménagements spéciaux			-
Aménagements forfaitaires			-
			119,600

Frais secondaires (CFC 5)	% des CFC 2 et 4	CHF (à neuf)
Total frais secondaires		-

Année en cours	2024
Taux d'actualisation pour le calcul de la vétusté	3.25%

Bâtiments 1 et 2	Part du bâti	Valeur à neuf	Proportion à rénover	Coût de la réno.	Durée de vie totale	Âge actuel	Durée de vie restante	Prochains trav.	Provision annuelle	Vétusté actuelle
Gros-oeuvre	45%	1,590,030		-	100	74	26	2051		
Façades	8%	282,672	120%	-339,206	50	35	15	2040	-2,792	-177,216
Fenêtres	4%	141,336	100%	-141,336	30	20	10	2035	-2,852	-78,624
Toiture	8%	282,672	50%	-141,336	40	35	5	2030	-1,771	-112,397
Cuisines	7%	247,338	100%	-247,338	35	25	10	2035	-3,896	-146,817
Sanitaires	4%	141,336	100%	-141,336	35	25	10	2035	-2,227	-83,896
Install. techniques	14%	494,676	50%	-247,338	25	20	5	2030	-6,564	-180,937
Revêtements	10%	353,340	50%	-176,670	20	15	5	2030	-6,409	-121,416
Coût à neuf (CFC 2 et 5)	100%	3,533,400		-1,434,560		26	9		-26,511	-901,303
									Vétusté en %	-25.51%

Bâtiments 3 et 4	Part du bâti	Valeur à neuf	Proportion à rénover	Coût de la réno.	Durée de vie totale	Âge actuel	Durée de vie restante	Prochains trav.	Provision annuelle	Vétusté actuelle
Gros-oeuvre	45%			-	100	100		2025		
Façades	8%		50%	-	50	50		2025		
Fenêtres	4%		100%	-	30	30		2025		
Toiture	8%		50%	-	50	50		2025		
Cuisines	7%		100%	-	35	35		2025		
Sanitaires	4%		100%	-	35	35		2025		
Install. techniques	14%		40%	-	25	25		2025		
Revêtements	10%		80%	-	20	20		2025		
Coût à neuf (CFC 2 et 5)	100%									
										Vétusté en %

Install. d'exploitation (CFC 3)			100%	-	25	25		2025		
										Vétusté en %

Amén. extérieurs (CFC 4)		119,600	20%	-23,920	30	10	20	2045	-483	-5,598
										Vétusté en %

Frais secondaires (CFC 5)			50%	-	30		30	2055		
										Vétusté en %

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Valeur intrinsèque



Terrain (CFC 0 et 1)	Surface (m ²)	CHF/m ²	CHF	%
Terrain	1,940	450	873,000	19.3%

Bâtiments (CFC 2)	Volume (m ³)	CHF/m ³	CHF (à neuf)	Vétusté %	Vétusté CHF	CHF (en l'état)	%
16-18 Chanoine-Broquet	4,530	780	3,533,400	-25.51%	-901,303	2,632,097	
	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	
	4,530	780	3,533,400	-25.51%	-901,303	2,632,097	78.1%

Install. d'exploitation (CFC 3)	% du CFC 2	CHF (à neuf)	Vétusté %	Vétusté CHF	CHF (en l'état)	%
Installations d'exploitation		-		-	-	
Installations forfaitaires		-		-	-	
		-		-	-	

Amén. extérieurs (CFC 4)	Surface (m ²)	CHF/m ²	CHF (à neuf)	Vétusté %	Vétusté CHF	CHF (en l'état)	%
Aménagements extérieurs	1,495	80	119,600	-4.68%	-5,598	114,002	
Aménagements spéciaux			-		-	-	
Aménagements forfaitaires			-		-	-	
			119,600		-5,598	114,002	2.6%

Frais secondaires (CFC 5)	% des CFC 2 et 4	CHF	Vétusté %	Vétusté CHF	CHF (en l'état)	%
Total frais secondaires				-	-	

Total valeur à neuf	4,526,000	100.0%
Total vétusté	-906,902	-24.8%
Valeur de l'usufruit		
Valeur du droit d'habitation Parcelle 2084	20,000	
Valeur intrinsèque	3,639,098	

Méthodologie

La valeur intrinsèque correspond à la valeur des bâtiments érigés sur une parcelle, à laquelle s'ajoutent le coût des aménagements extérieurs, des frais secondaires de construction, ainsi que de la valeur du terrain. La valeur s'obtient ainsi par l'addition de plusieurs composants, soit:

Valeur du terrain obtenue par l'analyse du site et du marché se rapportant à l'immeuble, l'examen des volumes construits ou constructibles, des parties de terrain utilisées ou utilisables et donc des droits à bâtir utilisés ou potentiels, pour en définir la valeur, l'incidence financière des servitudes, des contraintes légales ou conventionnelles grevant l'immeuble, diminuée des éventuels frais de démolition et de travaux spéciaux.

La part de la valeur intrinsèque qui correspond au terrain est calculée sur la base d'une incidence foncière. Elle indique la proportion de la valeur du terrain par rapport à la valeur intrinsèque totale à neuf. Elle est déterminée et admise en fonction de la micro situation de la parcelle et de la typologie de bâtiment (villa, immeuble de rendement, halle commerciale, etc.) qui y est (ou qui peut y être) construit.

Dans le cas où la surface de la parcelle est trop importante en regard de la construction existante, le terrain est divisé en une surface utile à la construction et une surface d'agrément correspondant au solde la parcelle.

Coût de la construction à neuf dans le confort actuel du bâtiment, diminuée de la dépréciation (vétusté et obsolescence notamment juridique) et tenant compte de son degré d'entretien.

Coût des équipements, des aménagements extérieurs et des infrastructures (raccordements, murs, trottoirs, jardin, etc...) diminuée de leur dépréciation.

Pour le cas où la valeur des **frais secondaires et financiers** n'est pas comprise dans le coût de construction, des frais secondaires et financiers sont ajoutés. Ceux-ci doivent également être amortis en tenant compte de l'âge et de l'état du bâtiment. La valeur intrinsèque n'est pas prise en compte pour la détermination de la valeur vénale.

St-Maurice, Chanoine-Broquet 16-18

Discounted cash flow (DCF)



	2022	2023	Année actuelle	2025 1	2026 2	2027 3	2028 4	2029 5	2030 6	2031 7	2032 8	2033 9	2034 10	11-100 actualisé
Revenus														
Revenu locatif habitation			156,420	158,830	161,290	163,800	166,362	168,977	171,647	174,372	177,154	179,995	182,895	3,944,794
Taux de vacance habitation				1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
Revenu locatif habitation admis				157,242	159,677	162,162	164,699	167,288	169,931	172,628	175,383	178,195	181,066	3,905,346
Revenu locatif commercial			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Taux de vacance commercial														
Revenu locatif commercial admis				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenu locatif places de parc			5,760	5,792	5,825	5,858	5,891	5,924	5,957	5,991	6,025	6,059	6,093	131,419
Taux de vacance places de parc				1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
Revenu locatif places de parc admis				5,734	5,767	5,799	5,832	5,865	5,898	5,931	5,965	5,998	6,032	130,105
Revenu supplémentaire suite travaux				-	-	-	-	-	-	19,635	19,832	20,030	20,230	810,972
Hausse légale suite travaux				-	-	-	-	-	-	19,635	-	-	-	-
Risque d'adaptation de loyers			15,288											
Total des revenus			162,180	162,976	165,444	167,961	170,531	173,152	175,828	198,195	201,179	204,223	207,329	4,846,423
Charges														
Charges d'exploitation			-25,440	-25,694	-25,951	-26,211	-26,473	-26,738	-27,005	-27,275	-27,548	-27,823	-28,102	-606,112
Frais d'entretien			-16,960	-17,130	-17,301	-17,474	-17,649	-17,825	-18,003	-18,183	-18,365	-18,549	-18,734	-404,075
Correction des charges de l'immeuble				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rente de DDP, inflation annuelle de	0.5%		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des charges			-42,400	-42,824	-43,252	-43,685	-44,122	-44,563	-645,133	-45,459	-45,913	-46,372	-46,836	-2,294,341
Cash-flow d'exploitation			119,780	120,152	122,191	124,277	126,409	128,590	-469,304	152,736	155,266	157,851	160,493	
Facteur d'actualisation			1.0000	0.9707	0.9422	0.9146	0.8878	0.8618	0.8365	0.8120	0.7882	0.7651	0.7426	
Valeur actuelle des cash-flow			119,780	116,630	115,132	113,663	112,224	110,813	-392,569	124,017	122,375	120,764	119,186	2,552,082
Valeur actuelle des cash-flows année 1 à 10				662,234										
Valeur actuelle des cash-flows année 11 à 100				2,552,082										
Valeur DCF				3,214,316										
Valeur DCF arrondie				3,210,000										
Taux d'actualisation à l'année actuelle				5.05%										

Forces

Immeuble d'habitation intégralement loué,

Bon état général et entretien du bâtiment,

Vétusté des couloirs et partie commune (buanderie, caves, combles...).

Risques

Situation économique actuelle (taux, inflation...).

Faiblesses

Pas de places de parking visiteurs sur le site,

Manque de places de parking,

Bâtiment datant de 1949 contenant probablement de l'amiante,

Pas d'ascenseur et pas aux normes pour les personnes à mobilité réduite.

Opportunités

Augmentation des loyers à la valeur locative de marché lors de changement de locataire,

Possibilité de développer la parcelle 2084 uniquement si la construction accueillant les boxes de parking est détruite.

Valeur vénale

La valeur vénale consiste à établir quel pourrait être le prix de vente sur le marché actuel. Ce prix se fonde sur ce que l'objet peut rapporter, compte tenu de sa situation, de ses impératifs techniques et de son éventuelle réserve locative. Pour ce type d'objet, c'est généralement sur la base de son rendement que cette valeur est définie, la valeur intrinsèque n'étant pas prise en compte, sauf pour des objets atypiques (par exemple : immeubles représentatifs).

La valeur retenue correspond donc à la valeur de rendement calculée ci-dessus, soit :

3'210'000 CHF

Il est toutefois admissible que la valeur retenue puisse faire l'objet de négociations à hauteur de +/- 5% selon que l'on soit en position de vendeur ou d'acheteur.

Le marché actuel reste avec une faible quantité d'opportunités d'achats d'immeubles de rendement à des prix attractifs. Certains investisseurs sont prêts à tabler sur des rendements de fonds propres relativement bas. Par ailleurs, un acheteur pourrait actuellement tabler sur un coût des fonds étrangers sensiblement inférieur au taux retenu et accepter ainsi de payer un prix plus fort grâce à ce levier.

Ethique et déontologie

Les soussignés attestent de leur parfaite neutralité et impartialité dans le cadre de la présente expertise.

Réserves

La valeur correspond à une estimation du prix de l'objet au jour de l'estimation et en considération des conditions qui prévalent à cet instant.

La validité de cette expertise est de 12 mois, ceci sous réserve d'évolutions économiques ou légales majeures.

La présente expertise ne prend pas en considération les éventuelles problématiques juridiques liant le propriétaire avec des tiers (p.ex. suspension de la couverture d'assurance incendie due au non-paiement de la prime, contentieux avec des locataires, ...).

La valeur est établie hors déduction des droits de mutation.

La valeur est établie hors prise en compte d'une éventuelle charge fiscale latente (impôts ordinaires, impôts sur les gains immobiliers, TVA).

La valeur est établie hors prise en compte de travaux préparatoires spéciaux et/ou de types de fondations spécifiques en lien avec d'éventuelles problématiques liées à la nature géologique du terrain.

La présente estimation a été élaborée à partir des documents et informations tels que communiqués par le mandant et/ou à partir des éléments tels que recueillis auprès de diverses instances privées ou officielles.

L'expert présume que toutes ces données sont fiables et complètes. Pour autant l'expert ne garantit ni leur exactitude ni leur exhaustivité et décline partant toute responsabilité pour les erreurs, susceptibles d'affecter les affirmations et conclusions de la présente estimation qu'elles pourraient contenir.

Les auteurs de cette estimation immobilière excluent par avance toute responsabilité pour l'usage et l'interprétation que des tiers pourraient en faire.

Le présent dossier est exclusivement destiné au mandant ci-dessus désigné. Toute pièce le composant ne peut être ni copiée, ni reproduite ou remise à des tiers sans l'accord préalable exprès de l'expert.

Lausanne, le 15.03.2024

CBRE

Marina Burgener
Junior Consultant

Yves Cachemaille | MRICS
Senior Director | Head of Valuation and Advisory
Expert breveté | Gérant breveté

Le présent rapport d'évaluation (ci-après : le "Rapport") a été préparé par CBRE (Geneva) SA (ci-après : "CBRE") exclusivement pour le Client. Le Rapport est confidentiel et ne doit pas être divulgué à une autre personne que le Client sans le consentement écrit préalable de CBRE. CBRE a fourni ce Rapport étant entendu qu'il ne sera vu et utilisé que par le Client et qu'aucune autre personne n'a le droit de s'y fier, à moins que CBRE n'y ait expressément consenti par écrit. Lorsque CBRE a expressément convenu qu'une personne autre que le Client peut se fier au Rapport, CBRE n'a pas plus de responsabilité envers toute partie se référant à ce Rapport qu'elle n'en aurait eu si cette partie avait été désignée comme client conjoint en vertu des termes d'engagement.

La responsabilité globale maximale de CBRE envers toutes les parties, quelle qu'en soit la cause, qu'elle soit contractuelle, délictuelle, par négligence ou autre, ne doit pas dépasser le montant le plus faible entre :

20 % de la valeur du bien visé par l'instruction à la date d'évaluation ; ou
CHF 2 millions ; et

CBRE n'est pas responsable des pertes ou dommages indirects, spécifiques ou consécutifs, quelle qu'en soit la cause, qu'ils soient contractuels, délictuels, par négligence ou autres, découlant du présent Rapport ou en rapport avec celui-ci. Rien dans le présent Rapport n'exclut la responsabilité qui ne peut être exclue par la loi.

Expert

La propriété a été évaluée par des experts qualifiés qui ont respecté le Manuel d'Expertise et d'Evaluation, publié par l'Institution Royale des Chartered Surveyors (RICS-Red Book).

Indépendance

Les frais totaux, y compris les frais pour cette mission, reçus par CBRE (Geneva) SA (ou d'autres sociétés faisant partie du même groupe de sociétés en Suisse) par le destinataire (ou d'autres sociétés faisant partie du même groupe de sociétés) représentent moins de 5,0% du total des recettes suisses.

Disclosure

Le principal signataire de ce Rapport n'a pas été de manière permanente signataire pour des évaluations réalisées pour le même Client, et dans le même but que le présent Rapport. CBRE (Geneva) SA ne réalise pas de manière permanente d'évaluations pour le destinataire de ce Rapport.

Conflits d'intérêt

Nous confirmons que nous n'avons aucun lien avec la propriété et que les copies de nos vérifications portant sur les conflits d'intérêt sont disponibles dans nos documents de travail.

Confidentialité

Ce Rapport est destiné à l'usage exclusif du Client. Par conséquent aucune responsabilité envers des tiers ne sera acceptée pour la totalité ou une partie du contenu.

Publication

Le présent Rapport, en totalité ou en partie, ne doit être ni copié, ni reproduit, ni distribué ou rendu accessible à des tiers à quelque moment que ce soit sans l'accord écrit préalable de CBRE (Geneva) SA.

Valeur vénale La valeur vénale ou valeur de marché est le montant auquel des immeubles peuvent être vendus par un vendeur consentant à un acquéreur non lié au vendeur à la date de l'expertise. La valeur vénale suppose que le bien est proposé sur le marché libre, que les conditions de commercialisation de celui-ci en permettent une cession normale, et qu'une période suffisante pour la négociation de la vente, compte tenu de la nature du bien, ont été respectées.

Valeur de rendement La valeur de rendement est la valeur obtenue par la capitalisation des revenus (bruts ou nets) réels ou estimés selon le marché, au moyen d'un taux de capitalisation (cf. définition taux de capitalisation). Elle se base exclusivement sur une approche économique, où l'on considère l'immeuble dans une optique d'investissement et non de jouissance. Elle peut être soit statique (consistant en l'actualisation d'un flux perpétuel), soit dynamique (cf. « valeur actualisée ou DCF » ci-dessous). Toutefois, certains paramètres peuvent être corrigés, afin de tenir compte de certaines variations inscrites dans le temps.

Valeur actualisée ou DCF La détermination de la valeur actualisée est dérivée de celle relative à la valeur de rendement. Elle consiste en une méthode dynamique tenant compte des flux financiers futurs, positifs ou négatifs, générés par l'exploitation de l'immeuble sur une période donnée. L'actualisation de ces flux à un taux d'escompte donne la valeur actuelle nette de l'objet.

Ainsi, la valeur d'un bien immobilier correspond à la somme de toutes les valeurs actuelles des revenus annuels nets et de la valeur actuelle de tous les investissements de rénovation à consentir jusqu'à l'horizon d'évaluation.

Valeur intrinsèque La valeur intrinsèque correspond à la valeur des bâtiments érigés sur une parcelle, à laquelle s'ajoutent le coût des aménagements extérieurs, des frais secondaires de construction, ainsi que de la valeur du terrain. La valeur s'obtient ainsi par l'addition de plusieurs composants, soit:

Valeur du terrain obtenue par l'analyse du site et du marché se rapportant à l'immeuble, l'examen des volumes construits ou constructibles, des parties de terrain utilisées ou utilisables et donc des droits à bâtir utilisés ou potentiels, pour en définir la valeur, l'incidence financière des servitudes, des contraintes légales ou conventionnelles grevant l'immeuble, diminuée des éventuels frais de démolition et de travaux spéciaux.

Coût de la construction à neuf dans le confort actuel du bâtiment, diminuée de la dépréciation (vétusté et obsolescence notamment juridique) et tenant compte de son degré d'entretien.

Coût des équipements, des aménagements extérieurs et des infrastructures (raccordements, murs, trottoirs, jardin, etc...) diminuée de leur dépréciation.

Pour le cas où la valeur des frais secondaires et financiers n'est pas comprise dans le coût de construction, il convient d'ajouter les frais secondaires et financiers. Ceux-ci doivent également être amortis en tenant compte de l'âge et de l'état du bâtiment.

Valeur mixte ou pondérée La valeur mixte consiste à considérer conjointement la valeur intrinsèque et la valeur de rendement. Une pondération de chacune de ces valeurs est définie et obtenue en fonction des caractéristiques de l'immeuble. Son utilisation n'est pas usuelle et doit être dûment argumentée.

Surfaces nettes Les surfaces sont basées sur l'état locatif lorsque celui-ci le mentionne. A défaut, elles sont été calculées sur la base de la surface au sol de l'immeuble de laquelle sont déduits les murs et les éventuelles surfaces communes.

Charges d'exploitation Les charges d'exploitation sont retenues selon la moyenne ressortant des comptes des 3 derniers exercices ou selon un ratio usuel observé, tenant compte notamment de l'affectation des locaux. En effet, en matière de baux commerciaux par exemple, le locataire de ce type de surfaces prend en charge la plus grande partie de ces frais.

Honoraires de gestion Ils peuvent être inclus dans les frais accessoires, à charge du locataire (baux commerciaux) ou inclus dans les charges d'exploitation retenues ou encore admis séparément des charges d'exploitation et considérées conformément aux usages des régies immobilières (en % du revenu locatif).

Risque de vacance Ce qui risque est considéré par typologie d'affectation, selon un pourcentage du revenu locatif.

Vétusté La valeur est corrigée par la vétusté et l'impact des travaux de rénovation sur le revenu locatif.

La vétusté est abordée à travers deux volets, à savoir l'un prenant en considération la vétusté actuelle de l'objet (dans le cas où il n'est pas à l'état de neuf) et l'autre traitant des prochains cycles de rénovation et des hausses de loyers légales qui en découleront.

La vétusté actuelle du coût du bâti (CFC 2) ainsi que celles des installations d'exploitation (CFC 3) et des aménagements extérieurs (CFC 4) ressortent du calcul effectué.

La vétusté future du coût du bâti (CFC 2) est prise en considération en termes de cycles et de pourcentage du coût du bâti, soit la part de travaux qui seront nécessaires aux échéances déterminées.

La vétusté future des installations d'exploitations (CFC 3) est prise en considération à l'aide d'une provision pour remplacement portée en déduction du revenu locatif pour déterminer le revenu net.

Aucune vétusté future n'est retenue pour les aménagements extérieurs (CFC 4).

Surfaces brutes Les surfaces brutes correspondent aux surfaces de plancher, murs extérieurs compris.

Frais d'entretien Les frais d'entretien sont retenus selon la moyenne ressortant des comptes des 3 derniers exercices ou selon un ratio usuel observé, tenant compte notamment de l'affectation des locaux. En effet, en matière de baux commerciaux par exemple, le locataire de ce type de surfaces prend en charge la plus grande partie de ces frais.

Risque de rattrapage ou hausse légale possible Les paramètres des baux peuvent permettre de faire évoluer les loyers à la hausse ou à la baisse. Si ces informations sont disponibles, nous en tenons compte dans nos calculs.

En l'absence des contrats de bail, respectivement des paramètres de fixation des loyers, nous partons du postulat que les paramètres ne permettent pas une baisse et ne tenons donc pas compte d'une péjoration à cet égard.

Hausse sur le revenu suite aux travaux Les hausses légales générées par les travaux sur le bâti (CFC 2) sont capitalisées, puis actualisées, afin de disposer de leur valeur à ce jour. Dites hausses sont généralement admises en répercutant le 50 à 70% de l'investissement, ceci conformément à l'article 14 OBLF. Il convient à cet égard de souligner que certaines lois cantonales, telles les lois sur la démolition et les transformations vaudoises et genevoises sont plus restrictives que le droit du bail en matière de hausse, ce dont il est tenu compte dans l'expertise.

A relever également que si nous ne disposons pas des paramètres de fixation des baux, il est admis qu'ils sont à jour. Cependant, il est important de souligner que si tel n'était pas le cas, la mise à jour de ces paramètres pourrait empêcher ou limiter une hausse comme indiqué ci-dessus.



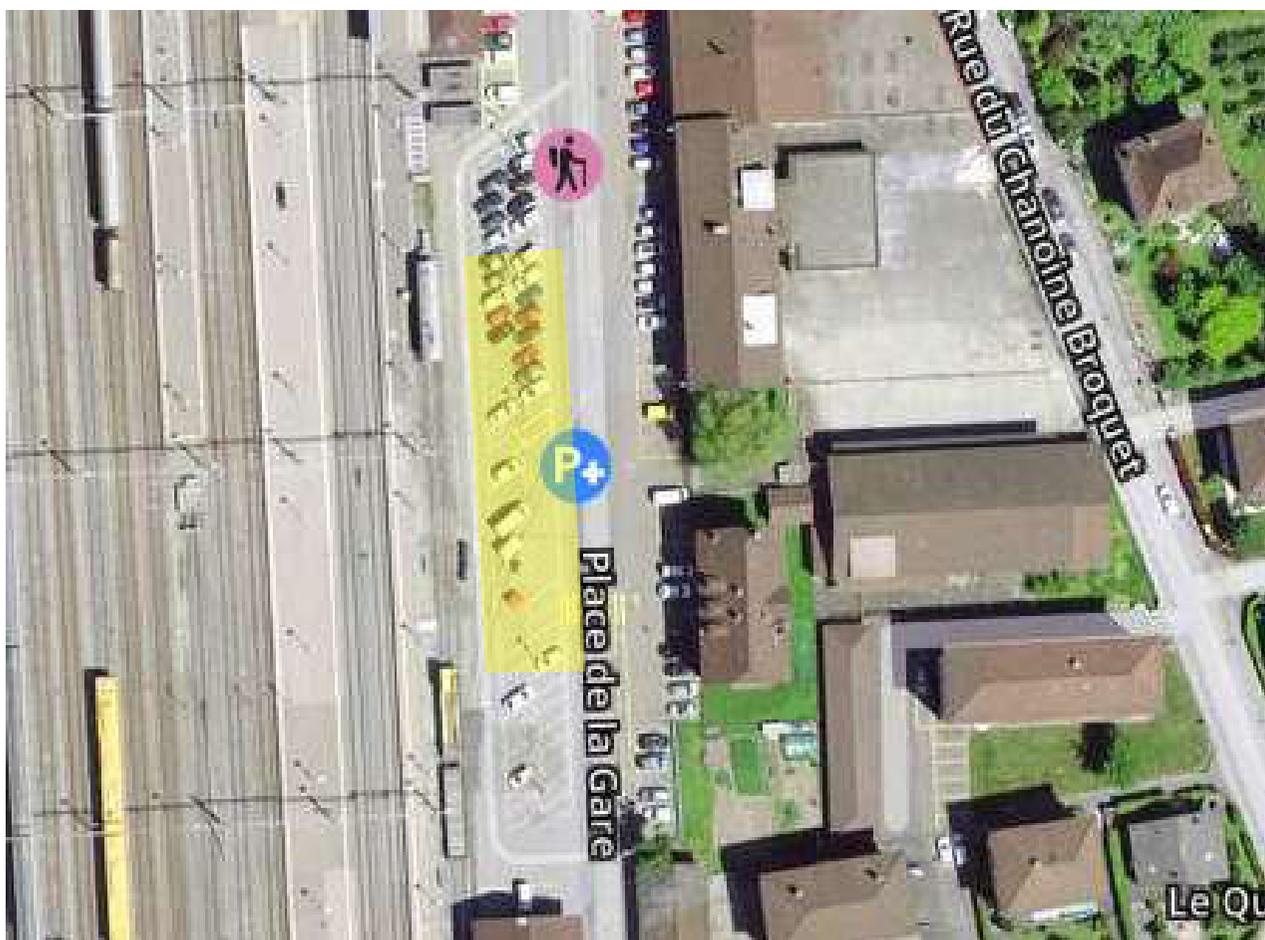
ANNEXE 7

Rapport établi par	CBRE Rue du Léman 12 1920 Martigny 027 722 70 22
Mandant	CFF La Bourgeoisie de St-Maurice Armasuisse La Commune de St-Maurice
Objectif de l'expertise	Valeur vénale en vue d'une évaluation de patrimoine
Type d'objet	Terrain à développer
Chef de projet	Marina Burgener Rue du Léman 12 1920 Martigny marinalaura.burgener@cbre.com 027 722 70 22
Relecteur	Yves Cachemaille MRICS Rue Saint-Martin 26 1005 Lausanne yves.cachemaille@cbre.com 021 560 73 50
Visite effectuée le	06.12.2023
Date du rapport	22.12.2023

VALEUR VENALE APRES CONSTRUCTION

Valeur vénale 14,270,000 CHF

Valeur du foncier 4,550,000 CHF



Volatilité accrue du marché

Nous attirons votre attention sur les pressions inflationnistes mondiales actuelles (conduisant à des taux d'intérêt plus élevés) qui ont augmenté le potentiel de mouvements négatifs de la valeur du capital et d'une volatilité accrue des marchés immobiliers à court et moyen terme.

L'expérience a montré que le comportement des consommateurs et des investisseurs peut rapidement changer au cours de périodes de volatilité accrue. Les décisions de prêt ou d'investissement doivent tenir compte de ce niveau accru de volatilité et de la possibilité d'une détérioration des conditions de marché.

Il est important de noter que les conclusions présentées dans ce rapport ne sont valables qu'à la date d'évaluation. Le cas échéant, nous recommandons que l'évaluation soit suivie de près, car nous continuons à observer la façon dont les marchés réagissent à l'évolution des événements.

Considérations relatives à la durabilité

La durabilité et les questions environnementales font partie intégrante de l'approche d'évaluation.

Par "durabilité", on entend la prise en compte de sujets tels que l'environnement, les changements climatiques, la santé, le bien-être ainsi que la responsabilité des entreprises. Ces éléments peuvent impacter ou impactent l'évaluation d'un actif.

Dans un contexte d'évaluation, elle englobe un large éventail de facteurs physiques, sociaux, environnementaux et économiques. L'étendue des enjeux comprend les principaux risques environnementaux tels que les inondations, l'efficacité énergétique, le climat, ainsi que les problématiques de conception, de configuration, d'accessibilité, de législation, de gestion et de considérations fiscales, de même que l'utilisation actuelle et passée des terrains.

La durabilité a un impact sur la valeur d'un actif même si elle n'est pas explicitement reconnue. Les évaluateurs observent et restituent les marchés, ils ne les influencent pas. Lorsque nous reconnaissons les impacts de la durabilité sur la valeur, nous reflétons notre compréhension de la manière dont les acteurs du marché tiennent compte des exigences en matière de durabilité dans leurs offres et leurs impacts sur les valeurs de marché.

Saint-Maurice - Place de la Gare

Management summary

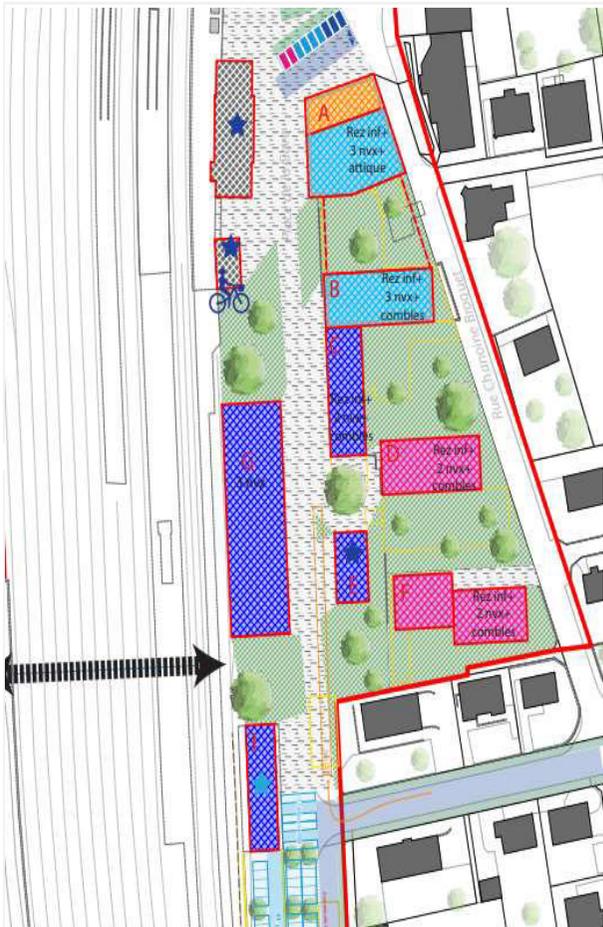
Adresse	Place de la Gare
Canton	Valais
N° de parcelle	332
Surface à détacher de la parcelle	3,242 m ²

Propriétaire	CFF
Forme de propriété	Pleine propriété

Contexte et brève description

Le terrain est actuellement occupé par des places de stationnements du service P+Rail des CFF.

Le projet consiste à créer un bâtiment dans le cadre du programme HEP de trois niveaux hors-sol totalisant 3'890 m² de SBP, ce qui nécessiterait compte tenu d'un IBUS de 1,2 de détacher une surface de parcelle de 3'242 m². L'intégralité des places de stationnement relié au P+Rail seraient déplacé au sud de la parcelle.



Possibilités constructives	Indice	Niv. hors-sol	Niv. sous-sol	en	Surf. au sol	SBP hors-sol	SBP sous-sol	Volume
Indice brut d'utilisation du sol (IBUS)	1.2	3			1,300.0 m ²	3,890 m ²		11,670 m ³
Coefficient d'occupation du sol (COS)								

Répartition des affectations	Part	SBP	CHF/m ²
Logements			
Commerce / administration	100%	3,890 m ²	220 CHF
Artisanat / industrie			
Hôtellerie / restauration			
Total	100%	3,890 m²	

Répartition des logements	Part	SBP	CHF/m ²
Logements en utilité publique			
Logements en marché libre			
Logements soumis LPPPL			
Appartements vendus en PPE			
Total			

L'IBUS (Indice Brut d'Utilisation du Sol) correspond au rapport entre la surface brute de plancher totale (y compris les sous-sols) et la surface de la parcelle.

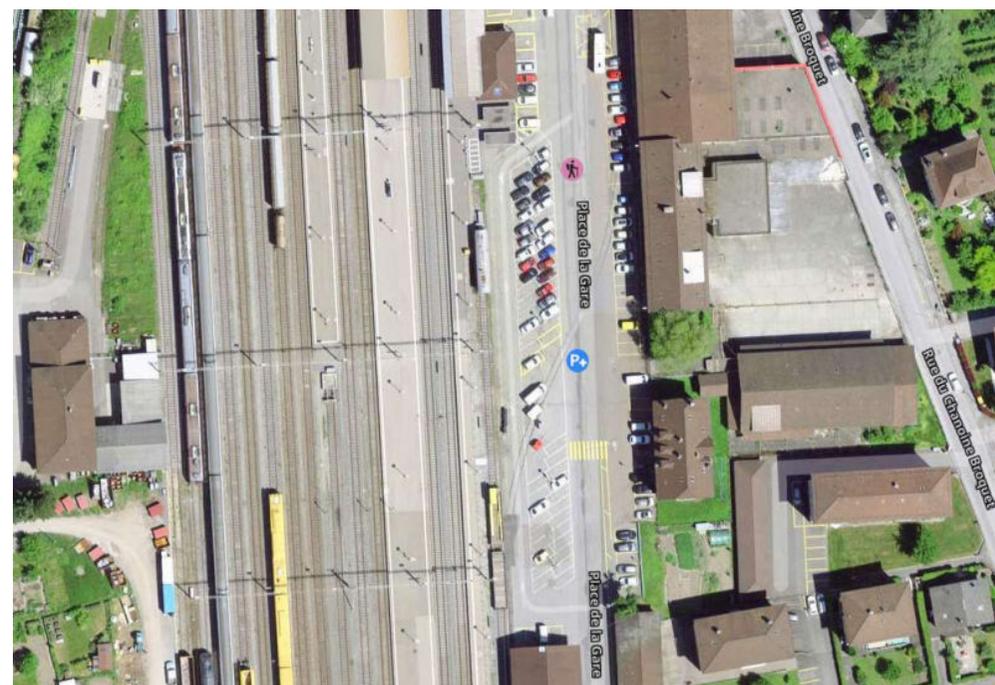
Répartition des affectations



Figure 30 : Perspective de la place de la gare nord

Saint-Maurice - Place de la Gare

Situation et mobilité



Macrosituation

Saint-Maurice est une commune du Canton du Valais qui compte 4'540 habitants (2022), avec 1'883 ménages (2022), dont la taille moyenne est de 2.4 personnes. Les branches économique les plus importantes sont les branches «Enseignement» (13.1%), «Activités pour la santé humaine» (12.4%) et «Travaux de construction spécialisés» (10.1%). En 2022, environ 19.4 hectares étaient disponibles à la construction pour des activités économiques.

Les centres les plus proches en transport individuel sont Monthey (11 min.), Martigny (14 min.) et Aigle (18 min.). En transports publics, les centres plus proches sont Monthey (8 min.), Aigle (12 min.) et Martigny (15 min.).

Microsituation

La parcelle se situe sur la place de la Gare, à proximité de la gare CFF et bénéficie d'un accès aisé en voiture. Le centre ville est à une courte distance de marche. La parcelle est de topographie plate. Le niveau de nuisance sonore est modérées à cause du passage des trains à proximité.

	Distances (kilomètres)	A pied (minutes)	En mob. douce (minutes)	En voiture (minutes)
Gare	0.65	<1	--	--
Transports publics	0.65	<1	--	--
Autoroute	1.70	--	--	3
Commerces	0.35	5	--	2
Ecole publique	0.50	7	4	2
Hautes écoles	0.50	5	4	2

Les temps indiqués ci-dessus sont mentionnés à titre indicatif et peuvent varier en fonction du trafic, de la vitesse de marche ou de l'itinéraire effectivement emprunté. La distance mentionnée est celle effectuée en voiture (l'itinéraire à pied comporte souvent des raccourcis et celui en transport public des détours).

Sur la base du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) soumis en septembre 2023, le bien se situe dans le "Pôle Gare" dont un cahier des charges spécifique a été mis en place. Le statut légal selon le PAZ en vigueur stipule que cette zone peut accueillir des constructions et installations publiques B, des habitations, du commerces et des bureaux à aménager.

Le règlement stipule :

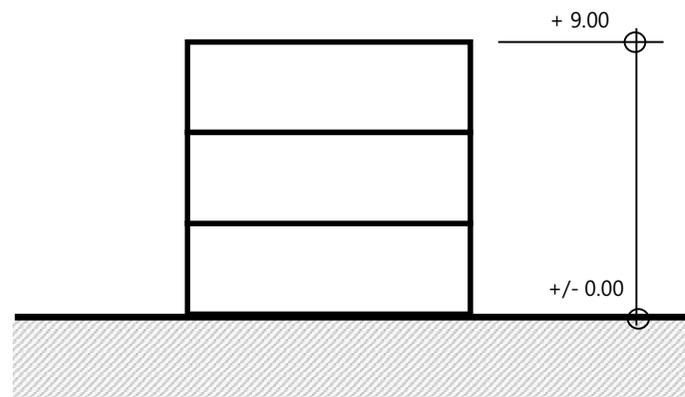
- un plan d'aménagement spécial (PAS)
- l'IBUS est de 1.2 minimum. Une majoration de 0.2 peut avoir lieu si qualité d'ensemble et d'architecture, majoration selon le RCCZ pour stationnement en souterrain jusqu'à 30%

Bâtiment :

Basée sur le projet du quartier de la gare, la construction d'un bâtiment administratif pour l'extension de l'HEP est prévue. L'emprise au sol sera de 1'300 m² afin de respecter une largeur de 20 mètres et une longueur de 65 mètres. Le bâtiment prévu aura 3 étages hors-sol.

Le volume total sera ainsi d'environ 11'670 m³ et sa surface brute de 3'890 m², soit une surface locative (surface brute prise en considération à 90% afin de déduire les circulations) de 3'501 m².

La coupe d'un immeuble, dessinée à aucune échelle et établie à titre informatif et d'aide à la compréhension du calcul, pourrait par exemple être la suivante :



Saint-Maurice - Place de la Gare

Données du projet

Bâtiment de la HEP

En fonction des besoins et de la répartition du programme dans quelques autres bâtiments du site, le bâtiment principal de la HEP vient s'implanter sur la place de la gare. L'étude de faisabilité propose de développer le bâtiment sur trois niveaux pour permettre une intégration harmonieuse mais aussi conserver le dégagement sur le grand paysage. Une largeur de 20 m est induite par le besoin d'une salle de gymnastique/mouvement de 16 m de large minimum. Pour avoir l'ensemble des surfaces de plancher déterminantes demandées, le bâtiment se développe sur une longueur de 65 m.

De ce fait le volume occupe une place importante sur le nouvel espace public. Il est attendu que l'expression architecturale soit forte de par sa fonction de bâtiment public et vienne qualifier l'ensemble de l'espace public de la gare tout en garantissant une bonne intégration architecturale dans le contexte historique de la gare, aspect indispensable pour répondre aux exigences liées à la protection des monuments et des sites.



Figure 30 : Perspective de la place de la gare nord

Droits à bâtir

Sur cette base, les potentiels des droits à bâtir sont les suivants :

Parcelle	Bâtiment	Emprise au sol	Nombre de niveaux	Surface de plancher	
Extension HEP	G	1'300 m ²	3	3'890 m ²	
	C			880 m ²	
	E			540 m ²	
	I			690 m ²	
				Total	6'000 m²

Cette expertise porte uniquement sur le bâtiment G pour une surface de plancher de 3'890 m².

Dimensionnement stationnement

Le dimensionnement du stationnement est calculé selon les normes en vigueur VSS. En fonction des programmations, des surfaces et de la part de mobilité douce, les besoins en stationnement diffèrent. Ainsi les besoins seront plus importants pour des programmes de type services que pour du logement. Le site de l'étude étant situé très proche de la gare, les besoins sont réduits de 50%.

Le besoin total en places de stationnement pour les véhicules motorisés est de 119 places de parc. Selon les normes VSS, il est à considérer un besoin de 26 m² par place qui intègre les besoins de circulation et de l'ouvrage. Sur cette base, la surface nécessaire est de 3'120 m².

Selon la variante proposée, le parking en ouvrage propose une surface de 2'750 m² selon les aspects fonciers et les attentes des propriétaires. Il se répartit sur deux niveaux. Ainsi il est attendu qu'environ 105 places de place de parc puissent être réalisés. Il est considéré que les possibilités de mutualisation des places de parc entre les habitants et les employés du site permettent de répondre aux besoins du site.

Toujours selon les normes VSS il est estimé un besoin de 408 places de vélos.

Il est attendu que le bâtiment à proximité (abritant les toilettes actuellement) direct de la gare soit transformé en vélostation pour les besoins de la gare. Un couvert de 15 m par 8 m complète les besoins.

L'expertise ne comprend pas la valorisation de places de stationnement pour la Place de la Gare, car nous supposons qu'elles seront toutes implémentées ensemble sur une partie de la parcelle non expertisée dans ce mandat.

Cadastre



Monuments historiques et recensement architectural

Il n'y a actuellement aucune construction sur la partie de la parcelle expertisée dans ce rapport.

Nous précisons toutefois que la parcelle se situe en zone archéologique. Nous supposons qu'aucune découverte ne sera fait lors du commencement des travaux et admettons cela comme n'ayant aucun impact sur la valeur.

Zone d'affectation



La parcelle est colloquée en zone de construction et d'installation publique. C'est également une zone réservée.

COS selon règlement	COS effectif	Disponible
CUS selon règlement	CUS effectif	Disponible
CM selon règlement	CM effectif	Disponible
Hauteur maximale	Nombre de niveaux autorisés	
Distance aux limites		
Possibilités de développement	L'étude des possibilités constructibles ne fait pas partie de notre mandat.	

Le COS (Coefficient d'Occupation du Sol) correspond au rapport entre la surface au sol occupée par les bâtiments et la surface de la parcelle.

Le CUS (Coefficient d'Utilisation du Sol) correspond au rapport entre la surface brute de plancher habitable (y compris les murs) et la surface de la parcelle.

Le CM (Coefficient de Masse) correspond au rapport entre le volume constructible et la surface de la parcelle.

Cadastre des sites pollués



La parcelle n'est pas recensée au Cadastre en ligne des sites pollués du Canton du Valais et il n'y a aucun indice pouvant laisser penser à un quelconque risque écologique

Carte des dangers naturels

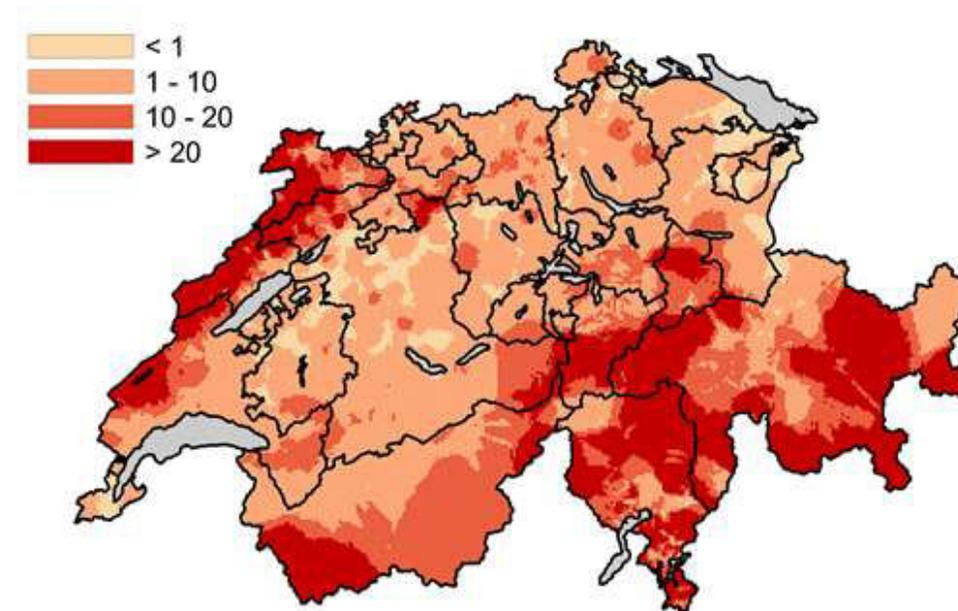


La parcelle n'est pas répertoriée en zone de dangers géologiques.

La parcelle n'est pas répertoriée en zone de dangers hydrologiques.

Les caractéristiques géologiques et les conditions hydrogéologiques de la parcelle ne sont pas connues. Nous émettons donc les réserves d'usage concernant les éventuelles plus-values qui devraient être engagées au niveau des travaux préparatoires spéciaux et des fondations des bâtiments à bâtir en cas de potentiel de développement.

Carte du radon en Suisse



Le radon est un gaz radioactif naturel. Les valeurs légales ont été remplacées dès le 01.01.2018 par une valeur de référence unique de 300 Bq/m3, (art. 155 Ordonnance sur la radioprotection ORaP). Une carte interactive du territoire suisse (cf. Office fédéral de la santé publique) permet d'obtenir une probabilité de dépassement de la valeur de référence pour un endroit spécifique.

Les bâtiments présentant une concentration élevée de radon ou dans lesquels il y a lieu de suspecter une telle concentration devraient faire l'objet d'une analyse. En cas de dépassement de la valeur limite, le propriétaire doit effectuer les assainissements nécessaires. Dans la majorité des cas, ces travaux seront cependant simples (p. ex. ventilation) et peu impactants pour la valeur du bien-fonds. Toutefois, seule une analyse effectuée par une entreprise spécialisée permettrait de chiffrer cas échéant les coûts liés à ce risque et faute de disposer de ces informations, nous ne prenons aucune déduction en compte.

Pour l'objet qui nous occupe, la probabilité de dépassement de la valeur de référence est de : **6%**
(niveaux de risque (%): <1=très faible, 1-10=faible, 10-20=moyen, >20=élevé)

L'indice de confiance de cette probabilité est : **moyen.**

Loi sur l'énergie

Eau chaude et chauffage :

La législation prévoit, pour les nouveaux bâtiments, qu'au plus 80% des besoins de chaleur maximaux autorisés pour le chauffage et l'eau chaude peuvent être couverts par des énergies non renouvelables.

Certificats énergétiques des bâtiments – CECB®, CECB+® et Display®

Le CECB® est propriété de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et constitue le Certificat énergétique cantonal officiel des bâtiments. Il montre d'une part l'efficacité de l'enveloppe du bâtiment et d'autre part, la quantité d'énergie nécessaire à un bâtiment utilisé de façon standard. Ceci est valable pour des bâtiments existants mais aussi pour les nouvelles constructions. Le CECB® est identique pour toute la Suisse. Il est établi aux frais du propriétaire (vendeur).

Le CECB® constitue l'étiquette énergie officielle d'un bâtiment d'habitation.

Le CECB+® est l'instrument de rentabilité des projets d'assainissement. La fiabilité des valeurs est garantie par un processus standardisé selon les normes SIA.

L'établissement d'un CECB® n'est actuellement pas obligatoire en Valais, mais la Loi cantonale sur l'énergie est en cours de révision. Le Canton du Valais incite les propriétaires à établir un CECB® de manière volontaire. Sous certaines conditions, l'octroi de subventions pour l'installation de panneaux solaires thermiques, le remplacement du système de chauffage à base d'énergie fossile ou le chauffage au bois, est soumis à l'établissement d'un CECB®.

Secteur gare

Saint-Maurice - Variante finale - 11 octobre 2023

Légende

Généralités

	Périmètre étude de faisabilité		National
	Périmètre élargi pour les aspects mobilité		Régional
	Bâtiment existant		Local
	Bâtiment à démolir		
			Bâtiments protégés

Aspects urbanistiques

	Secteur en cours de développement		Reconversion des bâtiments attendue
	Passage sous voie existant		Reconversion en vélostation
	Aménagement imperméable		Réserve pour un passage inférieur
	Aménagement perméable		Programme de la Poste
			Programme de logement
			Programme HEP
			Service

Aspects mobilités

	Régime de circulation attendu		Piétons
	Sens unique		Transports publics
	Parkings existants et projetés		Chaussée
	Sous-voies		Dépose
	Rampe		Taxis
	Extension quai		Parking P+R
			Zone de débord CFF
			Suppression



Remarques particulières

Dans le cadre de cette expertise, nous supposons :

- que le règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) soumis en septembre 2023 a été approuvé,
- que le projet "variante finale" dans l'étude de faisabilité urbanistique et architecturale, avec volet "mobilité et transport" est accepté,
- que les places de parking ne seront pas construites directement dans les bâtiments et n'occupe pas de surface de plancher des trois biens,
- que lors de la mise en œuvre du projet, aucune découverte archéologique ne soit faite et donc qu'aucun délai impactera le développement,
- que les bâtiments sont construits, loués et opérationnel à la date de valorisation.
- que le bâtiment construit est intégralement utilisé à des fins d'école et que le bien est constitué de trois étages hors-sol.



Voie de circulation et places de parking du P+Rail



Accès et places de parking du P+Rail



Ancien rail de train et places de parking du P+Rail



Ancien rail de train et voie ferroviaire en activité



Voie de circulation et places de parking du P+Rail

Saint-Maurice - Place de la Gare

Surfaces, volumes et revenus



Répartition des affectations	SBP	Pondération	SNP	Hauteur	Volume	Prix/m3	Coût du bâti	CHF/m2	Revenu ann.	Part	Total vente
Logements en utilité publique											
Logements en marché libre											
Logements soumis LPPPL											
Appartements vendus en PPE											
Commerce / administration	3,890 m2	90.0%	3,501 m2	3.00	11,670 m3	600	7,001,986	220	770,218	100.0%	
Artisanat / industrie											
Hôtellerie / restauration											
Total des surfaces hors-sol	3,890 m2	90.0%	3,501 m2		11,670 m3	600	7,001,986				
Sous-sol :											
Total					11,670 m3	600	7,001,986		770,218		

Les locaux sont admis comme étant livrés en gris.

	Années 1-10	%
Habitation et places de parc		
Taux de base	2.41%	
Utilisation	0.10%	
Situation macro	0.40%	
Situation micro	-0.05%	
Propriété	-0.05%	
Location	0.10%	
Taux d'escompte nominal	2.91%	
Part de l'état locatif		
Frais financiers pondérés habitation		
Commerce / administratif		
Taux de base	2.41%	
Utilisation	1.00%	
Situation macro	0.35%	
Situation micro	0.44%	
Propriété		
Location	0.80%	
Taux d'escompte nominal	5.00%	
Part de l'état locatif	100.00%	
Frais financiers pondérés commerce / administratif	5.00%	
Artisanat / industrie		
Taux de base	2.41%	
Utilisation	1.50%	
Situation macro	0.80%	
Situation micro	-0.05%	
Propriété	0.50%	
Location	0.50%	
Taux d'escompte nominal	5.66%	
Part de l'état locatif		
Frais financiers pondérés commerce / administratif		
Restauration / hôtellerie		
Taux de base	4.20%	
Taux d'escompte nominal	4.20%	
Part de l'état locatif		
Frais financiers pondérés restauration hôtellerie		
Taux des frais financiers et taux de répercussion moyen	5.00%	

	EXIT	%
Inflation	0.50%	
Indexation revenus	40.00%	
Part de l'inflation	0.21%	
Taux d'escompte réel	2.70%	
Inflation	0.50%	
Indexation revenus	100.00%	
Part de l'inflation	0.53%	
Taux d'escompte réel	4.47%	
Taux		
Inflation	0.30%	
Indexation revenus	100.00%	
Part de l'inflation	0.31%	
Taux d'escompte réel	5.35%	
Inflation	0.30%	
Indexation revenus	100.00%	
Part de l'inflation	0.31%	
Taux d'escompte réel	3.89%	

Répercussion des travaux	
	55%
	20%
	20%
	20.00%

La **méthode DCF** (Discounted Cash Flow), ou méthode des flux de trésorerie actualisés, est une méthode de valeur de rendement dynamique qui consiste à considérer ce qu'un acheteur serait prêt à payer sur la base des cash-flows (flux de trésorerie) que l'objet va générer dans le futur.

Les cash flows ainsi déterminés sont actualisés au jour de l'estimation à l'aide d'un taux qui prend en compte les risques liés à la typologie, à la situation de l'immeuble et aux conditions économiques qui prévalent au jour de l'expertise.

Dans le cas présent, nous prenons en considération une période de 10 ans.

Les évolutions **des charges d'exploitation, des frais d'entretien et du coût de construction** sont prises en compte conformément aux évolutions économiques attendues.

Impact des variables : l'élaboration, comme la lecture, d'un tableau DCF doivent être effectuées en tenant compte de la précision toute relative des chiffres employés. Il est en effet impossible de prévoir de manière absolue l'évolution des charges et produits, puisqu'ils sont tous les deux soumis à des facteurs internes et externes dont l'évolution ne peut être totalement maîtrisée.

Enveloppe	Descriptif
Gros-œuvre	
Dalles	
Murs intérieurs	
Charpente / toiture	
Couverture	
Ferblanterie	
Façades	
Fenêtres	
Vitrage	
Volets	
Stores	
Toiles de tente	
Intérieurs	
Cuisine	
Appareils sanitaires	
Electricité	
Revêtements des sols	
Revêtement des murs	
Revêtement plafonds	
Circulations, dégagements	
Technique	
Ascenseur	
Chauffage	
Citerne	
Distribution chauffage	
Distribution d'eau	
Ecoulements	
Chauffe-eau	
Ventilation	
Extérieurs	
Jardin	
Circulations	
Place de jeux	

	Surfaces	Admis (CHF/m2/an)	Totales (CHF)
Charges d'exploitation habitation	-	35.00	-
Charges d'exploitation commerces / administratif	3,501	10.00	35,009.93
Charges d'exploitation artisanat / industrie	-	5.00	-
Charges d'exploitation restauration / hôtellerie	-	5.00	-
Charges d'exploitation totales	3,501	10.00	35,009.93
Frais d'entretien habitation	-	20.00	-
Frais d'entretien commerce / administratif	3,501	10.00	35,009.93
Frais d'entretien artisanat / industrie	-	5.00	-
Frais d'entretien restauration / hôtellerie	-	5.00	-
Frais d'entretien totaux	3,501	10.00	35,009.93
CAPEX habitation	-	30.00	-
CAPEX commerce / administratif	3,501	10.00	35,009.93
CAPEX artisanat / industrie	-	15.00	-
CAPEX restauration / hôtellerie	-	20.00	-
Frais d'entretien totaux	3,501	10.00	35,009.93
Taux hypothécaire de référence		1.75%	-
Cycle de rénovation		25 ans	

En l'absence d'un budget prévisionnel, les charges d'exploitation et les frais d'entretien sont basés sur les ratios usuels en la matière. Elles prennent en compte le fait que conformément à l'usage en matière de baux commerciaux, les locataires prennent à leur charge une grande partie de ces frais par le biais d'un décompte de frais accessoires.

Aucun descriptif de construction ne nous a été remis à ce stade. Nous admettons ainsi que la qualité de construction ainsi que les revêtements seront conformes aux attentes actuelles des locataires.

Terrain (CFC 0 et 1)	Surface (m ²)	CHF/m ²	CHF	%
Terrain	3,242	1,403	4,550,000	36.9%

Bâtiments (CFC 2)	Volume (m ³)	CHF/m ³	CHF (à neuf)	Vétusté %	Vétusté CHF	CHF (en l'état)	%
Bâtiment HEP	11,670	600	7,001,986	-	-	7,001,986	
Bâtiment 2	-	-	-	-	-	-	
Bâtiment 3	-	-	-	-	-	-	
Bâtiment 4	-	-	-	-	-	-	
	11,670	600	7,001,986	-	-	7,001,986	56.8%

Install. d'exploitation (CFC 3)	% du CFC 2	CHF (à neuf)	Vétusté %	Vétusté CHF	CHF (en l'état)	%
Installations d'exploitation		-	-	-	-	
Installations forfaitaires		-	-	-	-	

Amén. extérieurs (CFC 4)	Surface (m ²)	CHF/m ²	CHF (à neuf)	Vétusté %	Vétusté CHF	CHF (en l'état)	%
Aménagements extérieurs	1,942	150	291,300	-	-	291,300	
Aménagements spéciaux			-	-	-	-	
Aménagements forfaitaires			-	-	-	-	
			291,300	-	-	291,300	2.4%

Frais secondaires (CFC 5)	% des CFC 2 et 4	CHF	Vétusté %	Vétusté CHF	CHF (en l'état)	%
Total frais secondaires	7.00%	490,139	-	-	490,139	4.0%

Total valeur à neuf	12,333,425	100.0%
Total vétusté		
Valeur de l'usufruit		
Valeur du droit d'habitation		
Terrain excédentaire		
Valeur intrinsèque	12,333,425	

Méthodologie

La valeur intrinsèque correspond à la valeur des bâtiments érigés sur une parcelle, à laquelle s'ajoutent le coût des aménagements extérieurs, des frais secondaires de construction, ainsi que de la valeur du terrain. La valeur s'obtient ainsi par l'addition de plusieurs composants, soit:

Valeur du terrain obtenue par l'analyse du site et du marché se rapportant à l'immeuble, l'examen des volumes construits ou constructibles, des parties de terrain utilisées ou utilisables et donc des droits à bâtir utilisés ou potentiels, pour en définir la valeur, l'incidence financière des servitudes, des contraintes légales ou conventionnelles grevant l'immeuble, diminuée des éventuels frais de démolition et de travaux spéciaux.

La part de la valeur intrinsèque qui correspond au terrain est calculée sur la base d'une incidence foncière. Elle indique la proportion de la valeur du terrain par rapport à la valeur intrinsèque totale à neuf. Elle est déterminée et admise en fonction de la micro situation de la parcelle et de la typologie de bâtiment (villa, immeuble de rendement, halle commerciale, etc.) qui y est (ou qui peut y être) construit.

Dans le cas où la surface de la parcelle est trop importante en regard de la construction existante, le terrain est divisé en une surface utile à la construction et une surface d'agrément correspondant au solde la parcelle.

Coût de la construction à neuf dans le confort actuel du bâtiment, diminuée de la dépréciation (vétusté et obsolescence notamment juridique) et tenant compte de son degré d'entretien.

Coût des équipements, des aménagements extérieurs et des infrastructures (raccordements, murs, trottoirs, jardin, etc...) diminuée de leur dépréciation.

Pour le cas où la valeur des **frais secondaires et financiers** n'est pas comprise dans le coût de construction, des frais secondaires et financiers sont ajoutés. Ceux-ci doivent également être amortis en tenant compte de l'âge et de l'état du bâtiment. La valeur intrinsèque n'est pas prise en compte pour la détermination de la valeur vénale.

Saint-Maurice - Place de la Gare

Valeur DCF après travaux



Produits	Inflation	Période initiale	2025 1	2026 2	2027 3	2028 4	2029 5	2030 6	2031 7	2032 8	2033 9	2034 10	Exit 11
Logements en utilité publique													-
Vacance													1.00%
Logements en marché libre													-
Vacance													1.00%
Logements soumis LPPPL													-
Vacance													1.00%
Commerce / administration	0.50%	770,218	774,070	777,940	781,830	785,739	789,667	793,616	797,584	801,572	805,580	809,607	813,656
Vacance	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%	1.50%
Artisanat / industrie													-
Vacance													2.00%
Hôtellerie / restauration													-
Places de parc en location													-
Vacance													1.00%
Total des revenus locatifs y compris la vacance		758,665	762,458	766,271	770,102	773,953	777,822	781,711	785,620	789,548	793,496	797,463	801,451
Hausse du revenu suite activation de la vétusté													4,948
Revenus totaux		758,665	762,458	766,271	770,102	773,953	777,822	781,711	785,620	789,548	793,496	797,463	806,399
Charges													
Charges d'exploitation	0.50%	-35,010	-35,185	-35,361	-35,538	-35,715	-35,894	-36,073	-36,254	-36,435	-36,617	-36,800	-36,984
Frais d'entretien	0.50%	-35,010	-35,185	-35,361	-35,538	-35,715	-35,894	-36,073	-36,254	-36,435	-36,617	-36,800	-36,984
Rente de DDP													
Rattrapage de vétusté													
CAPEX	0.50%	-35,010	-35,185	-35,361	-35,538	-35,715	-35,894	-36,073	-36,254	-36,435	-36,617	-36,800	-36,984
Total des charges	-	-105,030	-105,555	-106,083	-106,613	-107,146	-107,682	-108,220	-108,761	-109,305	-109,852	-110,401	-110,953
Cash-flow annuel		653,635	656,904	660,188	663,489	666,806	670,140	673,491	676,859	680,243	683,644	687,062	695,446
Taux d'actualisation		5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%	4.47%
Facteur d'actualisation		1.00	0.95	0.91	0.86	0.82	0.78	0.75	0.71	0.68	0.64	0.61	0.58
Cash-flow actualisé / valeur de sortie en EXIT actualisée		653,635	625,622	598,810	573,147	548,583	525,073	502,569	481,031	460,415	440,683	421,797	9,094,334
Valeur actuelle des cash-flows année 1 à 10		5,177,730											
Valeur de sortie		9,094,334											
Frais d'achat		-											
Valeur vénale		14,270,000											
Taux de rendement brut en période initiale		5.32%											

Saint-Maurice - Place de la Gare

Valeur du foncier et valeur du parking à ce jour



Valeur du foncier

Surface de la parcelle		3,242 m2
Surface au sol de l'immeuble		1,300 m2
Volume hors-sol (surface au sol x hauteur hors sol)	9 mètres	11,670 m3
Revenu locatif annuel net		770,218 CHF

Valeur DCF **14,270,000 CHF**

CFC 2 - Coût de construction hors sol	600 CHF/m3	-7,001,986 CHF
CFC 4 - Aménagements extérieurs	150 CHF/m2	-291,300 CHF
CFC 5 - Fais secondaire	7%	-490,139 CHF
Marge profit/risque	10%	-1,427,000 CHF

Solde **5,059,575 CHF**

Frais d'étude		-100,000 CHF
Frais d'équipements	50 CHF/m2	-162,100 CHF
Frais de mise en valeur (1/12 du revenu locatif annuel net)		-64,185 CHF
Droits de mutation	4%	-182,050 CHF

Valeur du foncier 4,551,241 CHF

Valeur du foncier arrondi **4,550,000 CHF**

Valeur du parking à ce jour

Revenu locatif annuel net actuel	54'000
Charges d'exploitation à charge du propriétaire (supputé)	-2'000
Frais d'entretien à charge du propriétaire (supputé)	-2'000
Revenu net	50'000
Taux d'actualisation	3.5%

Valeur de rendement à ce jour **1'428'571**

Forces

Terrain libre de toutes constructions permettant un développement sans coût de démolition,

Topologie plate du terrain, facilitant le développement d'un bâtiment,

Le site est facilement accessible pour les véhicules ainsi que pour les piétons et à proximité de la gare CFF de Saint-Maurice,

Service P+Rail futur sera à proximité du bien.

Faiblesses

Zone de construction et d'installation publique limitant les opportunités de développement.

Risques

Projet dépendant de l'approbation du nouveau règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) soumis en septembre 2023,

Augmentation des coûts de construction,

Incertitude liée à la situation économique actuelle (augmentation des taux, inflation...).

Opportunités

Construction d'un bien conforme au règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) soumis en septembre 2023,

Création d'un bâtiment aux normes ESG actuelles et futures,

Implémentation d'espace vert sur la partie de la parcelle non bâtie.

Valeur vénale

La valeur vénale consiste à établir quel pourrait être le prix de vente sur le marché actuel. Ce prix se fonde sur ce que l'objet peut rapporter, compte tenu de sa situation, de ses impératifs techniques et de son éventuelle réserve locative. Pour ce type d'objet, c'est généralement sur la base de son rendement que cette valeur est définie, la valeur intrinsèque n'étant pas prise en compte, sauf pour des objets atypiques (par exemple : immeubles représentatifs).

La valeur après travaux retenue correspond donc à la valeur de rendement calculée ci-dessus, soit :

14'270'000 CHF

alors que la valeur du foncier s'élève à :

4'550'000 CHF

Il est toutefois admissible que la valeur retenue puisse faire l'objet de négociations à hauteur de +/- 5% selon que l'on soit en position de vendeur ou d'acheteur.

Le marché actuel reste avec une faible quantité d'opportunités d'achats d'immeubles de rendement à des prix attractifs. Certains investisseurs sont prêts à tabler sur des rendements de fonds propres relativement bas. Par ailleurs, un acheteur pourrait actuellement tabler sur un coût des fonds étrangers sensiblement inférieur au taux retenu et accepter ainsi de payer un prix plus fort grâce à ce levier.

Ethique et déontologie

Les soussignés attestent de leur parfaite neutralité et impartialité dans le cadre de la présente expertise.

Réserves

La valeur correspond à une estimation du prix de l'objet au jour de l'estimation et en considération des conditions qui prévalent à cet instant.

La validité de cette expertise est de 12 mois, ceci sous réserve d'évolutions économiques ou légales majeures.

La présente expertise ne prend pas en considération les éventuelles problématiques juridiques liant le propriétaire avec des tiers (p.ex. suspension de la couverture d'assurance incendie due au non-paiement de la prime, contentieux avec des locataires, ...).

La valeur est établie hors déduction des droits de mutation.

La valeur est établie hors prise en compte d'une éventuelle charge fiscale latente (impôts ordinaires, impôts sur les gains immobiliers, TVA).

La valeur est établie hors prise en compte de travaux préparatoires spéciaux et/ou de types de fondations spécifiques en lien avec d'éventuelles problématiques liées à la nature géologique du terrain.

La présente estimation a été élaborée à partir des documents et informations tels que communiqués par le mandant et/ou à partir des éléments tels que recueillis auprès de diverses instances privées ou officielles.

L'expert présume que toutes ces données sont fiables et complètes. Pour autant l'expert ne garantit ni leur exactitude ni leur exhaustivité et décline partant toute responsabilité pour les erreurs, susceptibles d'affecter les affirmations et conclusions de la présente estimation qu'elles pourraient contenir.

Les auteurs de cette estimation immobilière excluent par avance toute responsabilité pour l'usage et l'interprétation que des tiers pourraient en faire.

Le présent dossier est exclusivement destiné au mandant ci-dessus désigné. Toute pièce le composant ne peut être ni copiée, ni reproduite ou remise à des tiers sans l'accord préalable exprès de l'expert.

Lausanne, le 22.12.2023

CBRE

Marina Burgener
Junior Consultant

Yves Cachemaille | MRICS
Senior Director | Head of Valuation and Advisory
Expert breveté | Gérant breveté

Le présent rapport d'évaluation (ci-après : le "Rapport") a été préparé par CBRE (Geneva) SA (ci-après : "CBRE") exclusivement pour le Client. Le Rapport est confidentiel et ne doit pas être divulgué à une autre personne que le Client sans le consentement écrit préalable de CBRE. CBRE a fourni ce Rapport étant entendu qu'il ne sera vu et utilisé que par le Client et qu'aucune autre personne n'a le droit de s'y fier, à moins que CBRE n'y ait expressément consenti par écrit. Lorsque CBRE a expressément convenu qu'une personne autre que le Client peut se fier au Rapport, CBRE n'a pas plus de responsabilité envers toute partie se référant à ce Rapport qu'elle n'en aurait eu si cette partie avait été désignée comme client conjoint en vertu des termes d'engagement.

La responsabilité globale maximale de CBRE envers toutes les parties, quelle qu'en soit la cause, qu'elle soit contractuelle, délictuelle, par négligence ou autre, ne doit pas dépasser le montant le plus faible entre :

20 % de la valeur du bien visé par l'instruction à la date d'évaluation ; ou
CHF 2 millions ; et

CBRE n'est pas responsable des pertes ou dommages indirects, spécifiques ou consécutifs, quelle qu'en soit la cause, qu'ils soient contractuels, délictuels, par négligence ou autres, découlant du présent Rapport ou en rapport avec celui-ci. Rien dans le présent Rapport n'exclut la responsabilité qui ne peut être exclue par la loi.

Expert

La propriété a été évaluée par des experts qualifiés qui ont respecté le Manuel d'Expertise et d'Evaluation, publié par l'Institution Royale des Chartered Surveyors (RICS-Red Book).

Indépendance

Les frais totaux, y compris les frais pour cette mission, reçus par CBRE (Geneva) SA (ou d'autres sociétés faisant partie du même groupe de sociétés en Suisse) par le destinataire (ou d'autres sociétés faisant partie du même groupe de sociétés) représentent moins de 5,0% du total des recettes suisses.

Disclosure

Le principal signataire de ce Rapport n'a pas été de manière permanente signataire pour des évaluations réalisées pour le même Client, et dans le même but que le présent Rapport. CBRE (Geneva) SA ne réalise pas de manière permanente d'évaluations pour le destinataire de ce Rapport.

Conflits d'intérêt

Nous confirmons que nous n'avons aucun lien avec la propriété et que les copies de nos vérifications portant sur les conflits d'intérêt sont disponibles dans nos documents de travail.

Confidentialité

Ce Rapport est destiné à l'usage exclusif du Client. Par conséquent aucune responsabilité envers des tiers ne sera acceptée pour la totalité ou une partie du contenu.

Publication

Le présent Rapport, en totalité ou en partie, ne doit être ni copié, ni reproduit, ni distribué ou rendu accessible à des tiers à quelque moment que ce soit sans l'accord écrit préalable de CBRE (Geneva) SA.

Document	Disponible	Source	Collecté par	Date	Remarque
Extrait du registre foncier	●	Registre foncier	Mandant	21.11.2023	
Police d'assurance					
Plan cadastral	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Registre des sites pollués	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Dangers naturels	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Zone d'affectation	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Règlement communal sur les constructions	●	Règlement communal	CBRE		
Risque de radon	●	Site de l'OFSP	CBRE		
Risques sismiques	●	Site de l'OF	CBRE		
Secteur de protection des eaux	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Etat locatif					
Baux					
Comptes					
Surfaces	●	Calculées par nos soins	CBRE		
Volumes	●	Calculées par nos soins	CBRE		
Travaux planifiés					
Plans					
Acte constitutif de DDP					
Montant de la rente					
Règlement de la PPE					
Comptes de la PPE					
Plans de la PPE					
Dernier procès-verbal					
Projet	●	Etude faisabilité Gare St-Maurice	Mandant	08.12.2023	
Plan financier					
Plans					
Conventions et autres					

Valeur vénale La valeur vénale ou valeur de marché est le montant auquel des immeubles peuvent être vendus par un vendeur consentant à un acquéreur non lié au vendeur à la date de l'expertise. La valeur vénale suppose que le bien est proposé sur le marché libre, que les conditions de commercialisation de celui-ci en permettent une cession normale, et qu'une période suffisante pour la négociation de la vente, compte tenu de la nature du bien, ont été respectées.

Valeur de rendement La valeur de rendement est la valeur obtenue par la capitalisation des revenus (bruts ou nets) réels ou estimés selon le marché, au moyen d'un taux de capitalisation (cf. définition taux de capitalisation). Elle se base exclusivement sur une approche économique, où l'on considère l'immeuble dans une optique d'investissement et non de jouissance. Elle peut être soit statique (consistant en l'actualisation d'un flux perpétuel), soit dynamique (cf. « valeur actualisée ou DCF » ci-dessous). Toutefois, certains paramètres peuvent être corrigés, afin de tenir compte de certaines variations inscrites dans le temps.

Valeur actualisée ou DCF La détermination de la valeur actualisée est dérivée de celle relative à la valeur de rendement. Elle consiste en une méthode dynamique tenant compte des flux financiers futurs, positifs ou négatifs, générés par l'exploitation de l'immeuble sur une période donnée. L'actualisation de ces flux à un taux d'escompte donne la valeur actuelle nette de l'objet.

Ainsi, la valeur d'un bien immobilier correspond à la somme de toutes les valeurs actuelles des revenus annuels nets et de la valeur actuelle de tous les investissements de rénovation à consentir jusqu'à l'horizon d'évaluation.

Valeur intrinsèque La valeur intrinsèque correspond à la valeur des bâtiments érigés sur une parcelle, à laquelle s'ajoutent le coût des aménagements extérieurs, des frais secondaires de construction, ainsi que de la valeur du terrain. La valeur s'obtient ainsi par l'addition de plusieurs composants, soit:

Valeur du terrain obtenue par l'analyse du site et du marché se rapportant à l'immeuble, l'examen des volumes construits ou constructibles, des parties de terrain utilisées ou utilisables et donc des droits à bâtir utilisés ou potentiels, pour en définir la valeur, l'incidence financière des servitudes, des contraintes légales ou conventionnelles grevant l'immeuble, diminuée des éventuels frais de démolition et de travaux spéciaux.

Coût de la construction à neuf dans le confort actuel du bâtiment, diminuée de la dépréciation (vétusté et obsolescence notamment juridique) et tenant compte de son degré d'entretien.

Coût des équipements, des aménagements extérieurs et des infrastructures (raccordements, murs, trottoirs, jardin, etc...) diminuée de leur dépréciation.

Pour le cas où la valeur des frais secondaires et financiers n'est pas comprise dans le coût de construction, il convient d'ajouter les frais secondaires et financiers. Ceux-ci doivent également être amortis en tenant compte de l'âge et de l'état du bâtiment.

Valeur mixte ou pondérée La valeur mixte consiste à considérer conjointement la valeur intrinsèque et la valeur de rendement. Une pondération de chacune de ces valeurs est définie et obtenue en fonction des caractéristiques de l'immeuble. Son utilisation n'est pas usuelle et doit être dûment argumentée.

Surfaces nettes Les surfaces sont basées sur l'état locatif lorsque celui-ci le mentionne. A défaut, elles sont été calculées sur la base de la surface au sol de l'immeuble de laquelle sont déduits les murs et les éventuelles surfaces communes.

Charges d'exploitation Les charges d'exploitation sont retenues selon la moyenne ressortant des comptes des 3 derniers exercices ou selon un ratio usuel observé, tenant compte notamment de l'affectation des locaux. En effet, en matière de baux commerciaux par exemple, le locataire de ce type de surfaces prend en charge la plus grande partie de ces frais.

Honoraires de gestion Ils peuvent être inclus dans les frais accessoires, à charge du locataire (baux commerciaux) ou inclus dans les charges d'exploitation retenues ou encore admis séparément des charges d'exploitation et considérées conformément aux usages des régies immobilières (en % du revenu locatif).

Risque de vacance Ce qui risque est considéré par typologie d'affectation, selon un pourcentage du revenu locatif.

Vétusté La valeur est corrigée par la vétusté et l'impact des travaux de rénovation sur le revenu locatif.

La vétusté est abordée à travers deux volets, à savoir l'un prenant en considération la vétusté actuelle de l'objet (dans le cas où il n'est pas à l'état de neuf) et l'autre traitant des prochains cycles de rénovation et des hausses de loyers légales qui en découleront.

La vétusté actuelle du coût du bâti (CFC 2) ainsi que celles des installations d'exploitation (CFC 3) et des aménagements extérieurs (CFC 4) ressortent du calcul effectué.

La vétusté future du coût du bâti (CFC 2) est prise en considération en termes de cycles et de pourcentage du coût du bâti, soit la part de travaux qui seront nécessaires aux échéances déterminées.

La vétusté future des installations d'exploitations (CFC 3) est prise en considération à l'aide d'une provision pour remplacement portée en déduction du revenu locatif pour déterminer le revenu net.

Aucune vétusté future n'est retenue pour les aménagements extérieurs (CFC 4).

Surfaces brutes Les surfaces brutes correspondent aux surfaces de plancher, murs extérieurs compris.

Frais d'entretien Les frais d'entretien sont retenus selon la moyenne ressortant des comptes des 3 derniers exercices ou selon un ratio usuel observé, tenant compte notamment de l'affectation des locaux. En effet, en matière de baux commerciaux par exemple, le locataire de ce type de surfaces prend en charge la plus grande partie de ces frais.

Risque de rattrapage ou hausse légale possible Les paramètres des baux peuvent permettre de faire évoluer les loyers à la hausse ou à la baisse. Si ces informations sont disponibles, nous en tenons compte dans nos calculs.

En l'absence des contrats de bail, respectivement des paramètres de fixation des loyers, nous partons du postulat que les paramètres ne permettent pas une baisse et ne tenons donc pas compte d'une péjoration à cet égard.

Hausse sur le revenu suite aux travaux Les hausses légales générées par les travaux sur le bâti (CFC 2) sont capitalisées, puis actualisées, afin de disposer de leur valeur à ce jour. Dites hausses sont généralement admises en répercutant le 50 à 70% de l'investissement, ceci conformément à l'article 14 OBLF. Il convient à cet égard de souligner que certaines lois cantonales, telles les lois sur la démolition et les transformations vaudoises et genevoises sont plus restrictives que le droit du bail en matière de hausse, ce dont il est tenu compte dans l'expertise.

A relever également que si nous ne disposons pas des paramètres de fixation des baux, il est admis qu'ils sont à jour. Cependant, il est important de souligner que si tel n'était pas le cas, la mise à jour de ces paramètres pourrait empêcher ou limiter une hausse comme indiqué ci-dessus.



ANNEXE 8

RAPPORT D'EXPERTISE IMMOBILIERE

Saint-Maurice - Les Iles Nord



Rapport établi par	CBRE Rue du Léman 12 1920 Martigny 027 722 70 22
Mandant	CFF La Bourgeoisie de St-Maurice Armasuisse La Commune de St-Maurice
Objectif de l'expertise	Valeur vénale en vue d'une évaluation de patrimoine
Type d'objet	Terrain à développer
Chef de projet	Marina Burgener Rue du Léman 12 1920 Martigny marinalaura.burgener@cbre.com 027 722 70 22
Relecteur	Yves Cachemaille MRICS Rue Saint-Martin 26 1005 Lausanne yves.cachemaille@cbre.com 021 560 73 50
Visite effectuée le	06.12.2023
Date du rapport	22.12.2023

VALEUR VENALE APRÈS CONSTRUCTION

Valeur vénale 22,120,000 CHF

Valeur du foncier 2,960,000 CHF



Volatilité accrue du marché

Nous attirons votre attention sur les pressions inflationnistes mondiales actuelles (conduisant à des taux d'intérêt plus élevés) qui ont augmenté le potentiel de mouvements négatifs de la valeur du capital et d'une volatilité accrue des marchés immobiliers à court et moyen terme.

L'expérience a montré que le comportement des consommateurs et des investisseurs peut rapidement changer au cours de périodes de volatilité accrue. Les décisions de prêt ou d'investissement doivent tenir compte de ce niveau accru de volatilité et de la possibilité d'une détérioration des conditions de marché.

Il est important de noter que les conclusions présentées dans ce rapport ne sont valables qu'à la date d'évaluation. Le cas échéant, nous recommandons que l'évaluation soit suivie de près, car nous continuons à observer la façon dont les marchés réagissent à l'évolution des événements.

Considérations relatives à la durabilité

La durabilité et les questions environnementales font partie intégrante de l'approche d'évaluation.

Par "durabilité", on entend la prise en compte de sujets tels que l'environnement, les changements climatiques, la santé, le bien-être ainsi que la responsabilité des entreprises. Ces éléments peuvent impacter ou impactent l'évaluation d'un actif.

Dans un contexte d'évaluation, elle englobe un large éventail de facteurs physiques, sociaux, environnementaux et économiques. L'étendue des enjeux comprend les principaux risques environnementaux tels que les inondations, l'efficacité énergétique, le climat, ainsi que les problématiques de conception, de configuration, d'accessibilité, de législation, de gestion et de considérations fiscales, de même que l'utilisation actuelle et passée des terrains.

La durabilité a un impact sur la valeur d'un actif même si elle n'est pas explicitement reconnue. Les évaluateurs observent et restituent les marchés, ils ne les influencent pas. Lorsque nous reconnaissons les impacts de la durabilité sur la valeur, nous reflétons notre compréhension de la manière dont les acteurs du marché tiennent compte des exigences en matière de durabilité dans leurs offres et leurs impacts sur les valeurs de marché.

Adresse	Route des Iles / Route du Léman
Canton	Valais
N° des parcelles	386 et 2410
Surface totale des parcelles	5,590 m ²

Propriétaire	Commune de Saint-Marice
Forme de propriété	Pleine propriété
Superficiaire	



Contexte et brève description

Les zones constructibles des parcelles 386 et 2410 sont actuellement libre de toute construction. Le projet est de construire deux immeubles d'habitation (immeuble K et I) sur la base d'un nouveau règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) soumis en septembre 2023. De plus et à la demande des clients, nous utiliserons un IBUS de 1.2.

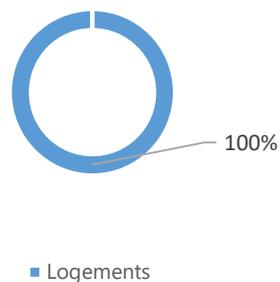
Possibilités constructives	Indice	Niv. hors-sol	Niv. sous-sol	en	Surf. au sol	SBP hors-sol	SBP sous-sol	Volume
Indice brut d'utilisation du sol (IBUS)	1.20	4	1		1,342 m ²	5,366 m ²	1,342 m ²	20,124 m ³
Coefficient d'occupation du sol (COS)								

Répartition des affectations	Part	SBP	CHF/m ²
Logements	100%	5,366 m ²	
Commerce / administration			
Artisanat / industrie			
Hôtellerie / restauration			
Total	100%	5,366 m²	

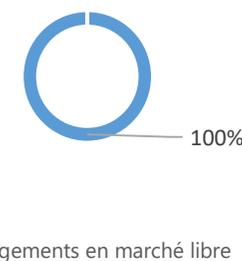
Répartition des logements	Part	SBP	CHF/m ²
Logements en utilité publique			
Logements en marché libre	100%	5,366 m ²	220 CHF
Logements soumis LPPPL			
Appartements vendus en PPE			
Total	100%	5,366 m²	

L'IBUS (Indice Brut d'Utilisation du Sol) correspond au rapport entre la surface brute de plancher totale (y compris les sous-sols) et la surface de la parcelle.

Répartition des affectations

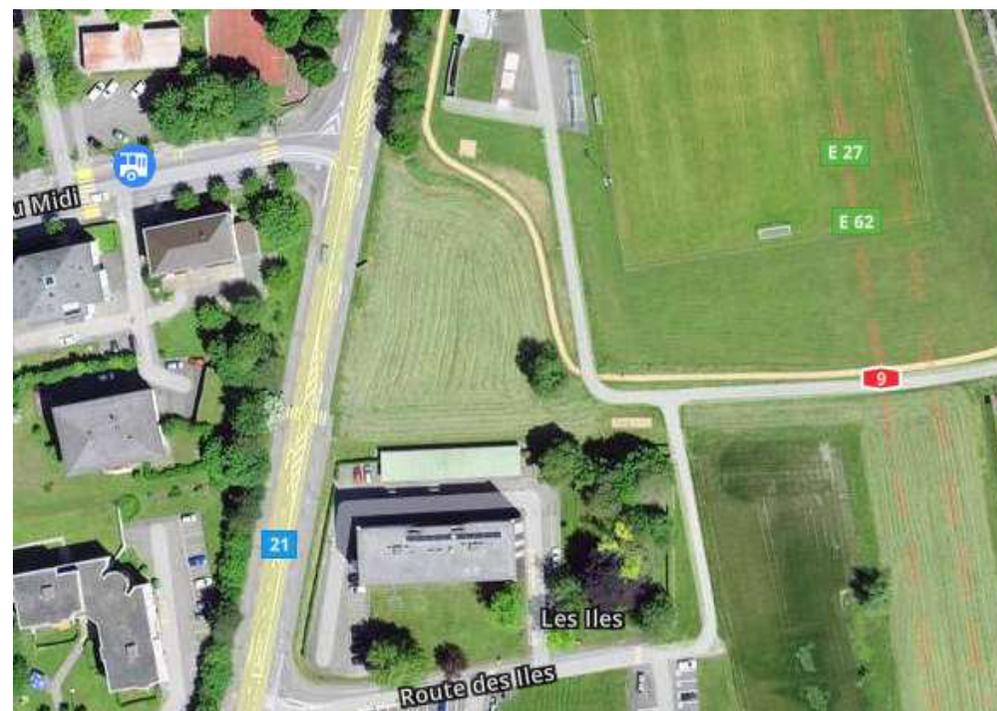


Répartition des logements



Saint-Maurice - Les Iles Nord

Situation et mobilité



Macrosituation

Saint-Maurice est une commune du Canton du Valais qui compte 4'540 habitants (2022), avec 1'883 ménages (2022), dont la taille moyenne est de 2.4 personnes. La commune compte un total de 2'225 unités d'habitations (711 maisons et 1'514 appartements). La quote-part des maisons individuelles à 32% est fortement supérieure à la moyenne nationale (21.3%). Entre 2016 et 2021, 25 appartements par an en moyenne ont été construits. Le taux de logements vacants à 4.9% est fortement supérieur à la moyenne nationale (1.15%). Des 109 appartements vacants, 100% sont dans d'anciennes constructions et 97% sont des appartements locatifs.

Les centres les plus proches en transport individuel sont Monthey (11 min.), Martigny (14 min.) et Aigle (18 min.). En transports publics, les centres les plus proches sont Monthey (8 min.), Aigle (12 min.) et Martigny (15 min.).

Microsituation

Les parcelles se situent route du Léman et route des Iles. Elles sont à proximité de l'autoroute et le centre-ville ainsi que la gare CFF qui sont à 10 minutes de marche. Les parcelles sont de topographie

	Distances (kilomètres)	A pied (minutes)	En mob. douce (minutes)	En voiture (minutes)
Gare	1.00	10	--	2
Transports publics	0.24	3	--	<1
Autoroute	1.30	--	--	2
Commerces	0.75	10	13	3
Ecole publique	0.50	4	--	2
Hautes écoles	0.50	4	--	2

Les temps indiqués ci-dessus sont mentionnés à titre indicatif et peuvent varier en fonction du trafic, de la vitesse de marche ou de l'itinéraire effectivement emprunté. La distance mentionnée est celle effectuée en voiture (l'itinéraire à pied comporte souvent des raccourcis et celui en transport public des détours).

Sur la base du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) soumis en septembre 2023, le bien se situe dans la zone résidentielle à forte densité (R3). Cette zone peut accueillir des habitations collectives, des bureaux et des commerces. À la demande du client, nous avons supposé le bien occupé intégralement par des habitations collectives.

Le règlement stipule que :

- l'IBUS est de 1.2 avec un IBUS minimum de 0.8,
- les surfaces vertes doivent représenter 30% de la surface de la parcelle,
- la hauteur totale ne doit pas dépasser les 21 mètres, dont 2 mètres d'excavation,
- La distance minimum doit être de 4 mètres ou 1/3 de la hauteur hors-sol du bâtiment.

Bâtiment I :

À la demande du client, et en accord avec le règlement, nous avons utilisé un IBUS de 1.2. La surface de plancher est donc de 2'616 m².

Nous suggérons que le bâtiment soit composé de 4 étages hors-sol sur un niveau de sous-sol. Afin de respecter les critères mentionnés précédemment, la surface bâtie est de 523.20 m².

La hauteur sous plafond étant de 3 mètres par étage, nous obtenons un bâtiment d'une hauteur de 13 mètres hors-sol et 15 mètres au total.

La distance entre le bâti et les bordures de la parcelle à respecter est de 8 mètres minimum.

Le volume total du bâtiment I serait ainsi d'environ 7'848 m³ et sa surface brute de 2'616 m², soit une surface habitable (surface brute prise en considération 90% afin de déduire les circulations et murs) de 1'883,5 m² (523,2 m² x 4 niveaux *0,9).

Bâtiment K :

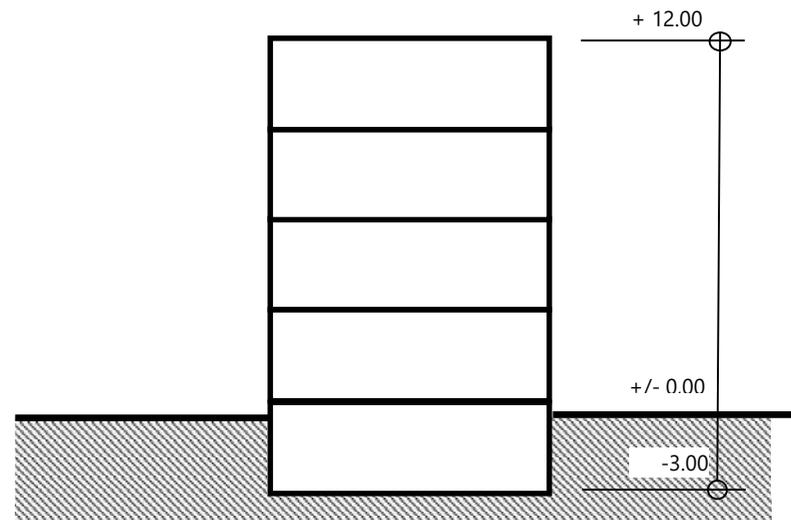
Avec un IBUS de 1.2 la surface de plancher est de 4'092 m².

Afin de maintenir une harmonie entre les constructions, nous supposons une construction de 4 étages hors-sol sur un niveau de sous-sol. La surface bâtie est donc de 818.40 m².

La hauteur sous plafond et la distance à respecter sont similaires au Bâtiment I.

Le volume total du bâtiment K serait ainsi d'environ 12'276 m³ et sa surface brute de 4'092 m², soit une surface habitable (surface brute prise en considération 90% afin de déduire les circulations et murs) de 2'946 m² (818,40 m² x 4 niveaux *0,9).

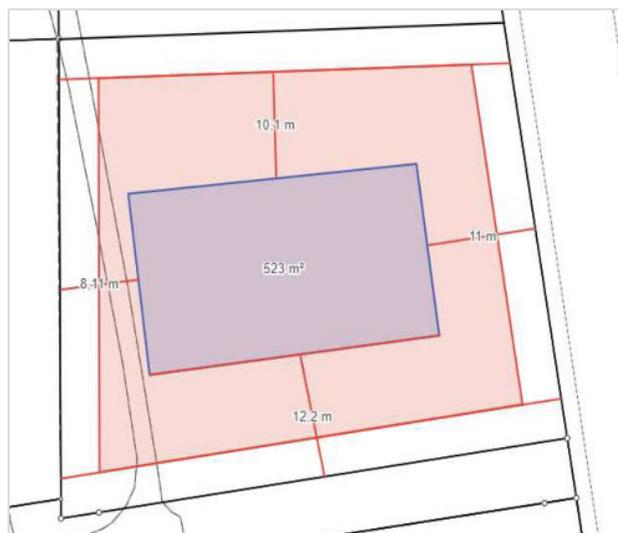
La coupe d'un immeuble, dessinée à aucune échelle et établie à titre informatif et d'aide à la compréhension du calcul, pourrait par exemple être la suivante :



Données du projet

Afin de garantir que la surface de plancher puisse être disposé au sol tout en respectant le règlement et tout particulièrement la distance entre le bâtiment et les bordures des parcelles, nous avons simulé un emplacement du bien :

Bâtiment I :



Bâtiment K :



Cadastre



Monuments historiques et recensement architectural

Il n'y a aucune construction sur les deux parcelles expertisées dans ce rapport.

Zone d'affectation



La parcelle sera colloquée en zone de forte densité.

COS selon règlement	COS effectif	Disponible
CUS selon règlement	CUS effectif	Disponible
CM selon règlement	CM effectif	Disponible
Hauteur maximale	Nombre de niveaux autorisés	
Distance aux limites		
Possibilités de développement	L'étude des possibilités constructibles ne fait pas partie de notre mandat.	

Le COS (Coefficient d'Occupation du Sol) correspond au rapport entre la surface au sol occupée par les bâtiments et la surface de la parcelle.

Le CUS (Coefficient d'Utilisation du Sol) correspond au rapport entre la surface brute de plancher habitable (y compris les murs) et la surface de la parcelle.

Le CM (Coefficient de Masse) correspond au rapport entre le volume constructible et la surface de la parcelle.

Cadastre des sites pollués



Les parcelles ne sont pas recensées au Cadastre en ligne des sites pollués du Canton du Valais et il n'y a aucun indice pouvant laisser penser à un quelconque risque écologique.

S'agissant de l'amiante, cette substance était utilisée dans différents produits de construction entre 1904 et 1990, et principalement dans les bâtiments des années 50 à 70. Le terrain étant libre de toute construction, ce risque est inexistant.

Risques juridiques

Servitudes	Droit de superficie en faveur de Association Calorabois (parcelle 386).
Annotations	Néant
Mentions	Néant
Usufruit	Néant
Droit d'habitation	Néant

Risques économiques

Marché	Situation économique actuelle (taux, inflation...)
--------	--

Risques techniques

Néant

Risques situationnels

Site pollué	Néant
Radon	Voir page "Carte des dangers naturels et radon"

Carte des dangers naturels

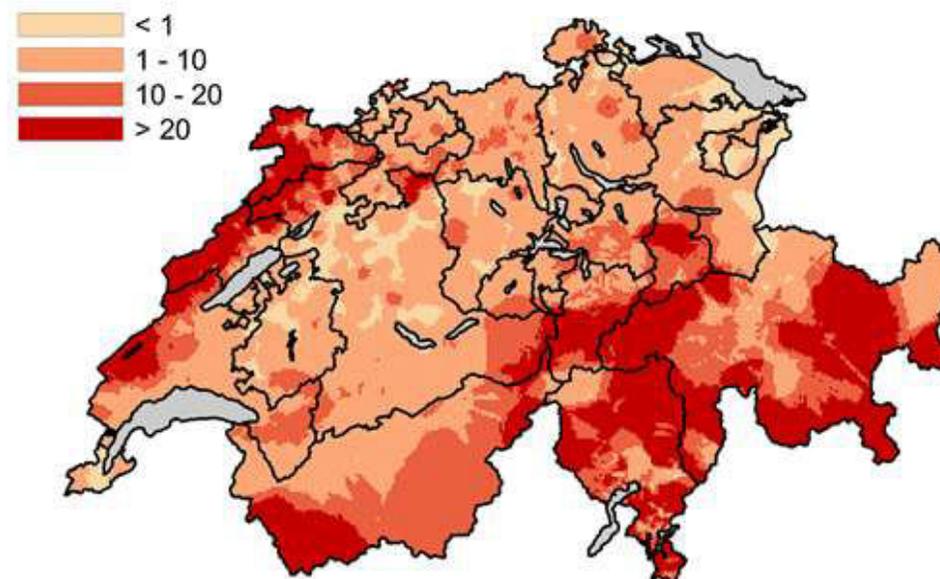


La parcelle n'est pas répertoriée en zone de dangers géologiques.

Zone de dangers hydrologiques résiduel.

Les caractéristiques géologiques et les conditions hydrogéologiques de la parcelle ne sont pas connues. Nous émettons donc les réserves d'usage concernant les éventuelles plus-values qui devraient être engagées au niveau des travaux préparatoires spéciaux et des fondations des bâtiments à bâtir en cas de potentiel de développement.

Carte du radon en Suisse



Le radon est un gaz radioactif naturel. Les valeurs légales ont été remplacées dès le 01.01.2018 par une valeur de référence unique de 300 Bq/m³, (art. 155 Ordonnance sur la radioprotection ORaP). Une carte interactive du territoire suisse (cf. Office fédéral de la santé publique) permet d'obtenir une probabilité de dépassement de la valeur de référence pour un endroit spécifique.

Les bâtiments présentant une concentration élevée de radon ou dans lesquels il y a lieu de suspecter une telle concentration devraient faire l'objet d'une analyse. En cas de dépassement de la valeur limite, le propriétaire doit effectuer les assainissements nécessaires. Dans la majorité des cas, ces travaux seront cependant simples (p. ex. ventilation) et peu impactants pour la valeur du bien-fonds. Toutefois, seule une analyse effectuée par une entreprise spécialisée permettrait de chiffrer cas échéant les coûts liés à ce risque et faute de disposer de ces informations, nous ne prenons aucune déduction en compte.

Pour l'objet qui nous occupe, la probabilité de dépassement de la valeur de référence est de : **6%** (niveaux de risque (%) : <1=très faible, 1-10=faible, 10-20=moyen, >20=élevé)

L'indice de confiance de cette probabilité est : **moyen.**

Loi sur l'énergie

Eau chaude et chauffage :

La législation prévoit, pour les nouveaux bâtiments, qu'au plus 80% des besoins de chaleur maximaux autorisés pour le chauffage et l'eau chaude peuvent être couverts par des énergies non renouvelables.

Certificats énergétiques des bâtiments – CECB®, CECB+® et Display®

Le CECB® est propriété de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et constitue le Certificat énergétique cantonal officiel des bâtiments. Il montre d'une part l'efficacité de l'enveloppe du bâtiment et d'autre part, la quantité d'énergie nécessaire à un bâtiment utilisé de façon standard. Ceci est valable pour des bâtiments existants mais aussi pour les nouvelles constructions. Le CECB® est identique pour toute la Suisse. Il est établi aux frais du propriétaire (vendeur).

Le CECB® constitue l'étiquette énergie officielle d'un bâtiment d'habitation.

Le CECB+® est l'instrument de rentabilité des projets d'assainissement. La fiabilité des valeurs est garantie par un processus standardisé selon les normes SIA.

L'établissement d'un CECB® n'est actuellement pas obligatoire en Valais, mais la Loi cantonale sur l'énergie est en cours de révision. Le Canton du Valais incite les propriétaires à établir un CECB® de manière volontaire. Sous certaines conditions, l'octroi de subventions pour l'installation de panneaux solaires thermiques, le remplacement du système de chauffage à base d'énergie fossile ou le chauffage au bois, est soumis à l'établissement d'un CECB®.



Remarques particulières

Dans le cadre de cette expertise, nous supposons :

- que le règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) soumis en septembre 2023 a été approuvé,
- que les bâtiments sont construits, loués et opérationnel à la date de valorisation,
- que les deux immeubles construits sont intégralement utilisés à des fins d'habitation et que les bâtiments sont de quatre étages hors-sol sur un étage de sous-sol.



Terrain parcelle 386 (bâtiment K)



Terrain parcelle 386 (bâtiment K)



Terrain parcelle 386 (bâtiment K)



Terrain parcelle 2410 (bâtiment I)



Terrain parcelle 2410 (bâtiment I)



Accès parcelle 2410 + constructions existantes

Saint-Maurice - Les Iles Nord

Surfaces, volumes et revenus



Répartition des affectations	SBP	Pondération	SNP	Hauteur	Volume	Prix/m3	Coût du bâti	CHF/m2	Revenu ann.	Part	Total vente
Logements en utilité publique											
Logements en marché libre	5,366 m2	90.0%	4,830 m2	3.00	16,099 m3	800	12,879,360	220	1,062,547	94.8%	
Logements soumis LPPPL											
Appartements vendus en PPE											
Commerce / administration											
Artisanat / industrie											
Hôtellerie / restauration											
Total des surfaces hors-sol	5,366 m2	90.0%	4,830 m2		16,099 m3	800	12,879,360				
Sous-sol : 1 niveau(x)	1,342 m2	90.0%	1,207 m2	3.00	4,025 m3	450	1,811,160				
Total					20,124 m3	730	14,690,520		1,062,547		

Places de parc	Nombre	Surface par place	Surface int. occupée	CHF/place		
Place de parc intérieures en location	35	35 m2/place	1,225 m2	140	58,800	5.2%
Places de parc extérieures en location						
Place de parc intérieures en vente						
Places de parc extérieures en vente						
Totaux	35		1,225 m2		1,121,347	100%

Le nombre de places de parc a été calculé conformément aux normes VSS.

Commentaire places de parking : les immeubles se trouvent dans une zone d'habitation ou une place de parking est jugé nécessaire au locataire. Cela est dû à sa micro-situation : éloigné de la gare et du centre-ville ainsi que de sa macro-situation : desserte des transports en commun dans le canton du Valais est limité. De plus, il est courant pour les habitants du Valais de posséder une voiture. Toutefois, dû à sa proximité avec la haute école pédagogique du Valais, la localisation des appartements pourra intéresser les étudiants qui n'ont pas tous une voiture.

Nous avons pris en compte dans la valorisation, 35 places de stationnement qui seront établies dans le sous-sol du bâtiment. Les 117 m² restants seront utilisés pour un local à vélo et/ou des locaux techniques.

Enveloppe	Descriptif
Gros-œuvre	
Dalles	
Murs intérieurs	
Charpente / toiture	
Couverture	
Ferblanterie	
Façades	
Fenêtres	
Vitrage	
Volets	
Stores	
Toiles de tente	
Intérieurs	
Cuisine	
Appareils sanitaires	
Electricité	
Revêtements des sols	
Revêtement des murs	
Revêtement plafonds	
Circulations, dégagements	
Technique	
Ascenseur	
Chauffage	
Citerne	
Distribution chauffage	
Distribution d'eau	
Ecoulements	
Chauffe-eau	
Ventilation	
Extérieurs	
Jardin	
Circulations	
Place de jeux	

	Surfaces	Admis (CHF/m2/an)	Totales (CHF)
Charges d'exploitation habitation	4,830	35.00	169,041.60
Charges d'exploitation commerces / administratif	-	20.00	-
Charges d'exploitation artisanat / industrie	-	5.00	-
Charges d'exploitation restauration / hôtellerie	-	5.00	-
Charges d'exploitation totales	4,830	35.00	169,041.60
Frais d'entretien habitation	4,830	20.00	96,595.20
Frais d'entretien commerce / administratif	-	10.00	-
Frais d'entretien artisanat / industrie	-	5.00	-
Frais d'entretien restauration / hôtellerie	-	5.00	-
Frais d'entretien totaux	4,830	20.00	96,595.20
CAPEX habitation	4,830	30.00	144,892.80
CAPEX commerce / administratif	-	20.00	-
CAPEX artisanat / industrie	-	15.00	-
CAPEX restauration / hôtellerie	-	20.00	-
Frais d'entretien totaux	4,830	30.00	144,892.80
Taux hypothécaire de référence		1.75%	-
Cycle de rénovation		25 ans	-

En l'absence d'un budget prévisionnel, les charges d'exploitation et les frais d'entretien sont basés sur les ratios usuels en la matière. Elles prennent en compte le fait que conformément à l'usage en matière de baux commerciaux, les locataires prennent à leur charge une grande partie de ces frais par le biais d'un décompte de frais accessoires.

Aucun descriptif de construction ne nous a été remis à ce stade. Nous attendons ainsi que la qualité de construction ainsi que les revêtements seront conformes aux attentes actuelles des locataires.

Saint-Maurice - Les Iles Nord

Valeur DCF après travaux



Produits	Inflation	Période initiale	2025 1	2026 2	2027 3	2028 4	2029 5	2030 6	2031 7	2032 8	2033 9	2034 10	Exit 11
Logements en utilité publique													-
Vacance													1.00%
Logements en marché libre	0.50%	1,062,547	1,067,860	1,073,199	1,078,565	1,083,958	1,089,378	1,094,825	1,100,299	1,105,800	1,111,329	1,116,886	1,122,470
Vacance		1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
Logements soumis LPPPL													-
Vacance													1.00%
Commerce / administration													-
Vacance													1.50%
Artisanat / industrie													-
Vacance													2.00%
Hôtellerie / restauration													-
Places de parc en location	0.50%	58,800	59,094	59,389	59,686	59,985	60,285	60,586	60,889	61,194	61,500	61,807	62,116
Vacance		1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
Total des revenus locatifs y compris la vacance		1,110,134	1,115,684	1,121,263	1,126,869	1,132,503	1,138,166	1,143,857	1,149,576	1,155,324	1,161,101	1,166,906	1,172,741
Hausse du revenu suite activation de la vétusté													56,317
Revenus totaux		1,110,134	1,115,684	1,121,263	1,126,869	1,132,503	1,138,166	1,143,857	1,149,576	1,155,324	1,161,101	1,166,906	1,229,058
Charges													
Charges d'exploitation	0.50%	-169,042	-169,887	-170,736	-171,590	-172,448	-173,310	-174,177	-175,048	-175,923	-176,802	-177,686	-178,575
Frais d'entretien	0.50%	-96,595	-97,078	-97,564	-98,051	-98,542	-99,034	-99,530	-100,027	-100,527	-101,030	-101,535	-102,043
Rente de DDP													
Rattrapage de vétusté													
CAPEX	0.50%	-144,893	-145,617	-146,345	-147,077	-147,812	-148,552	-149,294	-150,041	-150,791	-151,545	-152,303	-153,064
Total des charges	-	-410,530	-412,582	-414,645	-416,718	-418,802	-420,896	-423,000	-425,115	-427,241	-429,377	-431,524	-433,682
Cash-flow annuel		699,604	703,102	706,618	710,151	713,702	717,270	720,856	724,461	728,083	731,723	735,382	795,376
Taux d'actualisation		3.56%	3.56%	3.56%	3.56%	3.56%	3.56%	3.56%	3.56%	3.56%	3.56%	3.56%	3.35%
Facteur d'actualisation		1.00	0.97	0.93	0.90	0.87	0.84	0.81	0.78	0.76	0.73	0.70	0.68
Cash-flow actualisé / valeur de sortie en EXIT actualisée		699,604	678,932	658,871	639,403	620,510	602,175	584,382	567,114	550,357	534,095	518,314	16,166,639
Valeur actuelle des cash-flows année 1 à 10			5,954,151										
Valeur de sortie													16,166,639
Frais d'achat													-
Valeur vénale													22,120,000
Taux de rendement brut en période initiale													5.02%

Saint-Maurice - Les Iles Nord

Valeur du foncier après travaux



Valeur du foncier

Surface des parcelles		5,590 m2
Surface au sol des immeubles		1,342 m2
Volume hors-sol (surface au sol x hauteur hors sol)	12 mètres	16,099 m3
Volume sous-sol (surface au sol x hauteur sous-sol)	3 mètres	4,025 m3
Revenu locatif annuel net		1,121,347 CHF

Valeur DCF **22,120,000 CHF**

CFC 2 - Coût de construction hors sol	800 CHF/m3	-12,879,360 CHF
CFC 2 - Coût de construction sous-sol	450 CHF/m3	-1,811,160 CHF
CFC 4 - Aménagements extérieurs	150 CHF/m2	-637,260 CHF
CFC 5 - Frais secondaire	7%	-1,028,336 CHF
Marge profit/risque	10%	-2,212,000 CHF

Solde **3,551,884 CHF**

Frais d'étude		-100,000 CHF
Frais d'équipements	50 CHF/m2	-279,500 CHF
Frais de mise en valeur (1/12 du revenu locatif annuel net)		-93,446 CHF
Droits de mutation	4%	-118,421 CHF

Valeur du foncier		2,960,517 CHF
-------------------	--	---------------

Valeur du foncier arrondi **2,960,000 CHF**

Attention : l'éventuelle taxe sur la plus-value immobilière n'est pas prise en compte.

Forces

Terrain libre de toute construction permettant un développement sans coût de démolition.

Terrain à proximité de la route du Léman offrant une bonne desserte routière à proximité de l'autoroute 9,

La gare de Saint-Maurice a une desserte de train vers les villes romandes principales (Lausanne, Genève...) fréquente et directe.

Risques

Projet dépendant de l'approbation du nouveau règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) soumis en septembre 2023,

Augmentation des coûts de construction,

Un IBUS de 1.2 a été pris en considération, ce qui est au-dessus du minimum requis (0.8),

Incertitude liée à la situation économique actuelle (augmentation des taux, inflation...).

Faiblesses

Emplacement se trouvant à l'extérieur du centre-ville de Saint-Maurice,

Les habitations existantes du quartier des Iles présente des façades en état d'usage avancé,

Stabilité de la population à Saint-Maurice entre 2021 et 2022 (source : BCVS, Marché Immobilier Valaisan, 2023), ceci peut créer une diminution de la demande pour les logements.

Opportunités

Les parcelles sont classées en zone résidentielle forte densité (R3) et donc constructible pour de l'habitation,

Construction d'un bâtiment respectant les normes ESG à venir.

Implémentation d'espace vert sur les parties des parcelles non bâti.

Valeur vénale

La valeur vénale consiste à établir quel pourrait être le prix de vente sur le marché actuel. Ce prix se fonde sur ce que l'objet peut rapporter, compte tenu de sa situation, de ses impératifs techniques et de son éventuelle réserve locative. Pour ce type d'objet, c'est généralement sur la base de son rendement que cette valeur est définie, la valeur intrinsèque n'étant pas prise en compte, sauf pour des objets atypiques (par exemple : immeubles représentatifs).

La valeur après travaux retenue correspond donc à la valeur de rendement calculée ci-dessus, soit :

22'120'000 CHF

alors que la valeur du foncier s'élève à :

2'960'000 CHF

Il est toutefois admissible que la valeur retenue puisse faire l'objet de négociations à hauteur de +/- 5% selon que l'on soit en position de vendeur ou d'acheteur.

Le marché actuel reste avec une faible quantité d'opportunités d'achats d'immeubles de rendement à des prix attractifs. Certains investisseurs sont prêts à tabler sur des rendements de fonds propres relativement bas. Par ailleurs, un acheteur pourrait actuellement tabler sur un coût des fonds étrangers sensiblement inférieur au taux retenu et accepter ainsi de payer un prix plus fort grâce à ce levier.

Ethique et déontologie

Les soussignés attestent de leur parfaite neutralité et impartialité dans le cadre de la présente expertise.

Réserves

La valeur correspond à une estimation du prix de l'objet au jour de l'estimation et en considération des conditions qui prévalent à cet instant.

La validité de cette expertise est de 12 mois, ceci sous réserve d'évolutions économiques ou légales majeures.

La présente expertise ne prend pas en considération les éventuelles problématiques juridiques liant le propriétaire avec des tiers (p.ex. suspension de la couverture d'assurance incendie due au non-paiement de la prime, contentieux avec des locataires, ...).

La valeur est établie hors déduction des droits de mutation.

La valeur est établie hors prise en compte d'une éventuelle charge fiscale latente (impôts ordinaires, impôts sur les gains immobiliers, TVA).

La valeur est établie hors prise en compte de travaux préparatoires spéciaux et/ou de types de fondations spécifiques en lien avec d'éventuelles problématiques liées à la nature géologique du terrain.

La présente estimation a été élaborée à partir des documents et informations tels que communiqués par le mandant et/ou à partir des éléments tels que recueillis auprès de diverses instances privées ou officielles.

L'expert présume que toutes ces données sont fiables et complètes. Pour autant l'expert ne garantit ni leur exactitude ni leur exhaustivité et décline partant toute responsabilité pour les erreurs, susceptibles d'affecter les affirmations et conclusions de la présente estimation qu'elles pourraient contenir.

Les auteurs de cette estimation immobilière excluent par avance toute responsabilité pour l'usage et l'interprétation que des tiers pourraient en faire.

Le présent dossier est exclusivement destiné au mandant ci-dessus désigné. Toute pièce le composant ne peut être ni copiée, ni reproduite ou remise à des tiers sans l'accord préalable exprès de l'expert.

Lausanne, le 22.12.2023

CBRE

Marina Burgener
Junior Consultant

Yves Cachemaille | MRICS
Senior Director | Head of Valuation and Advisory
Expert breveté | Gérant breveté

Le présent rapport d'évaluation (ci-après : le "Rapport") a été préparé par CBRE (Geneva) SA (ci-après : "CBRE") exclusivement pour le Client. Le Rapport est confidentiel et ne doit pas être divulgué à une autre personne que le Client sans le consentement écrit préalable de CBRE. CBRE a fourni ce Rapport étant entendu qu'il ne sera vu et utilisé que par le Client et qu'aucune autre personne n'a le droit de s'y fier, à moins que CBRE n'y ait expressément consenti par écrit. Lorsque CBRE a expressément convenu qu'une personne autre que le Client peut se fier au Rapport, CBRE n'a pas plus de responsabilité envers toute partie se référant à ce Rapport qu'elle n'en aurait eu si cette partie avait été désignée comme client conjoint en vertu des termes d'engagement.

La responsabilité globale maximale de CBRE envers toutes les parties, quelle qu'en soit la cause, qu'elle soit contractuelle, délictuelle, par négligence ou autre, ne doit pas dépasser le montant le plus faible entre :

20 % de la valeur du bien visé par l'instruction à la date d'évaluation ; ou
CHF 2 millions ; et

CBRE n'est pas responsable des pertes ou dommages indirects, spécifiques ou consécutifs, quelle qu'en soit la cause, qu'ils soient contractuels, délictuels, par négligence ou autres, découlant du présent Rapport ou en rapport avec celui-ci. Rien dans le présent Rapport n'exclut la responsabilité qui ne peut être exclue par la loi.

Expert

La propriété a été évaluée par des experts qualifiés qui ont respecté le Manuel d'Expertise et d'Evaluation, publié par l'Institution Royale des Chartered Surveyors (RICS-Red Book).

Indépendance

Les frais totaux, y compris les frais pour cette mission, reçus par CBRE (Geneva) SA (ou d'autres sociétés faisant partie du même groupe de sociétés en Suisse) par le destinataire (ou d'autres sociétés faisant partie du même groupe de sociétés) représentent moins de 5,0% du total des recettes suisses.

Disclosure

Le principal signataire de ce Rapport n'a pas été de manière permanente signataire pour des évaluations réalisées pour le même Client, et dans le même but que le présent Rapport. CBRE (Geneva) SA ne réalise pas de manière permanente d'évaluations pour le destinataire de ce Rapport.

Conflits d'intérêt

Nous confirmons que nous n'avons aucun lien avec la propriété et que les copies de nos vérifications portant sur les conflits d'intérêt sont disponibles dans nos documents de travail.

Confidentialité

Ce Rapport est destiné à l'usage exclusif du Client. Par conséquent aucune responsabilité envers des tiers ne sera acceptée pour la totalité ou une partie du contenu.

Publication

Le présent Rapport, en totalité ou en partie, ne doit être ni copié, ni reproduit, ni distribué ou rendu accessible à des tiers à quelque moment que ce soit sans l'accord écrit préalable de CBRE (Geneva) SA.

Document	Disponible	Source	Collecté par	Date	Remarque
Extrait du registre foncier	●	Registre foncier	Mandant	21.11.2023	
Police d'assurance		ECA	CBRE		
Plan cadastral	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Registre des sites pollués	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Dangers naturels	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Zone d'affectation	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Règlement communal sur les constructions	●	Règlement communal	Mandant	01.09.2023	Règlement en cours d'approbation
Risque de radon	●	Site de l'OFSP	CBRE		
Risques sismiques	●	Site de l'OF	CBRE		
Secteur de protection des eaux	●	Guichet cartographique en ligne	CBRE		
Etat locatif			CBRE		
Baux			CBRE		
Comptes			CBRE		
Surfaces	●	Calculées par nos soins	CBRE		Calculées sur le site vsgjs.ch
Volumes	●	Calculées par nos soins	CBRE		
Travaux planifiés			CBRE		
Plans			CBRE		
Acte constitutif de DDP			CBRE		
Montant de la rente			CBRE		
Règlement de la PPE			CBRE		
Comptes de la PPE			CBRE		
Plans de la PPE			CBRE		
Dernier procès-verbal			CBRE		
Projet	●	Offre CBRE	Mandant		
Plan financier			CBRE		
Plans			CBRE		
Conventions et autres			CBRE		

Valeur vénale La valeur vénale ou valeur de marché est le montant auquel des immeubles peuvent être vendus par un vendeur consentant à un acquéreur non lié au vendeur à la date de l'expertise. La valeur vénale suppose que le bien est proposé sur le marché libre, que les conditions de commercialisation de celui-ci en permettent une cession normale, et qu'une période suffisante pour la négociation de la vente, compte tenu de la nature du bien, ont été respectées.

Valeur de rendement La valeur de rendement est la valeur obtenue par la capitalisation des revenus (bruts ou nets) réels ou estimés selon le marché, au moyen d'un taux de capitalisation (cf. définition taux de capitalisation). Elle se base exclusivement sur une approche économique, où l'on considère l'immeuble dans une optique d'investissement et non de jouissance. Elle peut être soit statique (consistant en l'actualisation d'un flux perpétuel), soit dynamique (cf. « valeur actualisée ou DCF » ci-dessous). Toutefois, certains paramètres peuvent être corrigés, afin de tenir compte de certaines variations inscrites dans le temps.

Valeur actualisée ou DCF La détermination de la valeur actualisée est dérivée de celle relative à la valeur de rendement. Elle consiste en une méthode dynamique tenant compte des flux financiers futurs, positifs ou négatifs, générés par l'exploitation de l'immeuble sur une période donnée. L'actualisation de ces flux à un taux d'escompte donne la valeur actuelle nette de l'objet.

Ainsi, la valeur d'un bien immobilier correspond à la somme de toutes les valeurs actuelles des revenus annuels nets et de la valeur actuelle de tous les investissements de rénovation à consentir jusqu'à l'horizon d'évaluation.

Valeur intrinsèque La valeur intrinsèque correspond à la valeur des bâtiments érigés sur une parcelle, à laquelle s'ajoutent le coût des aménagements extérieurs, des frais secondaires de construction, ainsi que de la valeur du terrain. La valeur s'obtient ainsi par l'addition de plusieurs composants, soit:

Valeur du terrain obtenue par l'analyse du site et du marché se rapportant à l'immeuble, l'examen des volumes construits ou constructibles, des parties de terrain utilisées ou utilisables et donc des droits à bâtir utilisés ou potentiels, pour en définir la valeur, l'incidence financière des servitudes, des contraintes légales ou conventionnelles grevant l'immeuble, diminuée des éventuels frais de démolition et de travaux spéciaux.

Coût de la construction à neuf dans le confort actuel du bâtiment, diminuée de la dépréciation (vétusté et obsolescence notamment juridique) et tenant compte de son degré d'entretien.

Coût des équipements, des aménagements extérieurs et des infrastructures (raccordements, murs, trottoirs, jardin, etc...) diminuée de leur dépréciation.

Pour le cas où la valeur des frais secondaires et financiers n'est pas comprise dans le coût de construction, il convient d'ajouter les frais secondaires et financiers. Ceux-ci doivent également être amortis en tenant compte de l'âge et de l'état du bâtiment.

Valeur mixte ou pondérée La valeur mixte consiste à considérer conjointement la valeur intrinsèque et la valeur de rendement. Une pondération de chacune de ces valeurs est définie et obtenue en fonction des caractéristiques de l'immeuble. Son utilisation n'est pas usuelle et doit être dûment argumentée.

Surfaces nettes Les surfaces sont basées sur l'état locatif lorsque celui-ci le mentionne. A défaut, elles sont été calculées sur la base de la surface au sol de l'immeuble de laquelle sont déduits les murs et les éventuelles surfaces communes.

Charges d'exploitation Les charges d'exploitation sont retenues selon la moyenne ressortant des comptes des 3 derniers exercices ou selon un ratio usuel observé, tenant compte notamment de l'affectation des locaux. En effet, en matière de baux commerciaux par exemple, le locataire de ce type de surfaces prend en charge la plus grande partie de ces frais.

Honoraires de gestion Ils peuvent être inclus dans les frais accessoires, à charge du locataire (baux commerciaux) ou inclus dans les charges d'exploitation retenues ou encore admis séparément des charges d'exploitation et considérées conformément aux usages des régies immobilières (en % du revenu locatif).

Risque de vacance Ce qui risque est considéré par typologie d'affectation, selon un pourcentage du revenu locatif.

Vétusté La valeur est corrigée par la vétusté et l'impact des travaux de rénovation sur le revenu locatif.

La vétusté est abordée à travers deux volets, à savoir l'un prenant en considération la vétusté actuelle de l'objet (dans le cas où il n'est pas à l'état de neuf) et l'autre traitant des prochains cycles de rénovation et des hausses de loyers légales qui en découleront.

La vétusté actuelle du coût du bâti (CFC 2) ainsi que celles des installations d'exploitation (CFC 3) et des aménagements extérieurs (CFC 4) ressortent du calcul effectué.

La vétusté future du coût du bâti (CFC 2) est prise en considération en termes de cycles et de pourcentage du coût du bâti, soit la part de travaux qui seront nécessaires aux échéances déterminées.

La vétusté future des installations d'exploitations (CFC 3) est prise en considération à l'aide d'une provision pour remplacement portée en déduction du revenu locatif pour déterminer le revenu net.

Aucune vétusté future n'est retenue pour les aménagements extérieurs (CFC 4).

Surfaces brutes Les surfaces brutes correspondent aux surfaces de plancher, murs extérieurs compris.

Frais d'entretien Les frais d'entretien sont retenus selon la moyenne ressortant des comptes des 3 derniers exercices ou selon un ratio usuel observé, tenant compte notamment de l'affectation des locaux. En effet, en matière de baux commerciaux par exemple, le locataire de ce type de surfaces prend en charge la plus grande partie de ces frais.

Risque de rattrapage ou hausse légale possible Les paramètres des baux peuvent permettre de faire évoluer les loyers à la hausse ou à la baisse. Si ces informations sont disponibles, nous en tenons compte dans nos calculs.

En l'absence des contrats de bail, respectivement des paramètres de fixation des loyers, nous partons du postulat que les paramètres ne permettent pas une baisse et ne tenons donc pas compte d'une péjoration à cet égard.

Hausse sur le revenu suite aux travaux Les hausses légales générées par les travaux sur le bâti (CFC 2) sont capitalisées, puis actualisées, afin de disposer de leur valeur à ce jour. Dites hausses sont généralement admises en répercutant le 50 à 70% de l'investissement, ceci conformément à l'article 14 OBLF. Il convient à cet égard de souligner que certaines lois cantonales, telles les lois sur la démolition et les transformations vaudoises et genevoises sont plus restrictives que le droit du bail en matière de hausse, ce dont il est tenu compte dans l'expertise.

A relever également que si nous ne disposons pas des paramètres de fixation des baux, il est admis qu'ils sont à jour. Cependant, il est important de souligner que si tel n'était pas le cas, la mise à jour de ces paramètres pourrait empêcher ou limiter une hausse comme indiqué ci-dessus.



ANNEXE 9

Lettre d'intention (LOI)

- entre **Chemins de fer fédéraux suisses CFF**,
société anonyme de droit public, Hilfikerstrasse 1, 3000 Berne 65
représentée par la division Immobilier
Trüsselstrasse 2,
3000 Bern 65
(ci-après «CFF»)
- et **La Commune de Saint-Maurice**,
Hôtel de Ville
Grand-Rue 79
Case postale 83
1890 Saint-Maurice
(ci-après «Commune de Saint-Maurice»)
- et **La Bourgeoisie de Saint-Maurice**,
Grand-Rue 79
Case postale 77
1890 Saint-Maurice
(ci-après « la Bourgeoisie de Saint-Maurice»)
- et **Le Canton du Valais**,
par le Service immobilier et patrimoine,
par le Service de la mobilité,
et par le Service de l'enseignement,
Place du Midi 18
1950 Sion
(ci-après «Canton du Valais»)
- et **La haute école pédagogique (HEP)**,
Avenue du Simplon 13
1890 Saint-Maurice
(ci-après « HEP »)

ci-après sous la dénomination commune «les parties»

concernant

Le projet d'implantation de la HEP dans le secteur, en développement, de la Gare de Saint-Maurice (VS)

Introduction

Depuis 2022, la Commune de Saint-Maurice, le Canton du Valais, Poste immobilier, La Confédération suisse (DDPS) et les CFF ont engagé plusieurs réflexions et études en vue de développer et requalifier le secteur de la gare de Saint-Maurice.

Cette vision commune vise une transformation du secteur, en apportant de la valeur ajoutée par la valorisation du bâti historique existant ainsi que du potentiel à bâtir sur les différentes parcelles concernées par le périmètre d'étude notamment en y implantant les locaux nécessaires à l'extension de la haute école pédagogique (HEP) et en proposant des affectations et aménagements urbains adaptés. Ce développement est étudié en accord avec le développement d'une interface de mobilité fonctionnelle, le maintien des fonctionnalités gare et la valorisation des espaces publics, particulièrement de la place de la gare.

La présente lettre d'intention ambitionne d'établir les principes applicables dans le cadre des différents accords futurs entre les acteurs (échanges fonciers, financements des infrastructures, etc.) et conduisant à la concrétisation de ce projet d'ensemble et dans un premier temps au lancement du concours d'architecture, par le Canton du Valais, pour la nouvelle HEP qui se verra implantée sur la place de la gare. Elle a également pour objectif de concrétiser respectivement schématiser la vision et les intentions des parties de même que l'état des négociations en lien avec le projet d'implantation de la HEP. Les parties matérialiseront leurs engagements respectifs dans le cadre de divers contrats et conventions ultérieurs tels qu'indiqué ci-après.

Principes généraux :

Echanges immobiliers

Afin de permettre l'implantation de la HEP sur la place de la gare, un triple échange foncier est réalisé et deux droits distincts permanents (DDP) sont constitués :

- Echange 1 ; Commune de Saint-Maurice – Bourgeoisie de Saint-Maurice :
La Commune de Saint-Maurice échange partie de ses parcelles n° 386 et 2410 (valeur, selon expertise, CHF 2'960'000.-) contre les parcelles n° 2202 et 2084 de la Bourgeoisie de Saint-Maurice (valeur, selon expertise, CHF 3'450'000.-) et paie à la Bourgeoisie de Saint-Maurice, une soulte de CHF 490'000.-.
- Echange 2 ; CFF - Commune de Saint-Maurice :
Les CFF échangent partie de leur parcelle n°332 (valeur, selon accord entre les parties en intérêt général à CHF 200.-/m2, soit pour une surface de 3'000 m2, CHF 600'000.-) contre les parcelles n° 2202 et 2084 acquise par la Commune de Saint-Maurice au prix de CHF 3'450'000.- et paient une soulte à la Commune de Saint-Maurice de CHF 2'850'000.-.
- Echange 3 ; Commune de Saint-Maurice – Canton du Valais :
La Commune de Saint-Maurice met à disposition du Canton du Valais, qui en deviendra propriétaire, partie de la parcelle 332 acquise auprès des CFF, afin d'y implanter la HEP.

En plus des échanges ci-dessus, deux droits distincts permanents (DDP) seront constitués :

- Un DDP est constitué en faveur de la HEP sur le bâtiment de la halle marchandise (qui sera détaché du bien-fonds n°332-28-c des CFF) aux conditions suivantes :
 - o La rente du DDP, perçue par les CFF, sera de l'ordre de CHF 21'600.- / année. La rente sera indexée périodiquement à l'IPC et à l'évolution du prix des terrains.
 - o La date du début du DDP est fixée au mois de septembre 2027 au plus tôt (et au plus tard au début des travaux du Canton du Valais). Une coordination des plannings entre CFF et le Canton du Valais sera mise en place afin que les locaux puissent être libérés par les locataires actuels qui devront être relogés.
 - o La durée du DDP est fixée à 50 ans.
 - o Le bâtiment est repris en l'état, tous travaux seront financés et réalisés par la HEP/Canton du Valais.

- Un DDP est constitué en faveur de la HEP sur le bâtiment dit « cargo » (qui sera détaché du bien-fonds n°332-21-0 des CFF) aux conditions suivantes :
 - o La rente du DDP, perçue par les CFF, sera de l'ordre de CHF 53'000.- / année. La rente sera indexée périodiquement à l'IPC et à l'évolution du prix des terrains.
 - o La date du début du DDP est fixée au mois de septembre 2027 au plus tôt (et au plus tard au début des travaux du Canton du Valais). Une coordination des plannings entre CFF et le Canton du Valais sera mise en place afin que les locaux puissent être libérés par les locataires actuels qui devront être relogés.
 - o La durée du DDP est fixée à 50 ans.
 - o Le bâtiment est repris en l'état, tous travaux seront financés et réalisés par la HEP/Canton du Valais.

Modalités exposées dans le cadre des échanges immobiliers :

- La Commune de Saint-Maurice participe au déménagement du P+R et à l'aménagement de l'espace public de la place de la gare dans le cadre d'un projet qui sera déposé au plan d'agglomération PA5 avec réalisation à l'horizon 2028 à 2030. La participation de la commune de Saint-Maurice sera toutefois limitée, sur la base de la surface échangée avec les CFF, ici estimée à CHF 600'000.-, à CHF 2'360'000.00.- HT (montant représentant le solde du paiement qui sera défini en fonction de la surface échangée avec les CFF), le cas échéant. Ce montant représenterait le montant plafond mis à disposition pour ce chantier par la Commune de Saint-Maurice, hors financements de la mesure d'agglomération (30% minimum du montant investit annoncé à CHF 4'000'000.- HT (pourrait être à 35 ou 40% selon décision en 2026), financement disponible au plus tôt en novembre 2027) ou de toute autre subvention acquise par la Commune de Saint-Maurice.

- La Commune de Saint-Maurice sera l'unique maître d'ouvrage des travaux de déplacement du P+R et des espaces publics (avec la collaboration renforcée des CFF), qui seront réalisés en majeure partie sur le parcellaire des CFF et qui restera propriété des CFF (Une convention gare réglant les différentes modalités sera conclue). La Commune de Saint-Maurice est responsable du respect des règles des marchés publics.

- Le P+R, financé par la Commune de Saint-Maurice et la mesure d'agglomération restera propriété des CFF qui l'exploiteront et encaisseront la totalité des revenus. Le déplacement du P+R devra être réalisé avant le démarrage des travaux de la HEP afin d'en maintenir l'offre. Le cas échéant un P+R provisoire à moins de 300 mètres de la gare devra être proposé par la Commune de Saint-Maurice.
- Dans le cadre des différentes transactions immobilières citées ci-dessus, les servitudes, conduites existantes et de ce fait les obligations en résultant seront reprises par les acquéreurs, respectivement le superficiaire. De plus, toutes nouvelles servitudes, pose de conduites, etc. nécessaires au fonctionnement du projet global à l'étude ou de la gare elle-même pourront être inscrites/constituées par CFF.
- Les transactions immobilières seront attendues durant le premier semestre 2025 selon les modalités suivantes :
 - o Les CFF versent à la Commune de Saint-Maurice le montant de la soulte, soit CHF 2'850'000.- HT, selon l'échéancier suivant :
 - CHF 490'000.- à la signature des échanges immobiliers soit durant le premier trimestre 2025 (mais au plus tard le 30 juin 2025) afin que la Commune de Saint-Maurice puisse régler la soulte due à la Bourgeoisie de Saint-Maurice.
 - Le montant alloué au déplacement du P+R au moment de la réalisation des travaux (estimation : CHF 1'140'000.- HT en 2027)
 - Montant alloué à la part des aménagements extérieurs au moment de leur réalisation (estimation : CHF 1'220'000.- HT en 2029.)
 - o Les CFF entrent en possession des parcelles 2202 et 2084 dès la signature des échanges immobiliers soit durant le premier trimestre 2025 (mais au plus tard le 30 juin 2025) et en percevront les revenus locatifs.
- Le prix du terrain CFF fixé à CHF 200.-/m2 et qui correspond à une affectation d'intérêt général n'est valable que pour l'affectation de la HEP. Si un autre bâtiment, ou une autre affectation devait occuper à l'avenir le bâtiment ou la parcelle vendue, les CFF pourront faire valoir une indemnité équivalente à la plus-value réalisée en raison du changement d'affectation (compensation de la valeur du terrain selon valeur du marché sera due aux CFF par la Commune de Saint-Maurice ou tout autre propriétaire du terrain à ce moment).
- La Commune de Saint-Maurice et le Canton du Valais confirment qu'aucune taxe (ex : taxes sur la plus-value, taxe d'équipement, etc.) n'est applicable dans le cadre de l'ensemble de ces transactions immobilières (ni sur un éventuel développement futur des terrains acquis à la Bourgeoisie de Saint-Maurice).

Il est toutefois à noter que selon l'avis de droit demandé au SAJMTE de l'Etat du Valais, il est précisé ce qui suit :

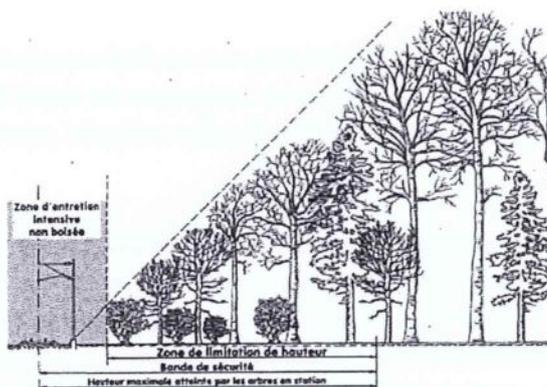
- «une parcelle bénéficiant d'un avantage majeur au sens de l'art 10c al. 1 LcAT est soumise à la taxe sur la plus-value, à moins de tomber dans le patrimoine administratif d'une collectivité publique (art. 10c al.4 LcAT).
 - Il n'est donc pas exclu que les CFF (qui toucheront, le cas échéant, l'indemnité telle qu'indiquée en page 4 de la présente LOI) soient soumis à une taxe sur la plus-value si les conditions de l'art. 10c al 1 LcAT sont réunies ».
- La HEP s'engage à respecter les conditions suivantes dans le cadre des DDP constitués sur les bâtiments de la halle marchandise et du bâtiment dit « cargo ».
 - Obligation de ménagement des CFF et DDP
 - Les CFF (le superficiant) assument une tâche de la Confédération selon l'art. 2 LPN. Ils sont tenus de respecter notamment les obligations de ménagement selon l'art. 3 LPN et celles concernant le site ISOS selon l'art. 6 LPN.
 - Le superficiaire doit respecter impérativement ces obligations. En conséquence, toute modification du site ou des bâtiments doit être conforme à ces impératifs et être soumise aux CFF pour approbation.
 - La HEP / le Canton du Valais sont responsables du respect des règles des marchés publics pour tous travaux réalisés sur les bâtiments faisant l'objet du DDP.
 - Tous frais liés aux échanges fonciers (notaires, droits de mutation, constitution de DDP, géomètres, etc.) seront attribués selon l'usage, soit par l'acquéreur ou respectivement le superficiaire selon frais liés à chaque transaction.

Financement des infrastructures :

- Le canton du Valais, par le service de la mobilité (SDM), participera au financement des espaces publics selon discussion interne entre ce service et la Commune de Saint-Maurice, conformément aux bases légales en vigueur et de la planification intégrée pluriannuelle (PIP).
- Le déplacement de la fonctionnalité de débord et la réduction de la voie avec suppression du ballast, du heurtoir (qui sera démolit et reconstruit plus bas) et de la ligne de contact seront pris en charge par les CFF pour un budget max de 280'000.- HT selon étude (et sous réserve de pollution). Les procédures d'autorisation applicables (cantonales ou fédérales) de même que la planification des travaux sont coordonnés par le Canton du Valais avec les CFF selon indications et jalons communiqués par ces derniers et sous réserve de la faisabilité de la planification avec la division infrastructure des CFF.

Charges à respecter pour les fonctionnalités gare dans le cadre du développement du projet

- Une distance minimale de 10m depuis l'axe des voies 1-51 doit être garantie, afin de permettre un élargissement ultérieur du quai 1 et de garantir un espace suffisant pour la création d'une éventuelle émergence d'un passage inférieur imaginé entre la future HEP et la halle marchandise.
- Une distance minimale de 5m depuis les fondations de mâts de ligne de contact doit être garantie, afin de respecter les exigences réglementaires (parmi lesquelles le RTE 20600)
- **La distance minimale à respecter en fonction des deux exigences ci-dessus est définie à 12m depuis l'axe des voies 1-51. De ce fait, aucune intervention n'est autorisée dans cette bande de 12m qui reste du domaine ferroviaire.** (Cette limite sera approfondie sur la base d'un projet concret, mais dans tous les cas, toutes les infrastructures ferroviaires telles que bordure de quai, caniveaux à câble et fondations de mâts de ligne de contact ne doivent pas être impactés par le projet.
- Les émissions causées par l'exploitation ferroviaire (bruit, rayonnement non ionisant, vibrations, etc...) doivent être prises en compte dans la planification et tolérées à long terme.
- Les fonctionnalités décrites par les CFF pour les bus de remplacement devront être respectées et validées par ceux-ci, soit emplacement des places d'attente, de prise en charge et itinéraires projetés.
- Tout projet de plantations devra être effectué de sorte que le profil d'espace libre nécessaire (PELV : distance minimale, hauteur maximale) soit respecté de façon durable par les plantes elles-mêmes. Un angle de 45° depuis la banquette définit ce profil :



- L'émission et la réception de l'antenne GSM-R ne doivent pas être perturbées par l'emprise et la hauteur du/des bâtiment(s) projeté(s). Une étude sera à réaliser par les porteurs du projet une fois les volumétries définies. Le cas échéant, une solution constructive, devra être trouvée (voir la pose d'une nouvelle antenne) avec le service spécialisé télécom des CFF et à financer par le porteur du projet.
- Les exigences du service spécialisé du patrimoine CFF devront être prises en compte.

- Le projet de construction devra être soumis aux CFF pour approbation selon l'art. 18M LCdF.
- La concentration du débord au sud de la gare ainsi que son financement doivent être garantis malgré le déplacement des places P+Rail.
- Toute place vélos supprimée par le projet de la HEP devra être compensée sous abri.

Réserves

Au vu de l'état d'avancement des études, les réserves suivantes sont émises :

- Les CFF envisagent les échanges fonciers décrits ci-dessus, en-dessous du prix du marché. Dans ce contexte, l'ensemble des coûts, investissements et autres engagements découlant d'une pollution, d'une contamination, d'un assainissement ou d'autres événements similaires sont entièrement à la charge du bénéficiaire du DDP / terrains concernés, y compris les frais alloués aux CFF selon la Loi (à noter que le site n'est pas répertorié comme site pollué au cadastre).
- La prise en charge d'éventuels frais de dépollution concerne en réalité que la Commune de St-Maurice en vertu de l'article 5 al. 1 de la Loi fixant la localisation des écoles cantonales du degré tertiaire et la contribution des communes sièges.
- Le service de la sécurité dans les bâtiments des CFF devra procéder à un examen du bâtiment de la Bourgeoisie avant la signature.
- Tout financement supplémentaire au-delà des indications prévues dans la présente LOI ne sera pas pris en charge par les CFF et est sujet à de nouvelles négociations entre les parties.
- Les transactions immobilières sont sous réserve de la validation des services internes CFF liée à la procédure 18M LCDF (les résultats des demandes de libération préalables sont acceptées) et de l'approbation des organes compétents des CFF.
- Toute signature d'acte foncier, ou notarié sera conditionné à un engagement irrévocable du Canton du Valais et de la HEP de réaliser l'école sur la place de la gare (les actes devant intervenir avant l'été 2025).

Communication

- Les parties s'entendent pour mettre en place une communication coordonnée sur l'ensemble du site de la gare de Saint-Maurice comme défini dans le cadre de la convention de partenariat établie.

Signatures

La présente lettre d'intention est établie en 5 (cinq) exemplaires. Chaque partie en reçoit un exemplaire.

Les parties s'entendent sur le fait que la signature par écran tactile ou l'insertion d'une signature scannée sont réputées remplir la forme requise dans le présent contrat et pour tout avenant.

Lieu/date Berne, le 17.02.2025

Pour les CFF SA



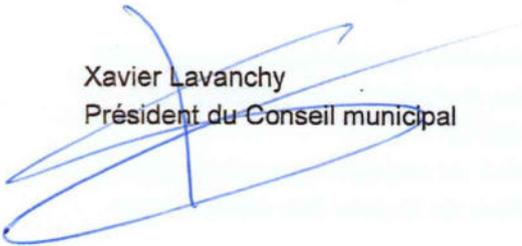
Salomé Mall
Responsable Développement



Armin Vonwil
Responsable Gestion foncière

Lieu/date *St-Maurice, le 12.02.2025*

Pour la Commune de Saint-Maurice



Xavier Lavanchy
Président du Conseil municipal



Alain Vignon
Secrétaire municipal

Lieu/date *St-Maurice, le 29 janvier 2025*

Pour la Commune Bourgeoisiale de Saint-Maurice

RAPPAZ BOVET FLORENCE

~~Lionel Goutaz~~
Présidente

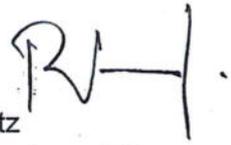
F. Rappaz



Victor Glassey
~~Mentor Citaku~~
Chancelier

Lieu/date Sion, le 20 décembre 2024

Pour le Canton du Valais



Philippe Venetz
Chef du Service immobilier et patrimoine,
Architecte cantonal



Jean-Philippe Lonfat
Chef du Service de l'enseignement

PHILIPPE VENETZ

Vincent Pellissier
Etat du Valais
Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité
Chef du Service de la mobilité,
Ingénieur cantonal



L'ingénieur Chef de service
Dr Vincent Pellissier

Lieu/date St-Maurice, le 20 janvier 2025

Pour la Haute école pédagogique (HEP-VS)



Fabio Di Giacomo
Directeur



ANNEXE 10



CANTON DU VALAIS DFE & SIP - COMMUNE DE ST-MAURICE

HEP-VS De St-Maurice - secteur gare_

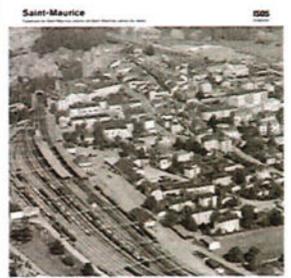
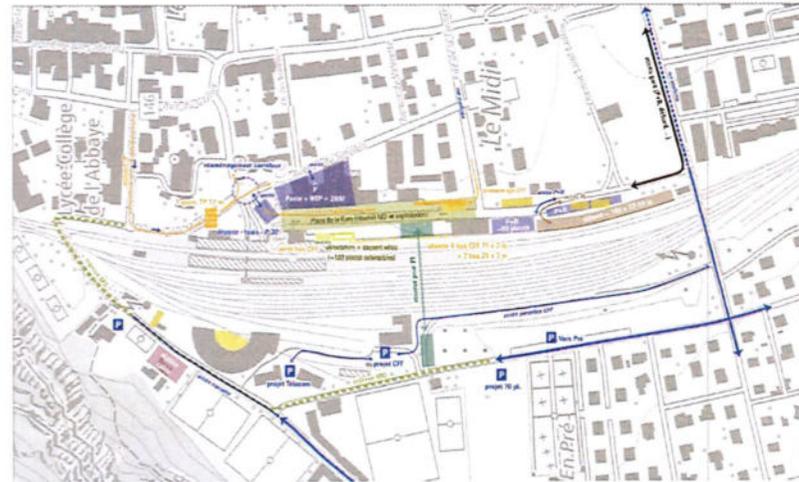
ETUDE DE FAISABILITE_POTENTIEL DE CONSTRUCTION_

DATE 15.02.2024_ECH.1/1000_1/500 & réductions (impression-A3)

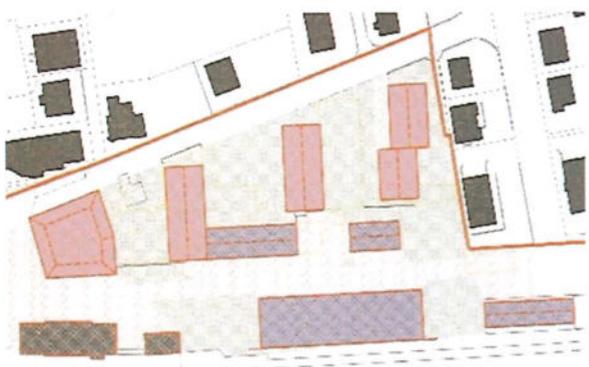


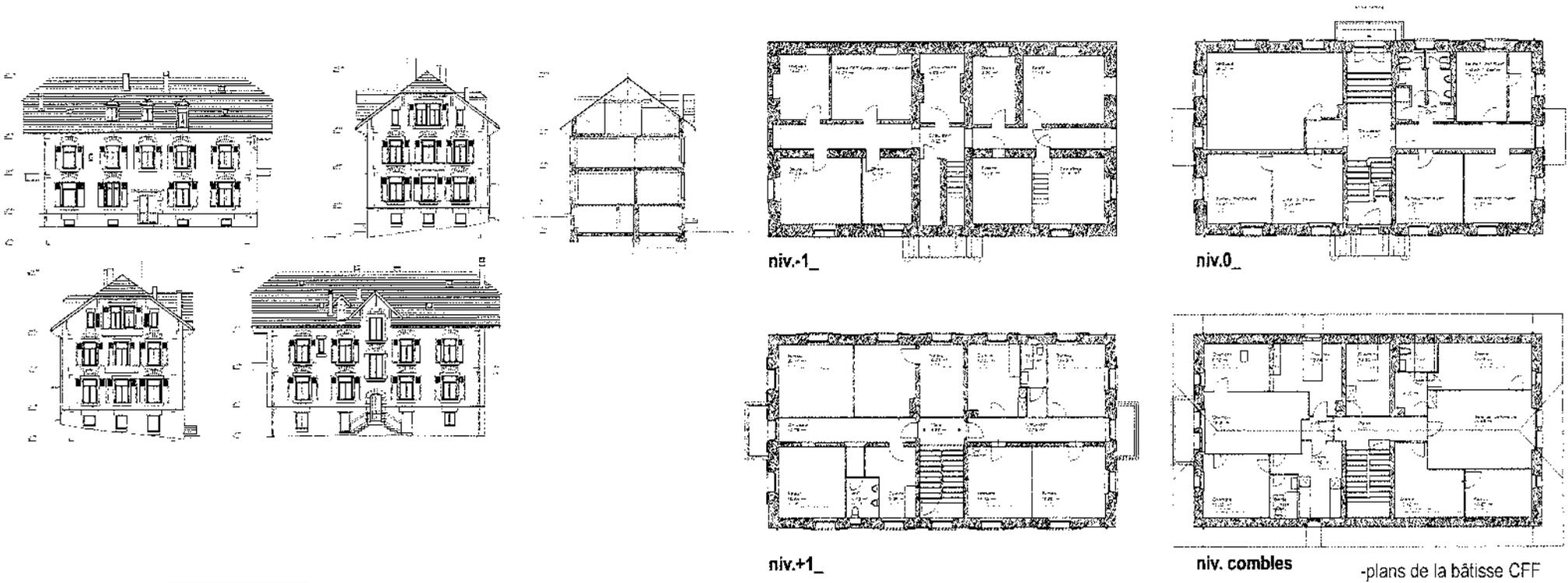


- Pictors et villos
- Passage intérieur pictors
- Villos
- Terrains publics
- Logis et stationnement
- Liaison câblée
- Marchandises
- Tous véhicules
- Séparation

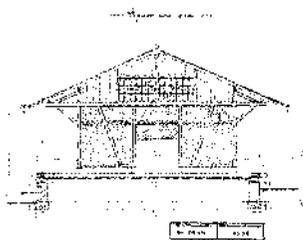
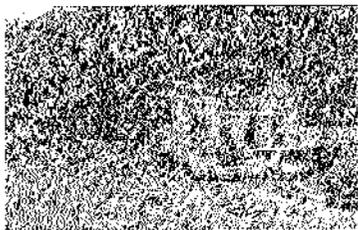


Situation de base
-intégration de l'étude team+ & repetti sàrl



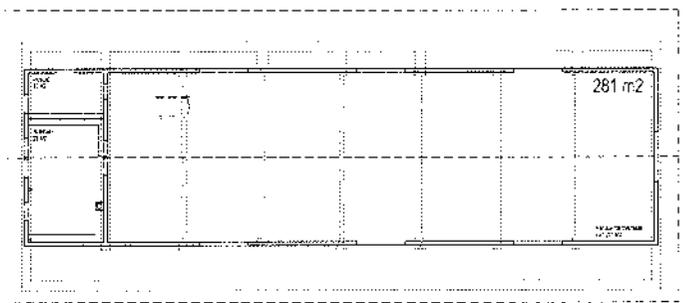


-plans de la bâtisse CFF

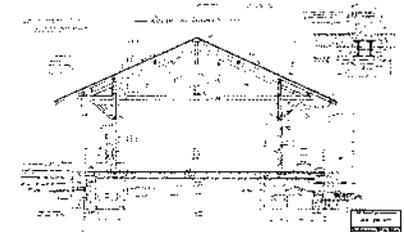
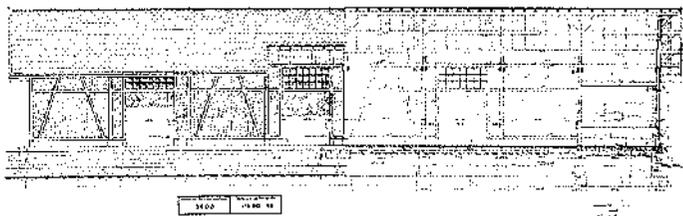
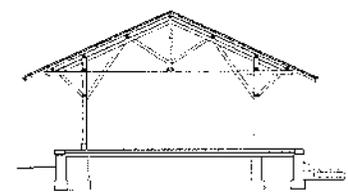


Bâtiments existants_CFF_

-plans de la bâtisse CFF & de la halle à marchandises

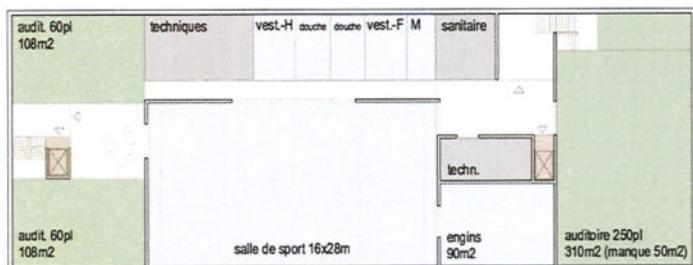


-plans de la halle à marchandises



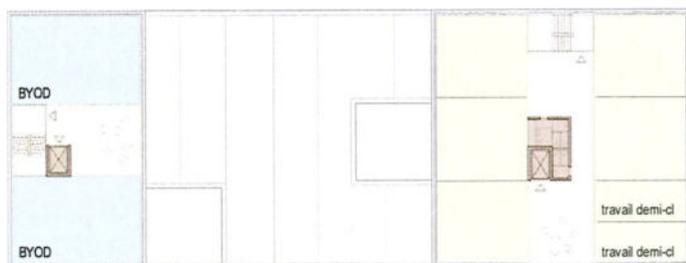


Locaux à placer

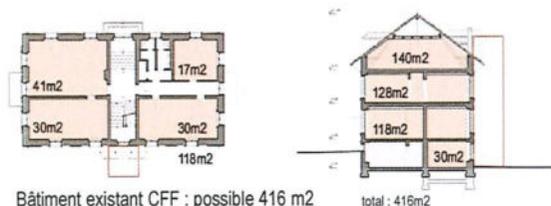
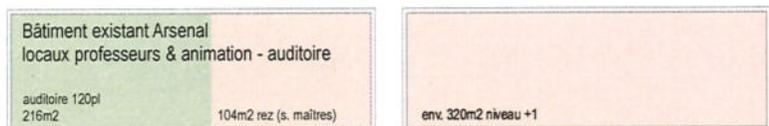


-1_sous-sol

Salle de sport - Auditories - locaux techniques

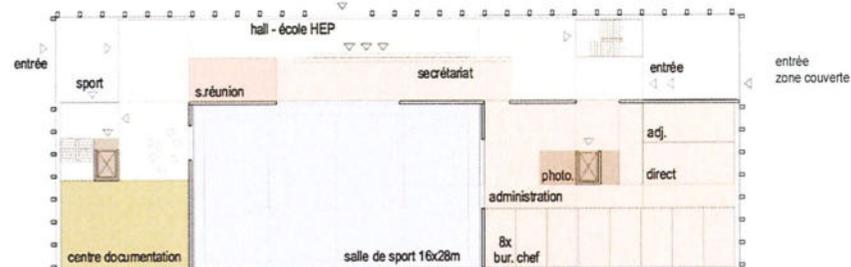
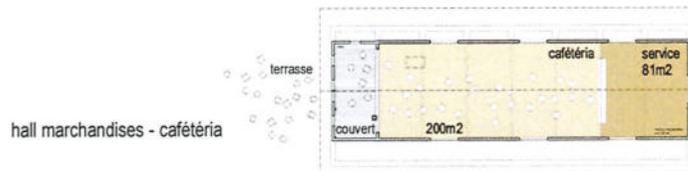


+3 Salles d'enseignement



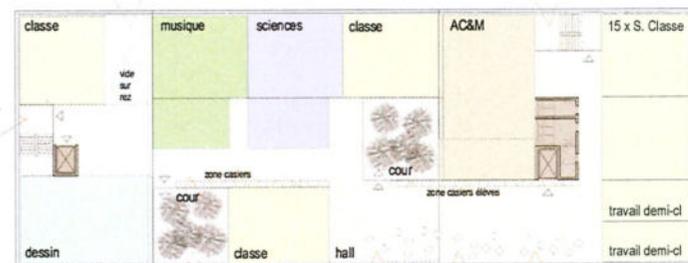
Bâtiment existant CFF : possible 416 m2 locaux professeurs & animation

total : 416m2

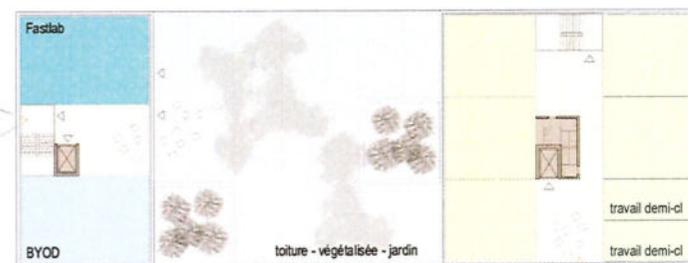


0_rez

Hall - Administration - S.sport - documentation



+1 Casiers élèves & Salles d'enseignement

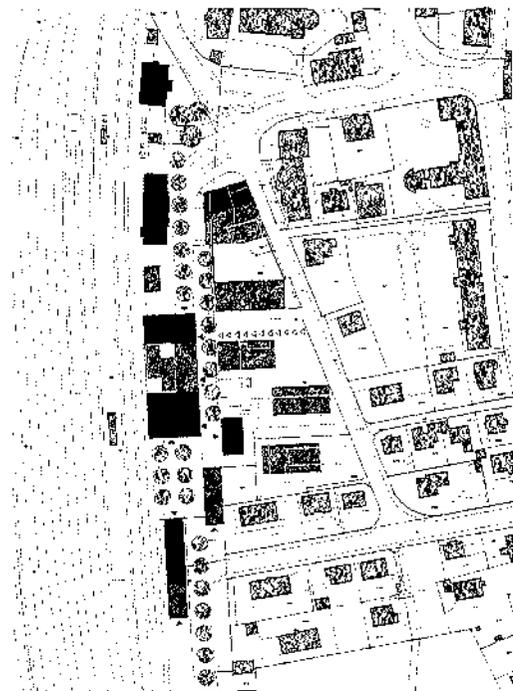


+2 Salles d'enseignement



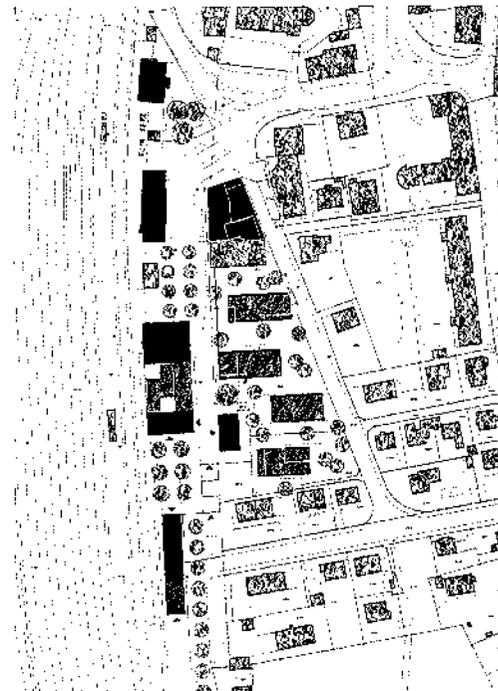
Variante-1_

-dessin selon étude de faisabilité urbanistique



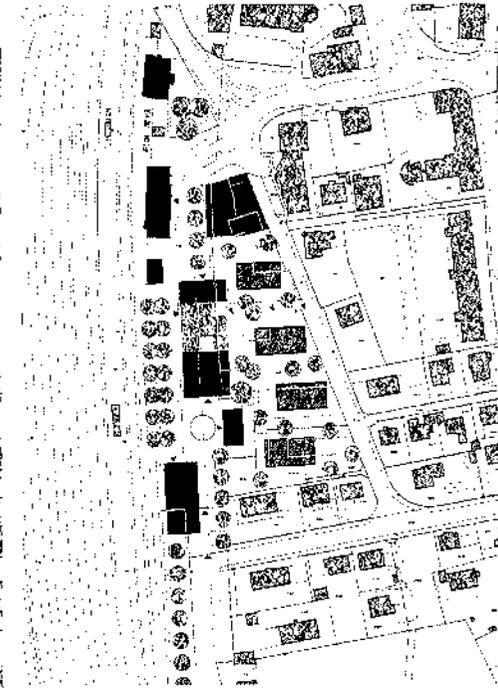
Variante-1a_

-essai-1 plus perméable sur la densité-Est



Variante-1b_

-essai-2 plus perméable sur la densité-Est



Variante-2_

Comparaison de variantes_

-test afin de mieux comprendre les réactions et implications du projet HEP par rapport au contexte existant et à la vision de développement des parcelles attenantes

- concevoir un front plus végétale/paysagé côté CFF
- réaffectation de la bâtisse CFF
- démolitions de la halle à marchandises + arsenal afin de permettre la construction du volume principale de la nouvelle école et d'un deuxième volume plus modeste
- profiter du programme/HEP conséquent pour matérialiser la différence de niveau entre le plateau de la gare et la rue Chanoine Broquet/côté Est, intégration salle de sport
- éviter des constructions souterraines complexes
- en bordure des voies CFF privilégier les réalisations hors terre
- densité-Est avec des volumétries plus ponctuels



Variante-2_

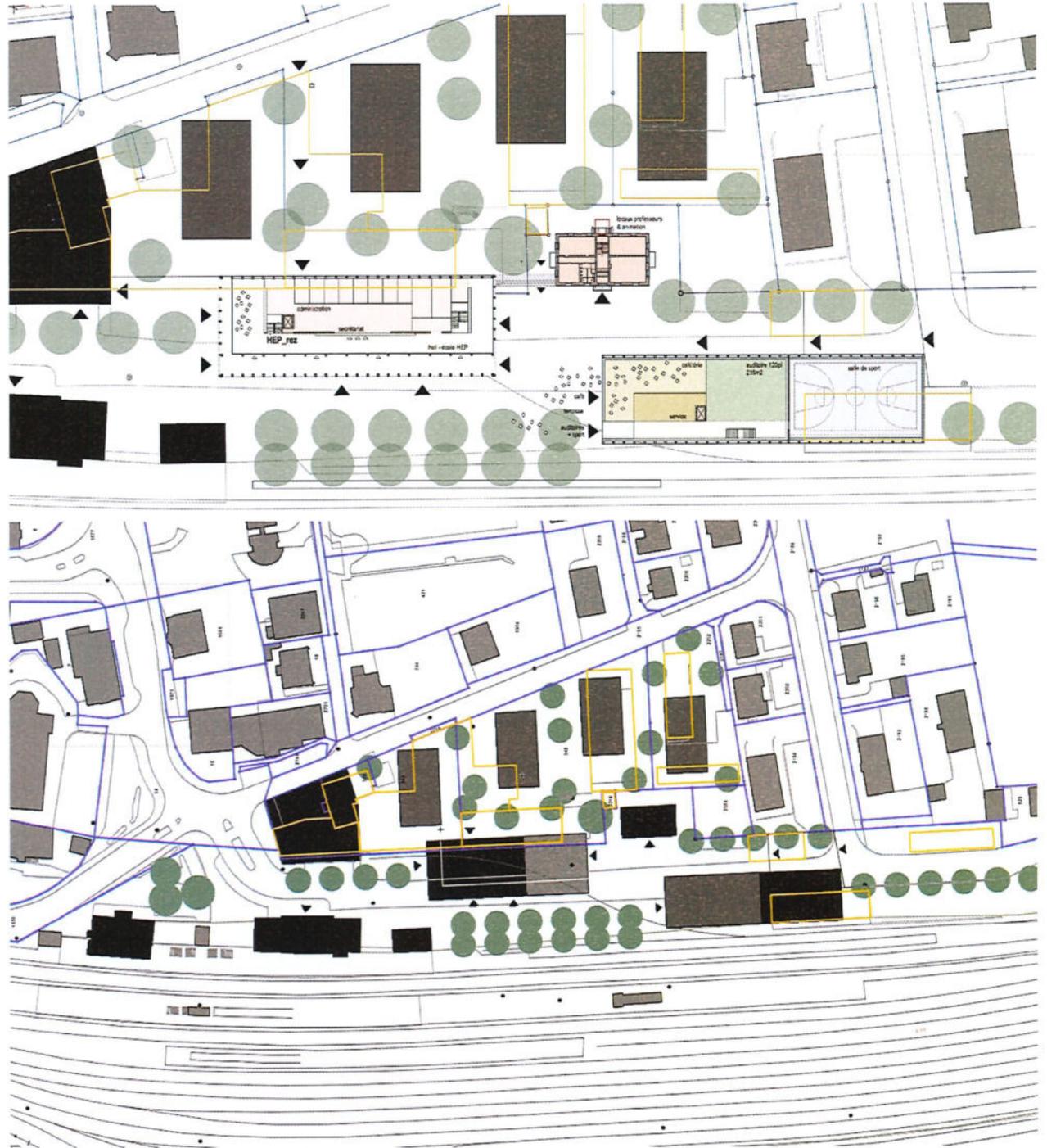
- concevoir un front plus végétale/paysagé côté CFF
- réaffectation de la bâtisse CFF
- démolitions de la halle à marchandises + arsenal afin de permettre la construction du volume principale de la nouvelle école et d'un deuxième volume plus modeste
- profiter du programme/HEP conséquent pour matérialiser la différence de niveau entre le plateau de la gare et la rue Chanoine Broquet/côté Est, intégration salle de sport
- éviter des constructions souterraines complexes
- en bordure des voies CFF privilégier les réalisations hors terre
- densité-Est avec des volumétries plus ponctuels

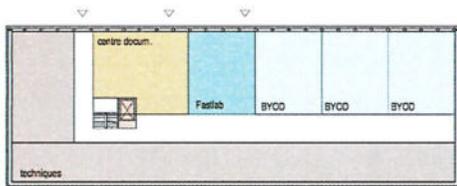




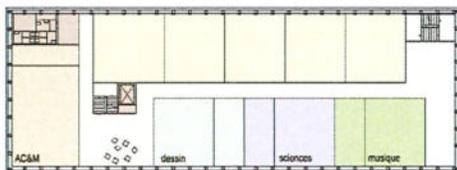
Variante-3_

- concevoir un frond plus végétale/paysagé côté CFF
- réaffectation de la bâtisse CFF
- démolitions de la halle à marchandises + arsenal afin de permettre la construction de deux volumes de dimensions adaptées au lieu, l'un contient le programme des espaces de grandes dimensions (caféteria, auditorios, gym...) ceci permettant aussi une utilisation plus polyvalente hors horaire
- profiter du programme/HEP conséquent pour matérialiser la différence de niveau entre le plateau de la gare et la rue Chanoine Broquet/côté Est
- éviter des constructions souterraines complexes, en bordure des voies CFF privilégier les réalisations hors terre
- volumétrie/salle de sport = présence = appel sur avenue du Midi

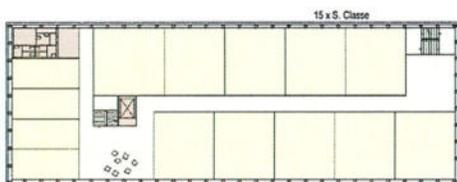




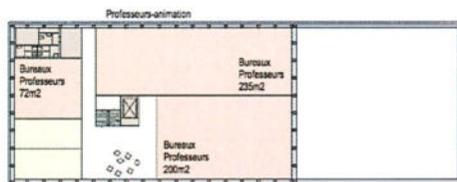
-1_rez-inf.



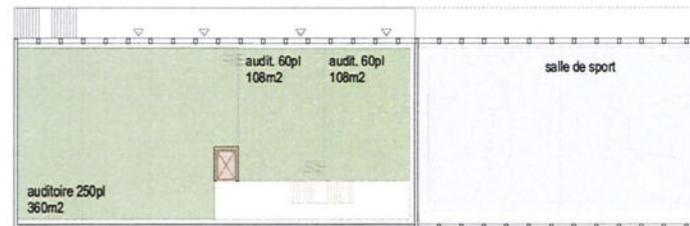
+1_



+2_

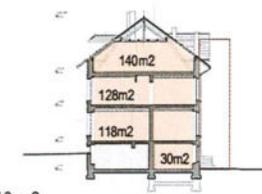
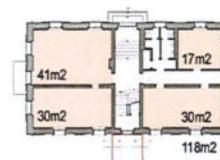


+3_



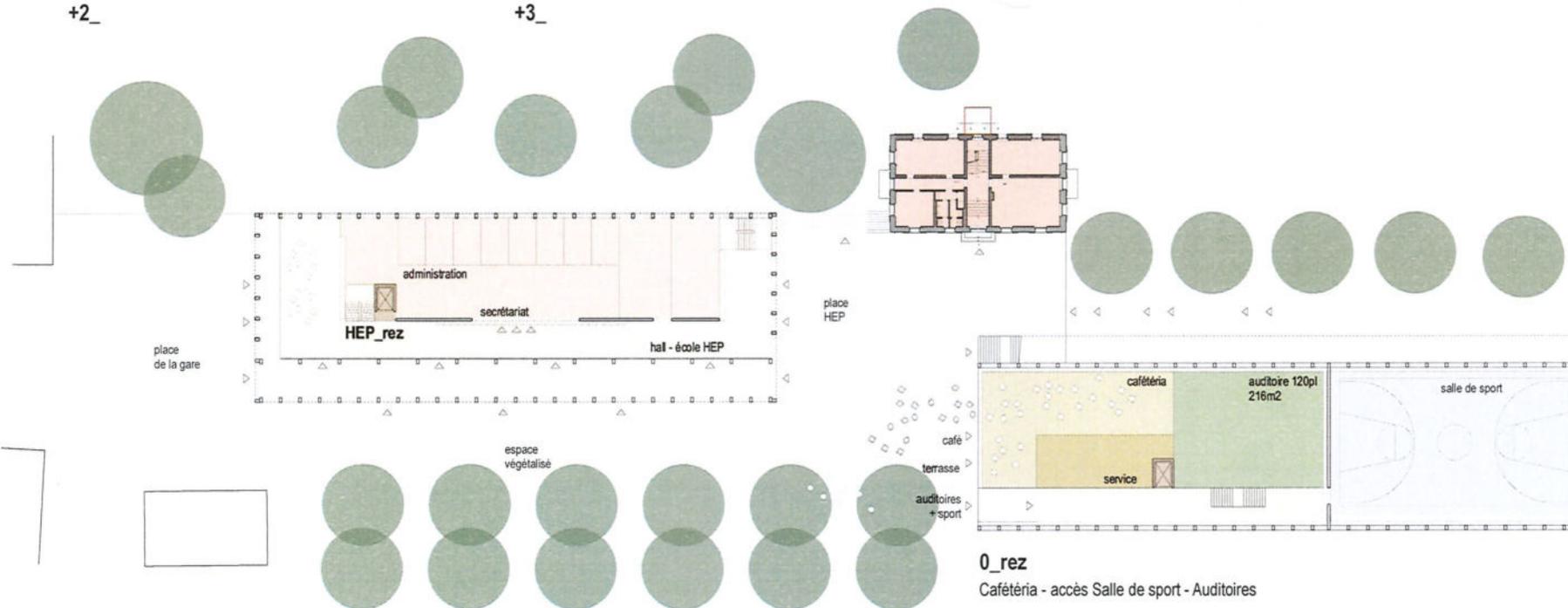
+1_étage

Auditoires - Salle de sport



Bâtiment existant CFF : possible 416 m2 locaux professeurs & animation

total : 416m2



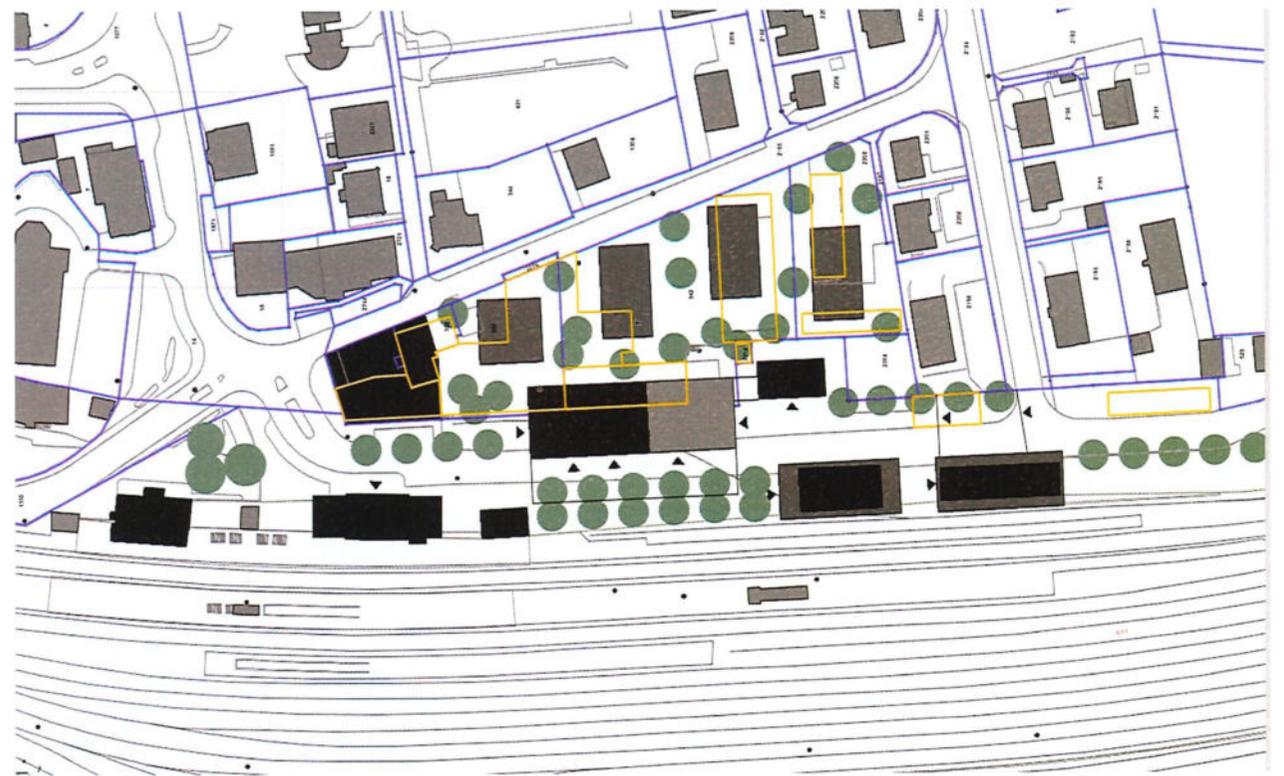
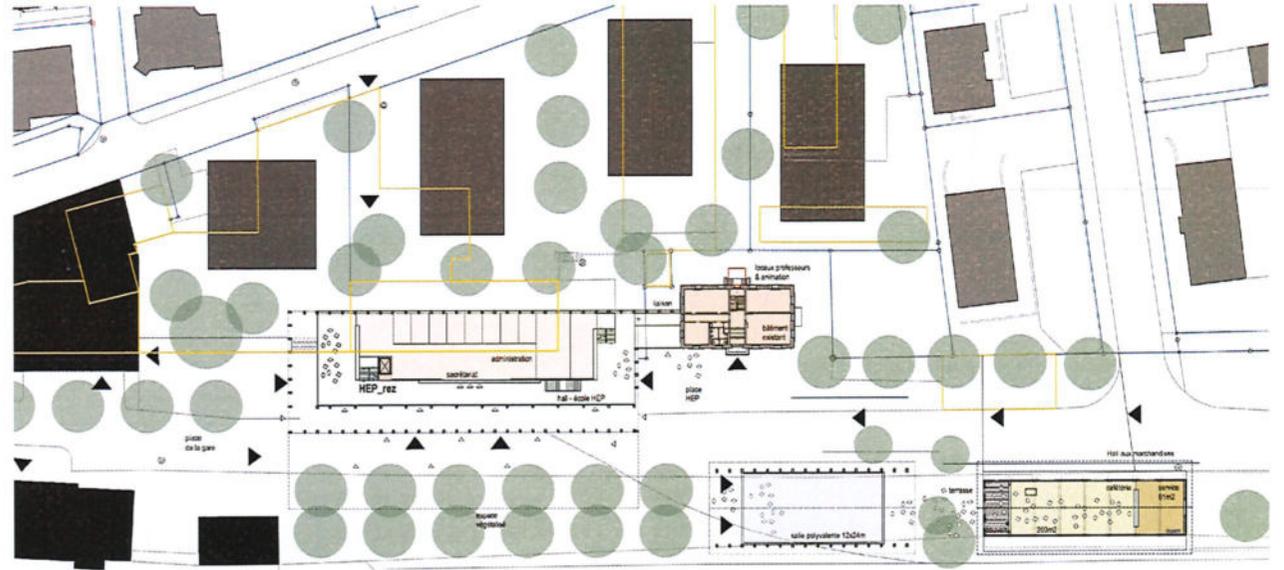
0_rez

Cafétéria - accès Salle de sport - Auditoires

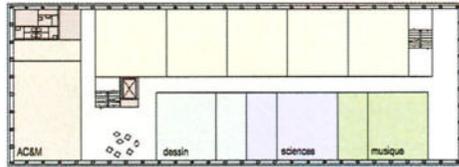


Variante-3b_

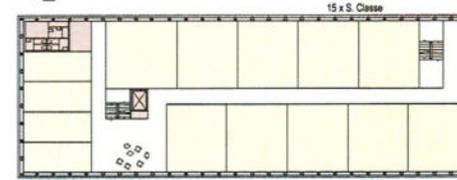
-En complément de la variante-3 elle propose de garder la halle à marchandises et de compléter avec une construction modeste (salle polyvalente) l'espace côté CFF. Les salles d'auditoires sont en sous-sol débordant du volume de base de l'école.



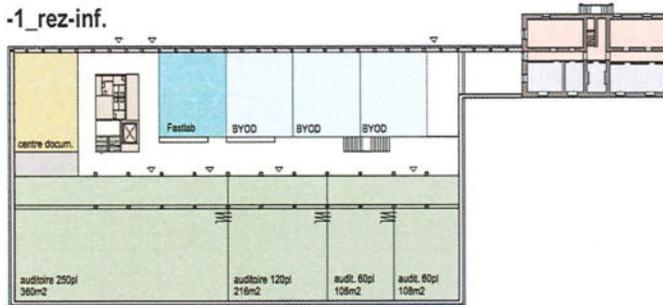
+1_



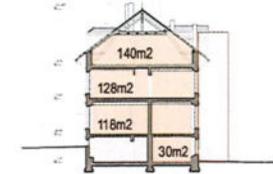
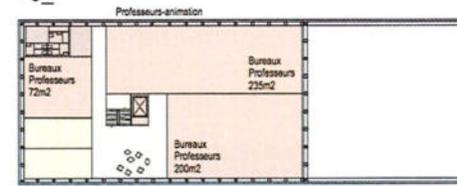
+2_



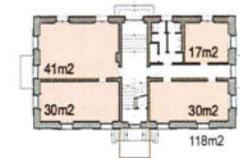
-1_rez-inf.



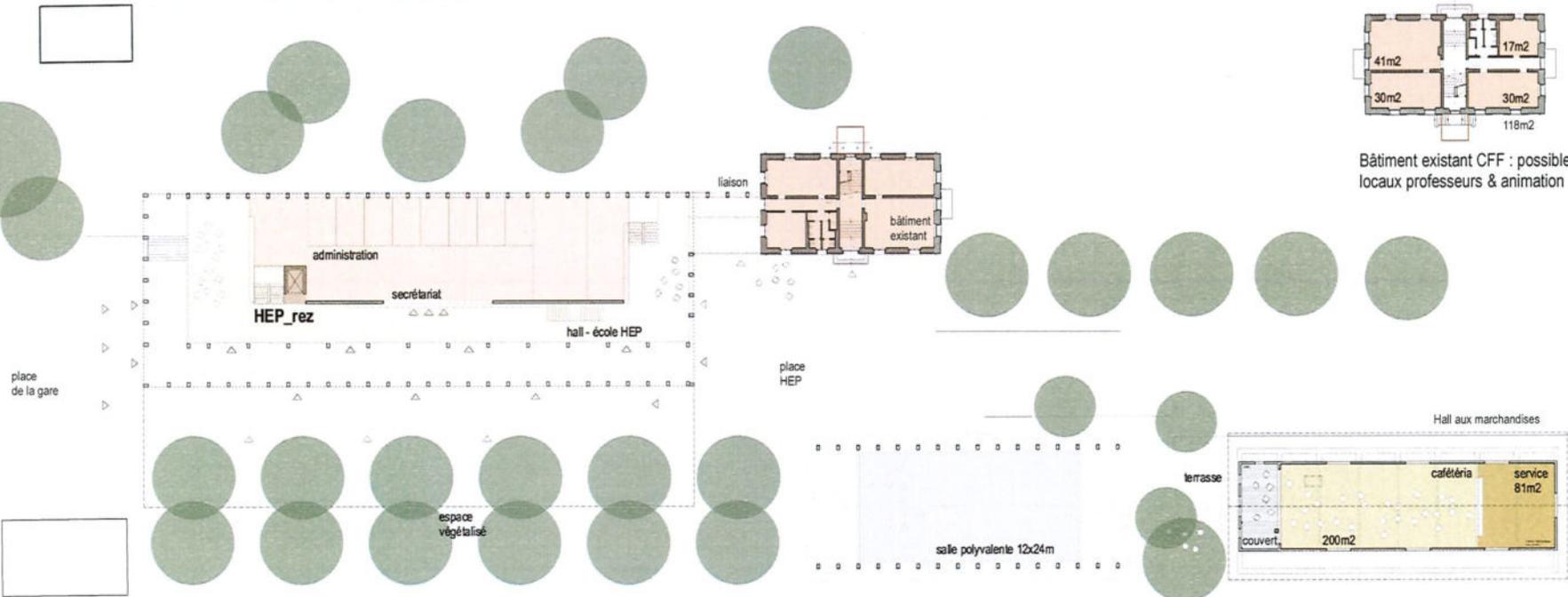
+3_



total : 416m2



Bâtiment existant CFF : possible 416 m2 locaux professeurs & animation



0_rez

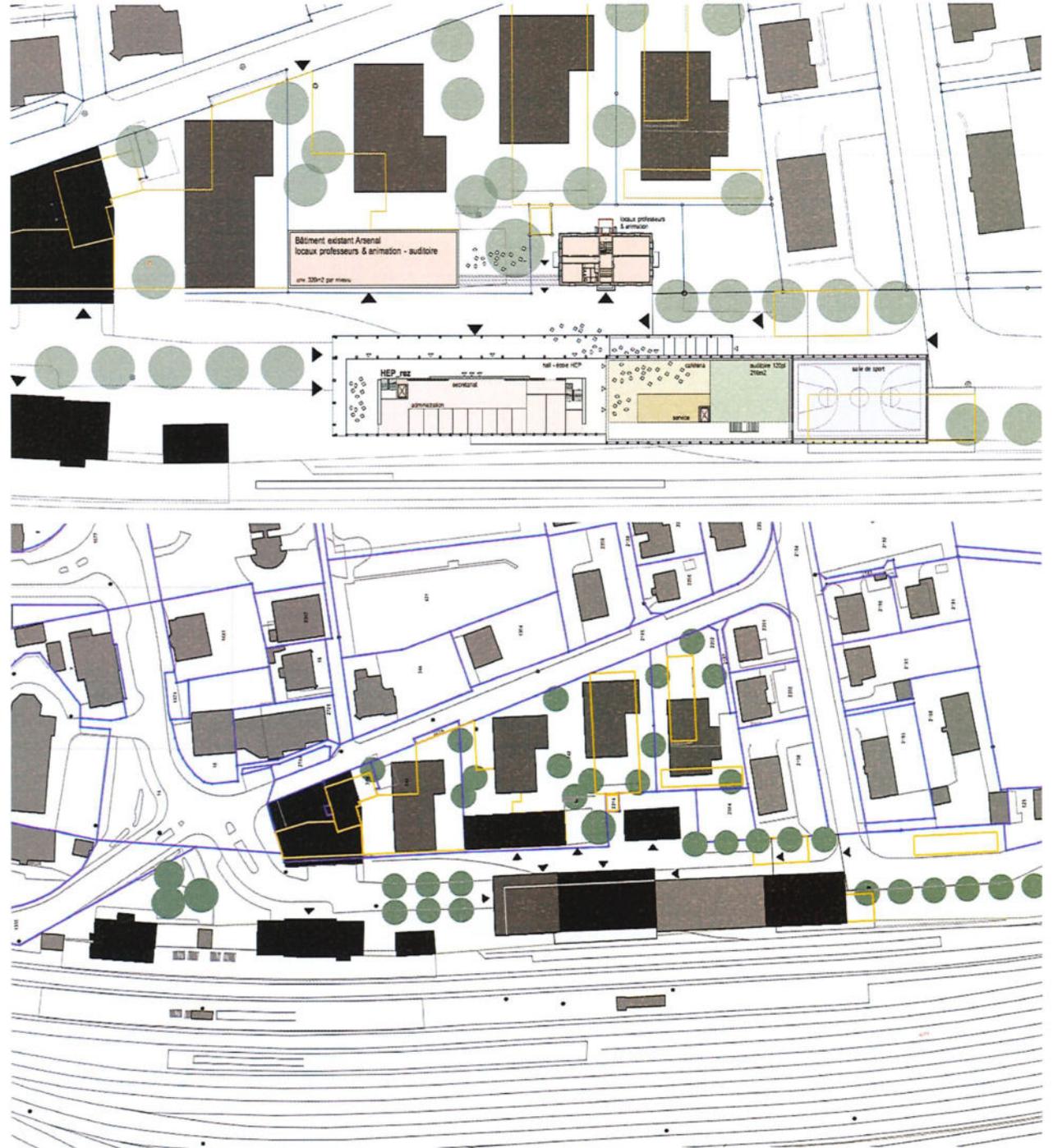
Administration - Cafétéria - salle polyvalente/de mouvement

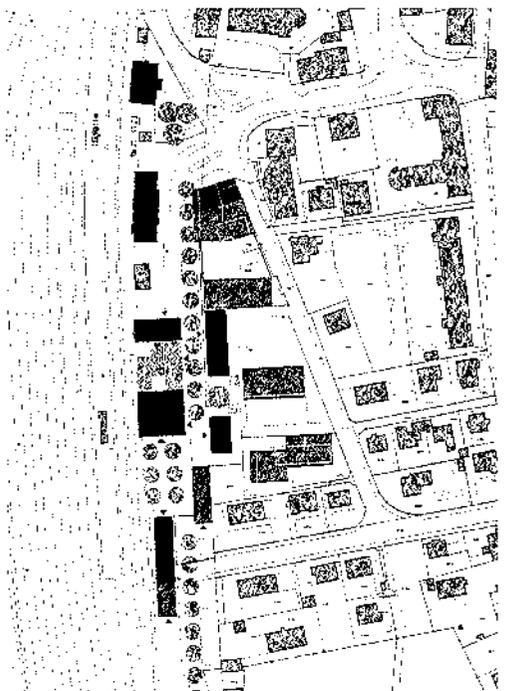
Variante-3b



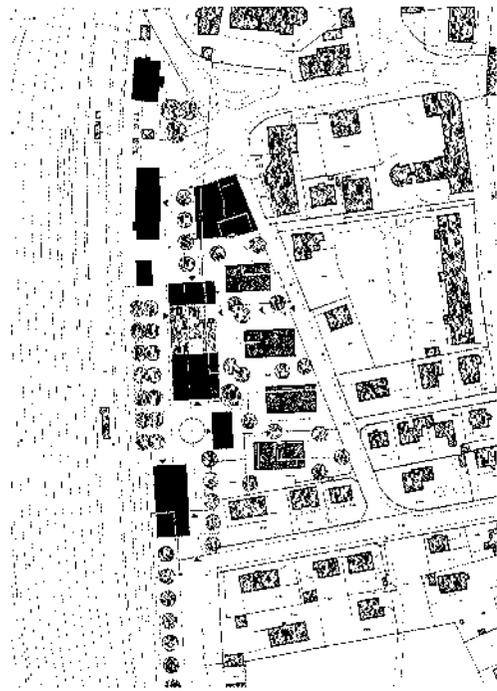
Variante-4_

- nouvelle construction le long des voies CFF
- alternance dans les hauteurs des volumes selon les différentes parties de programme
- réaffectation de la bâtisse CFF et de l'arsenal
- l'espace rue devient espace de rencontre et de référence pour la HEP
- longueur/gabarit env. 125 m
- éviter des constructions souterraines complexes, en bordure des voies CFF privilégier les réalisations hors terre
- volumétrie/salle de sport = présence = appel sur avenue du Midi

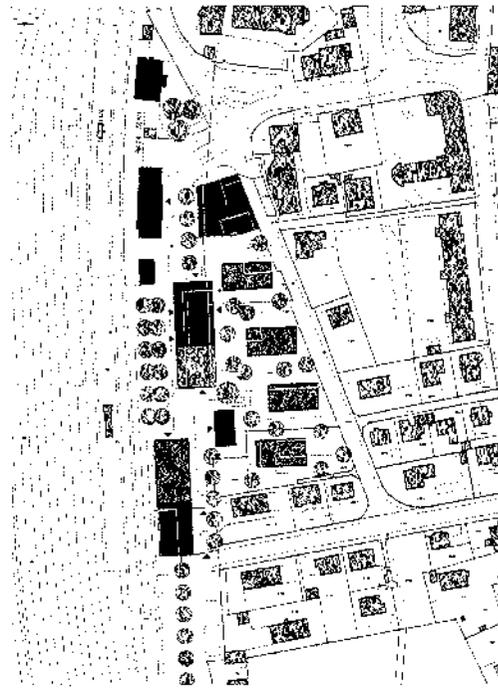




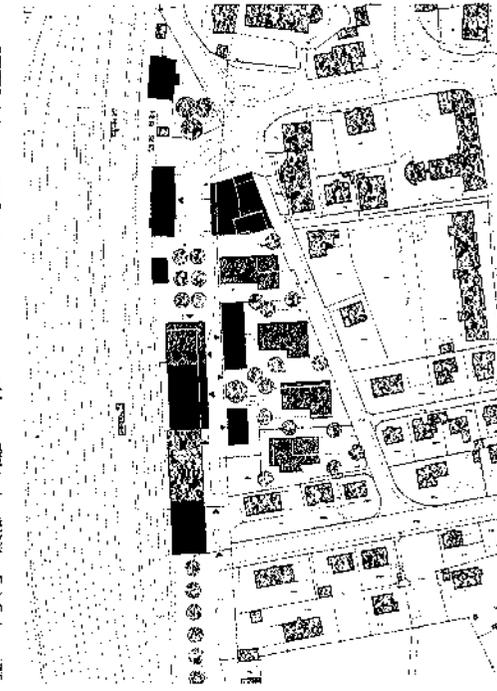
Variante-1_



Variante-2_



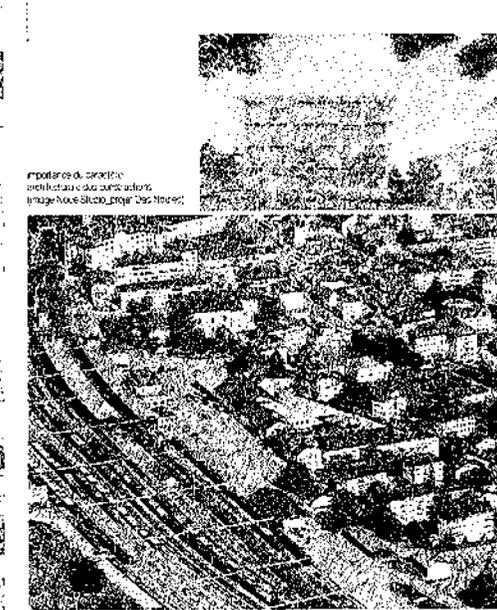
Variante-3_



Variante-4_

Comparaison des variantes_

- plan masse, implantation du programme/HEP
- hauteur des volumes projetés = impact sur le sol, densification mesurée
- volumétrie, aménagements paysagés & architecture, donner un nouvelle identité au plateau de la gare, avec des espaces extérieurs actifs et attractifs
- l'espace public du plateau de la gare doit se lire dans un concept clair et unitaire laissant une délimitation clair par rapport au développement immobilier sur le côté Est = à planifier en deuxième temps, cette suite de projet sera fondée sur la réponse trouvée pour l'espace public majeur.



Plan masse de la gare
 architecturaux et constructifs
 Image: Aerial Studio, projet Des Noues



Périmètre à construire_concours HEP_

-proposition de périmètre à construire pour le programme du concours_HEP



-périmètre élargi à définir



-propriétaire parcelle



Résumé programme

base programme des locaux
pour l'étude de faisabilité

1.1 Salles d'enseignement						
1	Hall d'entrée	Avec grand dégagement + espace écran plat	1	72	72	1
2	Salle de classe	Salle standard	15	72	1080	15
3	Salle modulable	Pour le travail par demi-classe	6	36	216	3
4	Salle de travail	Salle avec vidéo conférence et BYOD	3	108	324	3
3	Salle Fastlab	Espace polyvalent pour atelier pour favoriser l'innovation	1	108	108	1.5
4	Salle de conférences	Avec terminal de rangement ext. Javac - pour les conférences	1	72	72	1
5	Salle de dessin	Salle de rangement	1	72	72	1
6	Salle AC&M	Espace de rangement	1	36	36	0.5
		Salle de travail	1	108	108	1.5
		Espace de rangement	1	36	36	0.5
7	Salle de musique	Salle de cours	1	72	72	1
		Espace de rangement	1	36	36	0.5
Total des salles d'enseignement			34	2268	31.5	
1.2 Locaux élèves						
1	Centre de documentation	Espace de documentation et de recherche - Terminal de documentation informatique	1	108	108	1.5
2	Casiers	Zone de casiers contigus	1	36	36	0.5
1.3 Locaux professeurs et animation						
1	Salle des maîtres	80 places	1	108	108	1.5
2	Salle d'entretien	6 places	3	18	54	0.75
3	Vestiaires profs / photocopies		1	36	36	0.5
4	Bureaux professeurs	Espace pour du personnel très présent (plus de 50%)	60	9	540	7.5
5	Espaces animation	4 espaces pour du personnel présent à temps (très) partiel	16	9	144	2
1.4 Locaux administratifs						
1	Bureau directeur	Avec accès direct au secrétariat et à la salle de réunion	1	36	36	0.5
2	Bureau adjoint	Avec accès direct au secrétariat	1	36	36	0.5
3	Chefs de filière / cadre	3 bureaux individuelles	3	18	144	2
4	Salle de réunion		1	36	36	0.5
5	Secrétariat	15 collaborateurs	15	12	180	2.5
6	Local Photocopie/technique		1	18	18	0.25
7	Infirmerie	Aussi pour d'allaitement	1	18	18	0.25
8	Archives		2	36	72	1
Locaux élèves et professeurs			113	1584	21.8	
1.5 Conciergerie						
1	Bureau	adossant à l'atelier	1	18	18	0.25
2	Atelier - vestiaire	avec douche	1	36	36	0.5
3	Dépt 1	Produits - machines - matériel	1	36	36	0.5
4	Dépt 2	matériel scolaire 1 - 2 salles	1	36	36	0.5
5	Dépt 3	machines extérieures	1	36	36	0.5
6	Vestiaires personnel nettoyage	local de pause	1	18	18	0.25
Conciergerie			6	180	2.5	
Locaux HEP			153	4014	56	

2 Auditoires						
			Unité	m2	Total	Nbre unités
1	Auditoire 250 places		1	260	360	5
2	Auditoire 120 places		1	216	216	3
3	Auditoire 60 places		2	108	216	3
			Auditoires	4	792	11
3 Réfectoire						
			Local	m2	Total	Nbre unités
1	Espace de détente - Cafétaria	Zone équipée pour distributeurs automatiques	1	144	158.4	2.2
2	Service	Prééquipé pour cuisine de machine et extension future	0.5	72	72	0.5
3	Economat	Economat du réfectoire (congélateur - boissons)	1	18	18	0.25
4	Frigas		1	5	5	0
5	Vestiaires et sanitaire	Entrepôt mobilier de réserve	1	18	18	0.25
			Locaux réfectoire	4.8	215.4	3
4 Salle de gymnastique 1 simple						
			Local	m2	Total	Nbre unités
1	Salle de sport 25x18		1	450	450	6.5
2	Vestiaires - douche - toilettes		1	36	36	0.5
3	Vestiaires professeurs	Hommes - Femmes	1	18	18	0.5
4	Douches	2 douches avec zone de séchage	2	36	36	0.5
5	Local pour matériel		1	36	36	0.5
6	Local matériel		1	36	36	0.5
7	Local	Salon des professeurs	1	36	36	0.5
			Gymnase 1 simple	588	588	8.5
5 Technique						
			Local	m2	Total	Nbre unités
1	Chauffage	Pour tout le complexe	1	72	72	1
2	Ventilation	Pour tout le complexe	1	100	100	1.4
3	Sanitaire	Pour tout le complexe	1	72	72	1
4	Informatique + bureau	Pour tout le complexe - climatisation pour le local serveur	1	36	36	0.5
			Technique	4	280	3.9
6 Aménagements extérieurs						
			Nbr	m2	Total	
1	Terrain tous temps	Type basketball ou volleyball avec tables extérieures pour 50 personnes	2	420	840	
2	Place de parc vélos/accotés	50 places	1	40	40	
3	Place de parc professeurs	40 places avec 2 places de recharge électrique	1	1000	1000	
4	Place de parc "au contact"	4 places	1	40	40	

Synergie avec la commune

- 1.3.4 Bureaux professeurs
Confirmation besoin pour 60 personnes
Possibilité mixité entre openspace et bureaux fermés
- 1.3.5 Espaces animation
Locaux pour animateurs pédagogiques, besoins d'espaces fermés
Possibilité 16x9m2 ou 4x35m2 (4 espaces tels que précisés dans le programme)
- 1.4.5 Secrétariat
Confirmation besoin pour 15 personnes
Possibilité mixité entre openspace et bureaux fermés
Front office et back office - Accueil, Finances, RH, ...
- 2.1-3 Auditoires de 250, 120 et 60 places
Pas d'éclairage naturel demandé, usage plus fréquent : obscurité
- 4.1-7 Salle de sport simple
Précision architecte cantonal : intention pour mutualisation avec nouvelles salles de sport du Collège > Pas de salle de sport
Souti de la direction de la HEP > S'assurer de l'existence de véritables plages horaires disponibles en journée pour une mutualisation de ces infrastructures
Proposition du SIP: Etude de faisabilité avec + sans volume de la partie d'ouvrage sportive



Commune de Saint-Maurice
Affectation des zones

Plan 02



Echelle: 1 / 2000

Légende

- [] Zone à aménager
- [] Zone vieille ville
- [] Zone centre ville
- [] Zone centre commerce
- [] Zone hameaux
- [] Zone villa
- [] Zone maison individuelle
- [] Zone habitation collective
- [] Zone d'habitation de forte densité
- [] Zone touristique et commerciale
- [] Zone artisanale
- [] Zone industrielle
- [] Zone mixte
- [] Zone d'intérêt général public A
- [] Zone d'intérêt général public B
- [] Zone d'intérêt général semi public A
- [] Zone d'intérêt général semi public B
- [] Zone d'intérêt militaire A
- [] Zone d'intérêt militaire B
- [] Zone de camping mixte
- [] Zone extraction et dépôt de matériaux
- [] Zone extraction et dépôt de matériaux C

à titre indicatif:

- [] Monuments culturels
- [] Bâtiments d'accompagnement
- [] Zone archéologique
- [] Alignement 18m
- zone danger torrents**
 - [] danger élevé
 - [] danger moyen
 - [] danger faible
 - [] danger résiduel
- zone de danger des fonges**
 - [] A: danger élevé démontré
 - [] B: danger potentiel élevé
 - [] C: danger potentiel faible
- [] Périmètre de sécurité
- [] Murgères à conserver
- [] Protection des eaux (SI SII SIII)
- [] Aire forestière

Adopté par le Conseil communal en séance du: 15.03.1995
Approuvé par le Conseil général en séance du:
Homologué par le Conseil d'Etat en séance du:

Mise à jour du cadastre: Juin 2011
Format: 1:12m2
Georges Rey-Bellet SA
BUREAU D'INGENIEURS ET GEOMETRES
Av. de la Gare 27b CH des Condémneux 2
1870 Moudon 1870 St Maurice
Tel: 0041 71 15 18 18 Tel: 0041 61 11 00
info@grb.ch www.grb.ch