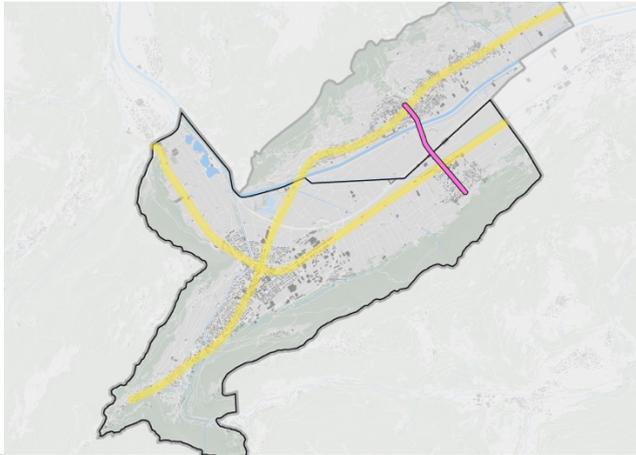


<b>U.EP.4.6</b>		<b>Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully - Charrat</b>	
<b>Catégorie</b>	Espaces publics	<b>Priorité</b>	A-B-C
<b>Instance(s) responsable(s)</b>	Canton, communes de Fully et Martigny	<b>Instance(s) concernée(s)</b>	Canton et communes
<b>Stratégies sectorielles</b>	TP.1 ; TP.2 ; TP.3 ; MD.1 ; S.U.1 ; S.U.2 ; S.U.3 ; S.U.4 ; S.P.1		
<b>Description</b>	<p><u>Etat actuel</u></p> <p>L'axe structurant de Fully-Charrat relie, de part et d'autre de la plaine du Rhône, les villages historiques de Vers l'Eglise (Fully) et de Charrat (Les Chênes et Vision), en franchissant, le Rhône, l'autoroute et les voies de chemin de fer et en desservant la gare régionale de Charrat-Fully.</p> <p>L'axe est structuré en plusieurs séquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vers l'Eglise – Rhône. Séquence urbaine, bordée de construction. L'espace public hors route est constitué de simples trottoirs. A noter la présence du Parc du Petit-Pont à proximité, un espace public vert.</li> <li>– Rhône- Gare régionale. La plus longue séquence, traversant des secteurs d'habitations et d'activités très peu qualifiés. Les franchissements sur l'autoroute et les voies ferrées renforcent le sentiment de distance. L'espace public, hors route, est constitué de simples trottoirs.</li> <li>– Gare régionale-Villages de Charrat. Séquence traversant le tissu pavillonnaire de Charrat. La rue, majoritairement modérée, a la caractéristique d'être rythmée par la présence d'infrastructures et équipements publics / para-publics (home, bâtiments scolaires et para-scolaires, terrains de sport, bâtiments administratifs). La récente modération des vitesses a quelque peu accru la qualité de cette séquence.</li> </ul> <p><u>Etat attendu</u></p> <p>Un important potentiel de requalification de cet axe stratégique apparaît, avec comme objectifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pour la séquence Vers l'Eglise – Rhône. Amélioration du confort pour les modes doux sur ce parcours vers le Rhône (allée du Rhône, voir fiches P.R.4.1 et MD.4.XX ), dilatation de l'espace public jusqu'en façade des bâtiments ayant un rez actif. Travail sur les transitions entre domaine public et domaine privé.</li> <li>– Pour la séquence Rhône - Gare régionale. Aménagement d'une voie cyclable (voir mesure MD.4.XX citec). Création de micro-places publiques (bancs, arbres, eau, etc.) pour rythmer le parcours et atténuer l'impression de distance, en fonction des opportunités foncières.</li> <li>– Pour la séquence Gare régionale – Villages de Charrat. Dilatation de l'aménagement de l'espace rue sur les parcelles publiques attenantes. Implémentation d'éléments de nature en ville sur l'emprise du domaine public. Sensibilisation des propriétaires privés pour une plus grande perméabilité visuelle entre les domaines privés et publics.</li> </ul>		
<b>Opportunité et utilité</b>	<p>Opportunité : L'opportunité offerte par ces réaménagements et une amélioration significative de la qualité de l'axe pour les riverains et utilisateurs, quel que soit leur mode de transports.</p> <p><b>OU (pour tous les EP la même chose)</b></p>		

	<p>Opportunité :</p> <p>Profiter de chaque réaménagement de rue pour mettre en réseau un espace public de qualité qui améliore le quotidien de tous les usagers par un sentiment de sécurité et de bien-être.</p> <p>Utilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– CE1.5 Amélioration de la mobilité douce.</li> <li>– CE2.3 Amélioration de la qualité des espaces publics.</li> <li>– CE3 Accroître la sécurité du trafic.</li> <li>– CE4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.</li> <li>– CE4.2 Réduction des nuisances sonores.</li> </ul>
<b>Coordination entre transports et urbanisation</b>	<p>Comme l'espace public partage la plupart du temps son emprise avec celle des réseaux de transports, leur cohabitation doit être un élément central dans un aménagement de qualité. Une sécurité de tous les usagers est nécessaire, s'il l'on veut que le partage de l'espace fonctionne sans accroc et qu'aucun mode de transport ne prenne trop fortement le dessus sur les autres.</p> <p>Cette mesure de requalification de l'axe Charrat-Fully s'inscrit plus largement dans une amélioration du rabattement vers la gare régionale pour les habitants de Charrat et du centre de Fully.</p>
<b>Réalisation</b>	
<b>Etat de coordination dans le PDC (au 01.01.21)</b>	Pas concerné / <del>Informations préalables</del> / <del>Coordination en cours</del> / <del>Coordination réglée</del>
<b>Etat de planification</b>	<p>A compléter / vérifier par la commune</p> <p>Séquence Vers-L'Eglise – Rhône : voir fiche MD.4.XX.</p> <p>Séquence Rhône – Gare régionale : voir fiche MD.4.XX.</p> <p>Séquence Gare régionale – Villages de Charrat: intention, études à lancer.</p>
<b>Calendrier de mise en oeuvre</b>	<p>A compléter / vérifier par la commune</p> <p>Séquence Vers-L'Eglise – Rhône : voir fiche MD.4.XX.</p> <p>Séquence Rhône – Gare régionale : voir fiche MD.4.XX.</p> <p>Séquence Gare régionale – Villages de Charrat: étude ?? horizon de réalisation : ??</p>
<b>Autre</b>	
<b>Fiches concernées du PDC</b>	C1, C2, D1, D4, D5
<b>Fiches concernées du PDi</b>	N3, U1, U2, M1, M2, M3, M4, M5
<b>Lien avec les autres mesures</b>	<p><b>P.MD.4.1.1</b> Liaison pour piétons et vélos entre Charrat et Fully</p> <p><b>PM.4.5</b> Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully</p> <p><b>U.D.4.9</b> Densification douce de la zone villa</p> <p><b>U.EP.4.1</b> Requalification des espaces publics</p> <p><b>U.N.4.1</b> Franges urbaines</p> <p><b>U.N.4.2</b> Nature en ville</p> <p><b>P.R.4.1</b> Coordination et lien avec le Rhône</p>

**Documents mis à disposition**

**Plan de situation au 1 : 50'000**



**Plan selon état d'avancement**

*Vers l'Eglise*

*Route du Rhône*

*Av. de la gare*





*Séquence Vers l'Eglise, nomad, 2021.*



*Séquence Rte. du Rhône, nomad, 2021.*



*Séquence Charrat-Av. de la gare, nomad, 2021.*