Rapport final à l'attention de la Confédération

Septembre 2021

agglo | Coude du Rhône
Ensemble pour demain

MARTIGNY, MARTIGNY-COMBE, FULLY

PA4
PROJET D'AGGLOMÉRATION
4ÈME GÉNÉRATION

agglo-coude-rhone.ch

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

VILLE DE MARTIGNY

COMMUNE DE MARTIGNY-COMBE

COMMUNE DE FULLY

Préface

L'agglo Coude du Rhône, ensemble pour demain

Martigny, Martigny-Combe et Fully en coordination avec le canton du Valais et 15 communes du Plan Directeur intercommunal (PDi) du Coude du Rhône, réparties sur 3 districts, planifient ensemble leur développement futur en termes d'urbanisation, de mobilité et de paysage. Elles collaborent ainsi étroitement pour répondre aux nouveaux défis de l'aménagement du territoire afin de soutenir un développement harmonieux de la région.

Réfléchir à une échelle intercommunale est devenu incontournable tant les relations fonctionnelles sont fortes entre ces 3 communes. Habiter, travailler, se divertir sont autant d'activités pour lesquelles les citoyens font fi des frontières communales en se déplaçant au sein de l'agglomération et au-delà.

A la croisée des chemins entre le Chablais et le Valais-central

L'agglomération du Coude du Rhône se situe au carrefour entre l'Italie et la France. Elle reste cependant bien ancrée en terre valaisanne là où le Rhône change de cap en direction du Chablais après avoir parcouru la vallée du Rhône, depuis sa source, en passant par les agglomérations du Haut-Valais puis du Valais central. Cœur économique de la région, elle comptera, à un horizon à 15 ans, près de 17'000 emplois et environ 39'000 habitants.

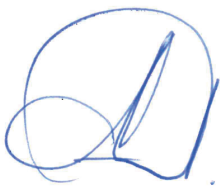
Ce développement s'accompagnera de nombreux défis. Ainsi, le projet d'agglomération (PA4) propose 65 mesures au total, dont 39 sont liées à la mobilité. Ce qui représente 48 millions de francs pour les infrastructures planifiées en priorité. L'agglomération pourrait bénéficier d'un co-financement de 30 à 50% des mesures retenues, ce qui représenterait un retour potentiel de plus de 16 millions. La décision de la Confédération est attendue pour 2023.

Une intense et fructueuse collaboration

Un projet de cette ampleur ne saurait être mené à terme sans la bonne volonté et le travail conséquent des différents acteurs et auteurs concernés. C'est pour moi l'occasion ici de remercier tout particulièrement :

- les collaborateurs des offices fédéraux et plus particulièrement l'ARE pour les conseils avisés et les échanges réguliers et toujours constructifs,
- les collaborateurs des services cantonaux et en particulier le SDT, le SDM et le SETI pour leur participation active, leur appui et leurs précieuses contributions,
- mes collègues du Comité de Pilotage, pour leur prise de responsabilité et la confiance accordée dans ce dossier,
- les mandataires et auteurs du projet, les bureaux Citec Ingénieurs-Conseils et Nomad architectes Valais et leurs collaborateurs pour l'important travail réalisé,
- les mandataires du controlling DPTA, le bureau team+ et ses collaborateurs,
- les mandataires graphiques et les concepteurs du site internet, les bureaux Opointzero et Tokiwi et leurs collaborateurs,
- les délégués des communes et des services pour leurs apports et leur indispensable collaboration tout au long du processus et nomment au sein du Comité Technique,
- l'Antenne Région Valais romand et ses collaborateurs pour l'accompagnement et la coordination, en particulier M. Romain Fournier, spécialiste mobilité et chef du projet,
- ainsi que toutes celles et ceux qui ont œuvré de près ou de loin à cette planification.

Leur engagement sans faille a permis de proposer une vision commune ambitieuse pour le Coude du Rhône. Gageons qu'elle ne constitue qu'un début de l'intensification des collaborations régionales à une échelle plus large pour relever les défis, ensemble pour demain.



Bernard Monnet
Président du Comité de Pilotage

Impressum

Sous la responsabilité du
COPIL de l'Agglomération du Coude du Rhône

Pilotage opérationnel du projet
Antenne Région Valais romand

En collaboration avec
Les 18 communes du Plan Directeur intercommunal (PDi) du Coude du Rhône :
Bovernier, Chamoson, Collonges, Dorénaz, Evionnaz, Finhaut, Fully, Isérables, Leytron, Martigny, Martigny-Combe, Riddes, Saillon, St-Maurice, Salvan, Saxon, Trient, Vernayaz
Le Canton du Valais et en particulier :
Le service du développement territorial
Le service de la mobilité

Elaboration et études thématiques
Citec Ingénieurs Conseils SA
Nomad architectes Valais Sàrl

Controlling DPTA
team+

Graphisme
OPOINTZERO SA

Impression
Centre d'Impression Montfort-Schoechli SA

Photos
Selon sources indiquées

Contact
Antenne Région Valais romand
Centre du Parc
Rue Marconi 19
1920 Martigny
Tel. +41277206016
info@agglo-coude-rhone.ch
https://agglo-coude-rhone.ch

VILLE DE MARTIGNY
COMMUNE DE MARTIGNY-COMBE
COMMUNE DE FULLY
citec
nomad architectes Valais sàrl
ANTENNE RÉGION VALAIS ROMAND
CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Résumé

Le projet d'agglomération (PA) du Coude du Rhône réunit, autour d'un projet de territoire concerté, les communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully. Si les deux premières font partie du périmètre VACo tel que défini par la Confédération, Fully n'y est pas formellement intégrée. Toutefois, la configuration spatiale, les liens fonctionnels évidents et forts entre ces différentes entités, ont naturellement amené la décision d'intégrer cette commune de près de 9'000 habitants au présent projet d'agglomération. Finalement, sont réunis autour d'une vision commune 31'000 habitants et 17'000 emplois sur un territoire de 10'000 hectares, à la croisée des chemins et routes internationales et alpines, reliant la Suisse, la France et l'Italie.

Ce projet est déposé dans le cadre de la 4ème génération des projets d'agglomération (PA4) de la Confédération. En cas d'acceptation, il s'agirait pour le Coude du Rhône de la première génération retenue. Ce PA4 a pour objectif principal de poser les bases d'une gestion et d'une coordination territoriales supracommunales. Ce projet d'agglomération s'appuie très clairement sur les réflexions similaires menées à une bien plus large échelle de 18 communes (les trois communes du PA4 sont au coeur de ce territoire) : le Plan Directeur intercommunal (PDi).

En matière d'urbanisation, le projet vise un triple objectif :

- Orienter les développements futurs dans les secteurs les mieux desservis par les transports publics, principalement aux abords de la gare nationale de Martigny, mais également, dans une moindre mesure, dans les centralités secondaires de l'agglomération (Fully, Martigny-Combe).
- Utiliser les quelques réserves restantes de manière rationnelle, évitant ainsi des extensions de zones à bâtir au détriment des surfaces agricoles et naturelles actuelles.
- Amener de la qualité, qu'il s'agisse de requalification d'espaces publics, de constructions futures ou d'aménagements extérieurs. Cela passe, par exemple, par l'implémentation des principes de nature en ville ou par une gestion qualitative des franges urbaines, assurant ainsi une transition avec les secteurs agricoles.

Concernant la mobilité, le projet tend à :

- Valoriser les réseaux de transports publics existants (densité de gares importante) en facilitant leur accessibilité (rabattements tous modes) et en améliorant leur niveau de service (cadence et amplitude horaire) dans le but de faciliter les liaisons entre les localités de l'agglomération et les déplacements de/vers l'agglomération.
- Faire de la mobilité douce le mode de déplacement à privilégier pour les courtes distances internes aux localités, mais également entre les localités en complément des transports publics (les distances et la topographie sont très favorables à ce mode de transports à part entière).
- Maintenir les transports individuels motorisés le plus en amont possible des centres villageois afin de réduire les nuisances et de garantir une meilleure qualité de vie (hiérarchie fonctionnelle du réseau, concept stationnement autour des centres, etc.).
- Et, finalement, favoriser le plus possible l'intermodalité (le vélo comme prolongement du rail, concept de parc+marche autour de Martigny et de son centre-ville, etc.).

Finalement, en matière de paysage, le projet se focalise sur les aspects suivants :

- Intégrer la troisième correction du Rhône à la structure territoriale de la plaine, pour favoriser notamment les liens entre les zones vécues et le fleuve.
- Profiter du réaménagement de la Dranse pour augmenter les aspects sécuritaires, sociaux et de mobilité douce du territoire.
- Assurer la pérennité des activités agricoles en limitant les conflits d'usage dans la plaine du Rhône.
- Améliorer les valeurs naturelles du territoire par la réalisation de projets favorisant la biodiversité.

Méthodologie

Structure du document

Le rapport final se compose de deux parties.

La première partie comprenant :

- Périmètre
- Analyse de la situation et des tendances (diagnostic)
- Vision d'ensemble
- Besoins d'action
- Stratégies sectorielles
- Mesures et priorisation

La deuxième partie comprenant :

- Le programme des mesures

N'ayant pas d'ancienne génération de projet d'agglomération validée par la Confédération, le rapport et le tableau de mise en œuvre ne figurent pas dans le présent rapport du PA4.

Aide à la lecture

indicateur MOCA
impacts sur les indicateurs MOCA
forces et faiblesses
enjeux
conformité aux exigences des planifications supérieures
complément d'information

Sommaire

Première partie | Volet explicatif

01

Cadrage 19

1.1 Projet d'agglomération 19

1.1.1. La politique des agglomérations de la Confédération 19

1.1.2. Les fonctions et buts du projet d'agglomération 19

1.1.3. Le déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération 21

1.1.4. Les exigences de base 22

1.2. Genèse du PA4 23

1.2.1. Retour d'expérience PA3 23

1.2.2. Études fondatrices 23

1.3. Périmètre du PA4 25

1.3.1. Périmètre de l'OFS 25

1.3.2. Périmètre d'étude retenu 25

1.4. Gouvernance et organisation 29

1.5. Méthodologie 31

1.5.1. Participation et information 31

1.5.2. Entretiens d'état des lieux (ARE) 33

02

Conformité des planifications 37

2.1. Coordination avec les planifications nationales 37

2.1.1. Projet de territoire suisse 37

2.1.2. La loi fédérale sur l'aménagement du territoire 39

2.1.3. Les plans sectoriels 39

2.2. Coordination avec les planifications cantonales 40

2.2.1. Plan directeur cantonal et projet développement territorial 2020 40

2.2.2. Dimensionnement de la zone à bâtir et conformité aux exigences fédérales 42

2.2.3. Autres planifications et concepts cantonaux 42

2.2.4. Autres études 43

2.3. Coordination avec les planifications communales et intercommunales 44

2.3.1. PDi Coude du Rhône 44

2.3.2. Planifications communales 45

03

État actuel et tendances du Coude du Rhône 49

3.1. Contexte général 49

3.2. Analyse socio-économique 51

3.2.1. Population 51

3.2.2. Emplois et dynamiques économiques 54

3.2.3. Densité d'habitants et d'emplois à l'hectare 61

3.2.4. Tendances démographiques et économiques 64

3.3. Paysage, agriculture et environnement 65

3.3.1. Grandes entités paysagères 67

3.3.2. Paysage et patrimoine 72

3.3.3. Agriculture 75

3.3.4. Biodiversité et écologie 78

3.3.5. Dangers naturels 82

3.3.6. Données environnementales 86

3.4. Urbanisation 91

3.4.1. Évolutions urbaines 91

3.4.2. Typologies bâties 91

3.4.3. Typologies et desserte TP 96

3.4.4. Espaces publics 98

3.4.5. Densités actuelles et réserves 100

3.4.6. Zones d'activités et tissu économiques 104

3.4.7. Réserves des secteurs stratégiques 110

3.4.8. Installations générant un trafic important (IGT) 114

3.5. Mobilité générale 117

3.5.1. Transports publics 121

3.5.2. Transports individuels motorisés 130

3.5.3. Sécurité routière 136

3.5.4. Flux de trafic de marchandises 138

3.5.5. Flux de trafic d'achat et de tourisme 138

3.5.6. Stationnement 138

3.5.7. Intermodalité 140

3.5.8. Mobilité douce 141

3.5.9. Mobilité électrique 147

3.5.10. La gestion de la mobilité 147

3.5.11. Évolutions en matière de mobilité 148

3.6. Synthèse 149

Première partie | Volet stratégique

04 **Vision d'ensemble à un horizon de 15 ans** **155**
4.1 Vision par thématique **156**
4.2. Objectifs visés **161**
4.2.1. Principe 1 – « Rapprocher les centralités » 163
4.2.2. Principe 2 – « Grandir sans s'étaler » 163
4.2.3. Principe 3 – « Insuffler une exigence de qualité » 164

05 **Besoins d'action** **167**

06 **Stratégies sectorielles** **171**
6.1. Stratégie urbanisation **171**
6.2. Stratégie mobilité **175**
6.2.1. Transports publics 175
6.2.2. Mobilité douce 179
6.2.3. Transports individuels motorisés 192
6.3. Stratégie paysage **199**

07 **Mesures et priorisation** **207**
7.1. Liste des mesures **208**
7.1.1. Mesures urbanisation 209
7.1.2. Mesures mobilité 210
7.1.3. Mesures paysage 213

Deuxième partie | Volet mesures

01 Organisation des mesures 219

02 Coûts 219

03 Liste des mesures 220
- 3.1. Mesures urbanisation 220
- 3.2. Mesures mobilité 222
- 3.3. Mesures paysage 226

04 Urbanisation 228
- 4.1. Densification (UD) 231
- 4.2. Développement régional (UDR) 275
- 4.3. Espaces publics (UEP) 279
- 4.4. Franges et nature (UN) 309

05 Mobilité 318
- 5.1. Mesure de rang supérieur (MS) 323
- 5.2. Capacité des routes (CR) 325
- 5.3. Valorisation / sécurité de l'espace routier (VSR) 329
- 5.4. Gestion du trafic (GT) 333
- 5.5. Mobilité électrique en matière de transports privés (ME) 335
- 5.6. Plateformes multimodales (PM) 337
- 5.7. Infrastructures pour bus (TP) 355
- 5.8. Valorisation d'arrêt de bus (VAB) 365
- 5.9. Mobilité douce (MD) 367
- 5.10. Gestion de la mobilité (GM) 377

06 Paysage 384
- 6.1. Agriculture (PA) 387
- 6.2. Biodiversité (PB) 391
- 6.3. Rhône et grand paysage (PR) 403

Annexes 417

Glossaire

ARE ..... Bundesamt für Raumentwicklung – Office fédéral du développement territorial
ARVr ..... Antenne Région Valais romand
BUM ..... Bus urbain de Martigny
CCDT ..... Concept cantonal de développement territorial
CCM2040 . Concept cantonal de mobilité 2040
CERM ..... Centre d'Expositions et de Réunions de Martigny
Crem ..... Centre de recherches énergétiques et municipales
CTSO ..... Conférence des transports de la Suisse occidentale
DPTA ..... Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
EB ..... Exigences de base
EZAV..... Étude des zones d'activité du Valais
FORTA..... Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
ICOMOS.... Conseil international des monuments et sites
IFP..... Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels
IGT..... Installation générant un trafic important
ISOS ..... Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse et protection des sites construits
IUS ..... Indice d'utilisation du sol
IVS..... Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse
LcAT ..... Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LAT..... Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LHand..... Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
MD ..... Mobilité douce
MOCA..... Monitoring des projets d'agglomération transports et urbanisation
MPI..... Mesure prioritaire
OCCR3..... Office cantonal de la construction du Rhône – (puis SPCR dès le 01.01.2021)
OFS ..... Office fédéral de la statistique
OFT ..... Office fédéral des transports
OPAM ..... Ordonnance sur les accidents majeurs
PA-R3..... Plan d'aménagement de la troisième correction du Rhône
PAZ..... Plan d'affectation des zones
PDi ..... Plan directeur intercommunal
PDc ..... Plan directeur cantonal
P-LRB..... Politique pour les espaces ruraux et les régions de montagnes
R3 ..... 3ème correction du Rhône
RCCZ..... Règlement communal des constructions et de zones
SDM ..... Service de la mobilité
SDT ..... Service du développement territorial
SEN ..... Service de l'environnement
SFC ..... Section des finances communales
SFCEP..... Service des forêts, des cours d'eau et du paysage
SPCR..... Service de la protection contre les crues du Rhône
TIM..... Transport individuel motorisé
TJM..... Trafic journalier moyen
TMR..... Transports de Martigny et Régions
TP..... Transports publics
TRV..... Trafic régional de voyageurs
VA..... Valeur d'alarme
VACo..... Villes et agglomérations ayant droit aux contributions
VLI..... Valeur limite d'immission

Première partie | Volet explicatif

01 | Cadrage 19

02 | Conformité des planifications 37

03 | État actuel et tendances du Coude du Rhône 49

Photothèque de Fully Tourisme, ©Xavier Roduit, 2015

Première partie | Volet explicatif

01

Cadrage **19**

1.1 Projet d'agglomération **19**

1.1.1. La politique des agglomérations de la Confédération 19

1.1.2. Les fonctions et buts du projet d'agglomération 19

1.1.3. Le déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération 21

1.1.4. Les exigences de base 22

1.2. Genèse du PA4 **23**

1.2.1. Retour d'expérience PA3 23

1.2.2. Études fondatrices 23

1.3. Périmètre du PA4 **25**

1.3.1. Périmètre de l'OFS 25

1.3.2. Périmètre d'étude retenu 25

1.4. Gouvernance et organisation **29**

1.5. Méthodologie **31**

1.5.1. Participation et information 31

1.5.2. Entretiens d'état des lieux (ARE) 33

Première partie : volets explicatif et stratégique

1. Cadrage

1.1. Projet d'agglomération

1.1.1. La politique des agglomérations de la Confédération

Les villes et agglomérations concentrent plus de 70% des habitants et 80% des emplois en Suisse. Moteurs de la croissance économique, sociale et culturelle, elles ont connu, durant les dernières décennies, une croissance rapide avec comme corollaire un développement urbain important, généralement peu ou pas coordonné au niveau régional.

Ce développement, couplé à l'augmentation du niveau de vie de la population et à la diminution des coûts de la mobilité individuelle, a eu pour conséquence **une saturation croissante des réseaux routiers, notamment en entrées et sorties de villes.** Si à l'origine ce phénomène était limité aux plus grandes villes du pays, aujourd'hui cette problématique atteint également les villes de taille plus modeste et c'est également le cas en Valais.

Pour faire face à ces défis, **la Confédération soutient, via la politique des agglomérations (AggloPol), les agglomérations et les villes suisses dans leur développement.** Pour ce faire, une Conférence tripartite engage conjointement la Confédération, la Conférence des Cantons ainsi que des associations des villes et des communes suisses pour une collaboration verticale entre les échelons institutionnels.

Un premier instrument – le fonds d'infrastructure – a été mis en place pour financer les infrastructures du trafic d'agglomération pour une durée limitée (jusqu'en 2027). Encouragé par les succès de cette politique et conscient des défis qui attendent les espaces urbains, **le Conseil fédéral s'est engagé pour un renforcement de la politique des agglomérations.** En 2018, un fonds de durée indéterminée a été mis en place en remplacement du premier, à savoir **le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).**

Cette politique des agglomérations, coordonnée avec d'autres politiques fédérales telles que la politique pour les espaces ruraux et les régions de montagnes (P-LRB), a une **fonction clé pour le développement territorial de la Suisse.**

1.1.2. Les fonctions et buts du projet d'agglomération

Selon le chapitre 2.1 des Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), un projet d'agglomération assure les fonctions suivantes :

- Pour les collectivités territoriales, respectivement l'organisme responsable, le projet d'agglomération représente **un instrument de coordination et de pilotage** qui leur permet de planifier et de coordonner, dans une perspective globale, le développement des transports et de l'urbanisation, en tenant compte du paysage.
- Le projet définit, du point de vue de l'agglomération, les **évolutions visées à moyen et long termes dans les domaines des transports et de l'urbanisation**, en tenant compte du paysage.
- Il garantit la **coordination avec les mesures dans les planifications nationales et cantonales** et avec les autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes.
- Il constitue **un instrument de mise en œuvre de mesures concrètes** dans les domaines des transports et de l'urbanisation.

- Le projet permet à l'organisme responsable de solliciter **des contributions fédérales** pour des mesures d'infrastructures de transport allant dans le sens d'une répartition efficace et judicieuse des ressources du FORTA.
- Il sert de base à l'**évaluation du projet et des mesures**, ainsi qu'à la détermination du **taux de contribution par la Confédération.**

Toujours selon les DPTA, un projet d'agglomération doit poursuivre les objectifs suivants :

- **Coordonner les transports et l'urbanisation** : le projet d'agglomération favorise un développement coordonné des transports et de l'urbanisation, en tenant compte du paysage, et ce, indépendamment des limites cantonales et communales ou des frontières nationales.
- **Cofinancer les solutions de transport** : le projet d'agglomération permet à la Confédération de cofinancer, dans les agglomérations, des infrastructures de transport qui sont importantes et dont le financement peut difficilement être supporté par les cantons et les communes seuls.
- **Coordonner les mesures des planifications nationales, cantonales et des autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes** : le projet d'agglomération établit des stratégies globales de transport qui sont coordonnées avec les réseaux routiers et ferroviaires d'ordre supérieur ainsi qu'avec la planification des mesures correspondantes relatives aux transports et à l'urbanisation.
- **Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti** : le projet d'agglomération favorise un développement de l'urbanisation vers l'intérieur de qualité et économe en surface et il soutient les courts trajets. Il contribue à la qualité de vie dans les agglomérations en améliorant les espaces publics, les espaces ouverts tournés vers les zones bâties ainsi que les paysages périurbains.
- **Eviter le trafic, le transférer, le gérer harmonieusement et favoriser les interconnexions** : le projet d'agglomération élabore des solutions intégrant tous les modes de transport (vision globale du transport) pour gérer efficacement la croissance du trafic. Le projet reste ouvert aux innovations techniques. Une combinaison optimale de mesures efficaces en termes de coûts et de surface utilisée – que ce soit pour les transports publics, le trafic individuel ou le transport combiné – est garante du bon fonctionnement du système de transport, d'atteintes aussi limitées que possible à l'environnement et de courtes distances de transport. Outre une bonne coordination entre les transports et l'urbanisation, cela exige de prendre des mesures de gestion du réseau et de régulation du trafic ainsi que des mesures visant à agir sur la demande et sur les comportements.
- **Coordonner le besoin d'action sur plusieurs générations de projets** : le projet d'agglomération s'appuie sur les générations antérieures et sur les mesures déjà convenues, dans l'optique d'une planification continue.

1.1.3. Le déroulement du programme en faveur du trafic d'agglomération

Le programme en faveur du trafic d'agglomération suit un rythme quadriennal. Les cantons, communes et collectivités régionales participant à un projet d'agglomération instituent un organisme responsable qui les représente d'une seule voix auprès de la Confédération. C'est à cet organisme qu'il incombe d'élaborer et de réviser le projet d'agglomération. Pendant la phase d'élaboration, des entretiens d'état des lieux peuvent être menés si nécessaire entre la Confédération et l'organisme responsable afin de faire le point et d'apporter des réponses aux questions que se posent les agglomérations.

Avant que l'organisme responsable soumette un projet d'agglomération, **l'autorité politique compétente au niveau cantonal doit valider toutes les parties dudit projet d'agglomération.**

Dans le cadre d'**un examen préliminaire**, la Confédération vérifie que le projet remplit les exigences formelles, indispensables à l'évaluation de celui-ci. Elle examine ensuite s'il remplit les **exigences de base**.

Lors d'une première étape de l'évaluation proprement dite du projet d'agglomération, la Confédération procède à **une évaluation des mesures**. La détermination de l'efficacité du projet peut ensuite se fonder sur cette évaluation des mesures ainsi que sur les autres contenus du projet d'agglomération ; elle inclut aussi l'évaluation de la mise en œuvre.

Les résultats de l'évaluation sont consignés dans **un rapport d'examen**. La rédaction du message concernant le PTA se fonde sur les résultats de l'examen effectué par la Confédération. En approuvant le programme, le Parlement fédéral alloue également les moyens financiers requis.

Après l'acceptation du PTA par le Parlement, la Confédération conclut des accords sur les prestations avec les organismes responsables.

Une fois que les autorisations requises pour une mesure ont été obtenues et que les décisions d'octroi de crédit correspondantes ont été prises, une **convention de financement** est conclue entre le Canton et l'office fédéral compétent.

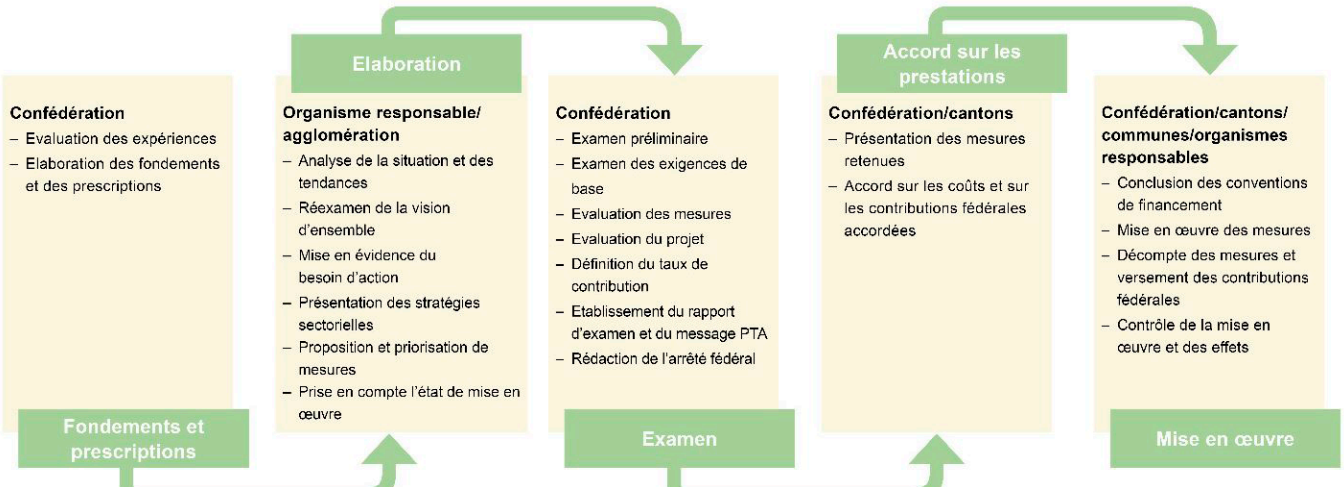


Figure 1 – Déroulement du PTA, DPTA, 2020

1.1.4. Les exigences de base

Pour pouvoir bénéficier d'un cofinancement de la Confédération, un projet d'agglomération doit respecter **quatre exigences de base** (EB) définies comme suit dans les directives de la Confédération[1] :

EB1 : Organisme responsable et participation

Tous les acteurs impliqués dans le projet d'agglomération (cantons, communes et le cas échéant collectivités régionales) parlent d'une seule voix dans leur relation avec la Confédération. À cet effet, il a été désigné un interlocuteur unique pour discuter avec la Confédération via l'organisme responsable : l'Antenne Région Valais romand (ARVr) garantit l'efficacité et la coordination des processus d'élaboration du projet et démontre à la Confédération que les organes compétents, le Conseil d'État valaisan et les Conseils communaux, approuvent le projet et se sont engagés à le mettre en œuvre dans le cadre des activités qui leur incombent.

Les acteurs concernés par le développement de l'agglomération – les collectivités territoriales (communes, collectivités régionales et cantons) d'une part, la population d'autre part – sont associés de manière appropriée à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la révision du projet d'agglomération ainsi qu'aux principales études sur lesquelles il se fonde.

EB2 : Exhaustivité et fil conducteur

La vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures du projet d'agglomération s'appuient sur une connaissance approfondie de la structure de l'urbanisation, des systèmes de transports et de la trame environnementale. Le projet d'agglomération montre les tendances du développement futur en formulant des prévisions réalistes – fondées sur les hypothèses du plan directeur cantonal adapté conformément à la révision de la LAT – quant à l'évolution démographique et économique, et quant aux facteurs déterminants en matière de mobilité et d'urbanisation (à l'horizon 2035-2040).

Le projet d'agglomération doit intégrer une planification globale dans les domaines de l'urbanisation et des transports. Le projet d'agglomération établit un lien logique et compréhensible entre l'échelle générale (la vision d'ensemble), l'échelle intermédiaire (les stratégies sectorielles) et les mesures. Les objectifs doivent entre autres se conformer aux indicateurs du « Monitoring et controlling des projets d'agglomération ». Le projet d'agglomération propose des mesures selon trois niveaux de priorité : les mesures A (début de la mise en œuvre 2024 – 2028), les mesures B (début de la mise en œuvre 2028 – 2032) et les mesures C (début de la mise en œuvre à partir de 2032).

EB3 : Déduction des mesures prioritaires

Le projet d'agglomération comprend des mesures et une priorisation de celles-ci permettant de mettre en œuvre la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles en découlant. La priorisation des mesures résulte d'une évaluation de leur efficacité (relation entre le coût et l'utilité) et du degré de maturité. Pour chaque mesure, une description qualitative permet d'expliquer sa pertinence et sa priorité.

EB4 : Mise en œuvre et controlling

Le projet d'agglomération et ses mesures sont intégrés dans les instruments de planification du Canton et des communes et ont force obligatoire pour les autorités. La conformité avec les objectifs et les mesures de la Confédération et des cantons voisins ainsi qu'avec les législations fédérales et cantonales a été vérifiée. Le projet d'agglomération montre la faisabilité financière (investissement et exploitation) de la mise en œuvre des mesures pour les cantons/communes ou tiers concernés.

Les agglomérations assurent les comptes rendus de mise en œuvre, qui sont une des bases du contrôle des effets par la Confédération. N'ayant pas d'ancienne génération de projet d'agglomération validée par la Confédération, cette phase de controlling ne figure pas dans le présent rapport du PA4. Elle sera bien évidemment effective lors du prochain projet d'agglomération, afin de vérifier la bonne mise en œuvre des mesures prévues aujourd'hui.

[1] *Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), DETEC, 13.02.2020, p.27-31*

1.2. Genèse du PA4

1.2.1. Retour d'expérience PA3

En 2016, le projet d'agglomération de troisième génération a été déposé pour Martigny seul en tant que ville isolée.

La réalisation du PA3 Coude du Rhône a été menée sur six mois. Ce délai restreint ne permettait pas de répondre aux six exigences de base nécessaires à la réalisation d'un projet d'agglomération, en particulier l'organisation d'une démarche participative. C'est ainsi que la Confédération a estimé lors du processus d'évaluation des projets d'agglomération que le projet, en l'état, ne remplissait pas toutes les exigences de base et ne pouvait donc pas être accepté.

Cependant, plusieurs mesures prévues dans le PA3 ont malgré tout été réalisées par la Ville de Martigny sans l'aide de la Confédération. La généralisation des zones modérées sur le réseau communal, l'adaptation de la signalisation routière en cohérence avec le schéma de circulation, l'amélioration du réseau de transports publics routiers, la mise en œuvre progressive de son plan directeur mobilité douce et d'autres sont en cours de réalisation : le réaménagement de l'avenue de la Gare (zone 30), le réaménagement de l'avenue des Neuvilles, et concernant les mesures liées au paysage, le réaménagement de la Dranse. Ces mesures témoignent d'un premier changement de cap en matière de développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et en termes de gestion de la mobilité. Les objectifs déjà présents dans le PA3 sont poursuivis dans le présent PA4.

Pour le projet de 4ème génération, le périmètre VACo a été élargi à la Commune de Martigny-Combe. Si certaines mesures sont toujours d'actualité, d'autres doivent être revues à l'échelle de l'agglomération telle que définie au 1er janvier 2018.

1.2.2. Études fondatrices

Déjà dans le cadre du PA3, les prémisses d'un PA4 à plus large échelle avaient clairement été annoncées, voire sommairement esquissées. Un groupement de 15 communes a donné leur accord pour les étapes 1 et 2 du PA4. Cette étape 2 s'est matérialisée par une pré-étude dont le but était de formaliser la pertinence et les besoins d'une coordination intercommunale. A la suite de cela, le groupement de communes, en étroite collaboration avec les services de l'État concernés et l'Antenne Région Valais romand (ARVr), a décidé de s'orienter vers l'élaboration d'un Plan directeur intercommunal (PDi), avant le dépôt d'un PA4. Ainsi, au final, **19 communes** ont pris la décision de faire partie du périmètre d'étude du PDi (figure 2), à savoir (par ordre alphabétique) : Bovernier, Chamoson, Charrat (a rejoint la commune de Martigny au 01.01.2021), Collonges, Dorénaz, Evionnaz, Finhaut, Fully, Isérables, Leytron, Martigny, Martigny-Combe, Riddes, Saillon, St-Maurice, Salvan, Saxon, Trient et Vernayaz.

Convaincues de l'intérêt de ces démarches collectives, **toutes les communes du PDi ont souhaité poursuivre la collaboration en soutant financièrement l'étude du PA4 dont seules les communes de Martigny et Martigny-Combe sont concernées**, ceci même sans cofinancement possible de mesures sur leur territoire.

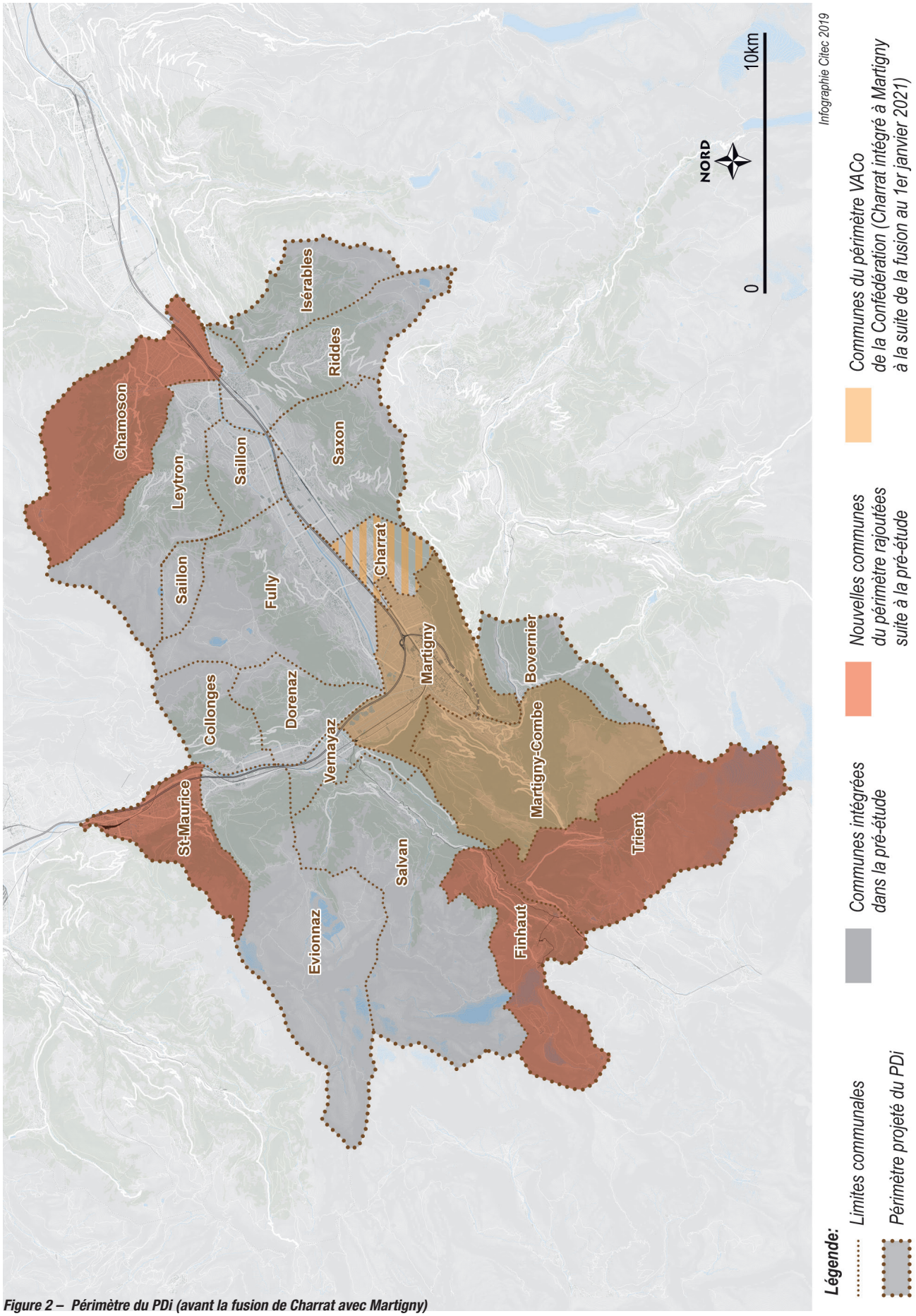


Figure 2 – Périmètre du PDi (avant la fusion de Charrat avec Martigny)

1.3. Périmètre du PA4

1.3.1. Périmètre de l'OFS de la Confédération

Selon l'annexe 4 de l'OUMin, le **périmètre VACo** (ville et agglomération ayant droit aux contributions) regroupe les **communes de Martigny** – incluant la localité de Charrat à la suite de la fusion effective au 1er janvier 2021 – **(n°6136)** et de **Martigny-Combe (n°6137)**.

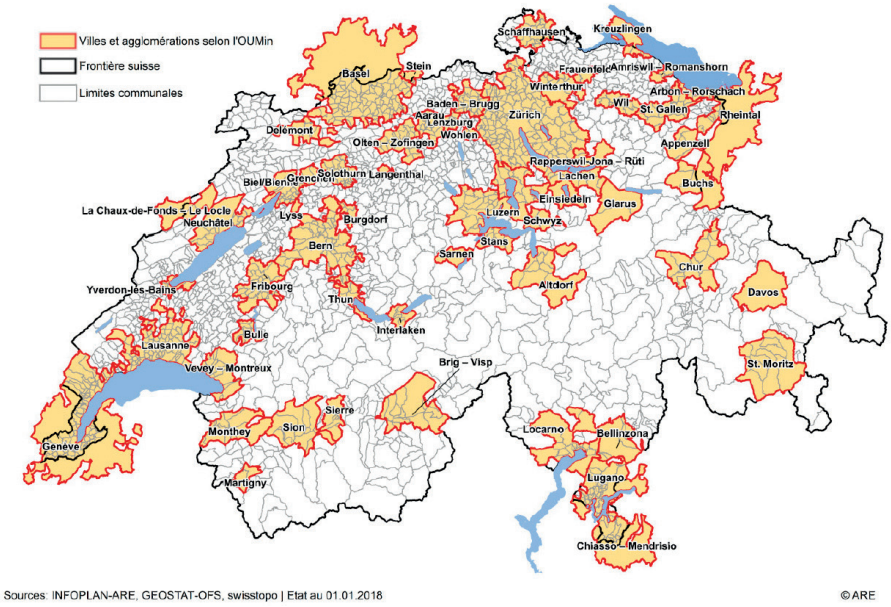


Figure 3 – Périmètre VACo, INFOPLAN-ARE, 2018

1.3.2. Périmètre d'étude retenu

Selon le chapitre 1.5 des DPTA, il peut être judicieux de choisir un périmètre plus grand ou plus petit que celui du VACo du point de vue fonctionnel. Les réflexions menées dans le cadre du PDi Coude du Rhône mettent en évidence que le périmètre fonctionnel dépasse les limites administratives du périmètre VACo.

Selon le concept cantonal de développement territorial (CCDT), la commune de Fully **fait partie de l'espace fonctionnel urbain de Martigny.** Tout comme Martigny, cette commune a connu une forte évolution démographique. C'est d'ailleurs la commune la plus peuplée après Martigny avec plus de 8'800 habitants en 2019. Selon l'OFS, Fully est considérée comme une **commune multi-orientée**, c'est-à-dire qui est fonctionnellement orientée vers plusieurs centres d'agglomérations. Or, dans le cas de Fully, 30% des pendulaires ont pour destination les communes de Martigny et Martigny-Combe, sans compter la part des pendulaires transitant par Martigny pour emprunter les transports publics notamment (gare principale de Martigny – sur la ligne du Simplon – et gare régionale de Charrat). **Les spécificités locales relevées dans le cadre du PDi consolident également ces arguments.** Peuvent être notamment cités, les points suivants :

- Le développement de la commune de Fully s'est étendu depuis les 5 villages historiques jusqu'à présenter aujourd'hui, une urbanisation pratiquement continue où, les enjeux paysagers, de mobilité et de densification sont importants. Tant Fully que Martigny présentent un déficit important de zones à bâtir pour les 15 prochaines années. A noter que la ville de Martigny ne prévoit pas d'extension de zones à bâtir à court terme.
- L'activité agricole encore présente au sein de la zone à bâtir offre un potentiel important de densification. La mobilité que cette densification va générer devra être coordonnée avec la commune de Martigny. Ce développement à venir, généré par la forte attractivité de Martigny, ainsi que leurs

liens encore renforcés auront un impact important dans la région du Coude du Rhône, retombées que les calculs de l'OFS n'anticipent pas.
- Le territoire fulliérain s'inscrivant en continuité de celui de Charrat, commune qui a fusionné avec Martigny au 1er janvier 2021, les liens entre ces dernières vont donc logiquement devenir encore plus étroits.

Ces argumentaires sont rappelés à chaque fois que pertinents dans les différents modules du chapitre d'analyse de la situation actuelle et des tendances.

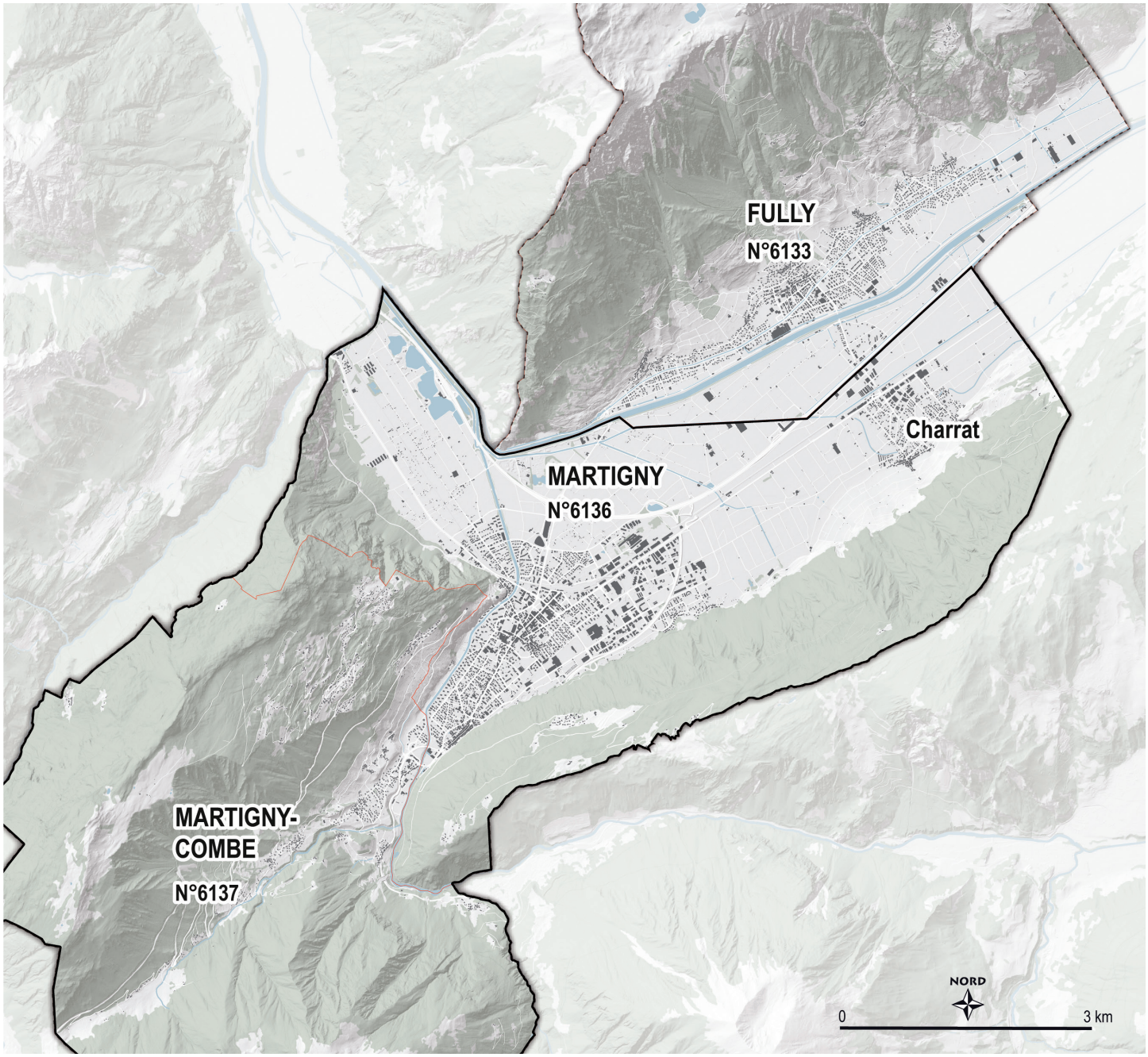
À ce stade, la commune de Fully est retenue dans le périmètre fonctionnel. Cette dernière est tout à fait consciente que les mesures hors périmètre VACo ne sont en principe pas cofinancées par la Confédération.

Finalement, pour l'ensemble du périmètre, le territoire retenu concerne les territoires communaux comprenant les espaces de plaine ainsi que les villages de coteau et de montagne directement liées à celles-ci. Cette surface est répartie en quatre entités principales :

- Surface d'habitat et d'infrastructure : **1'110 hectares** soit 10% du territoire de l'agglomération.
- Surface agricole : **2'697 hectares** soit 25% du territoire de l'agglomération.
- Surface boisée : **4'804 hectares** soit 45% du territoire de l'agglomération.
- Surfaces improductives : **2'192 hectares** soit 20% du territoire de l'agglomération.

Comme exigé par les DPTA, **ces différents périmètres sont mis en évidence dans toutes les cartes du présent document.**

Périmètre



Périmètre VACo
Martigny – n°OFS 6136
Martigny-Combe – n° OFS 6137
Périmètre fonctionnel
Fully – n°OFS 6133
Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V2, 17.06.2021

Figure 4 – Périmètre VACo et périmètre fonctionnel du PA4 Coude du Rhône

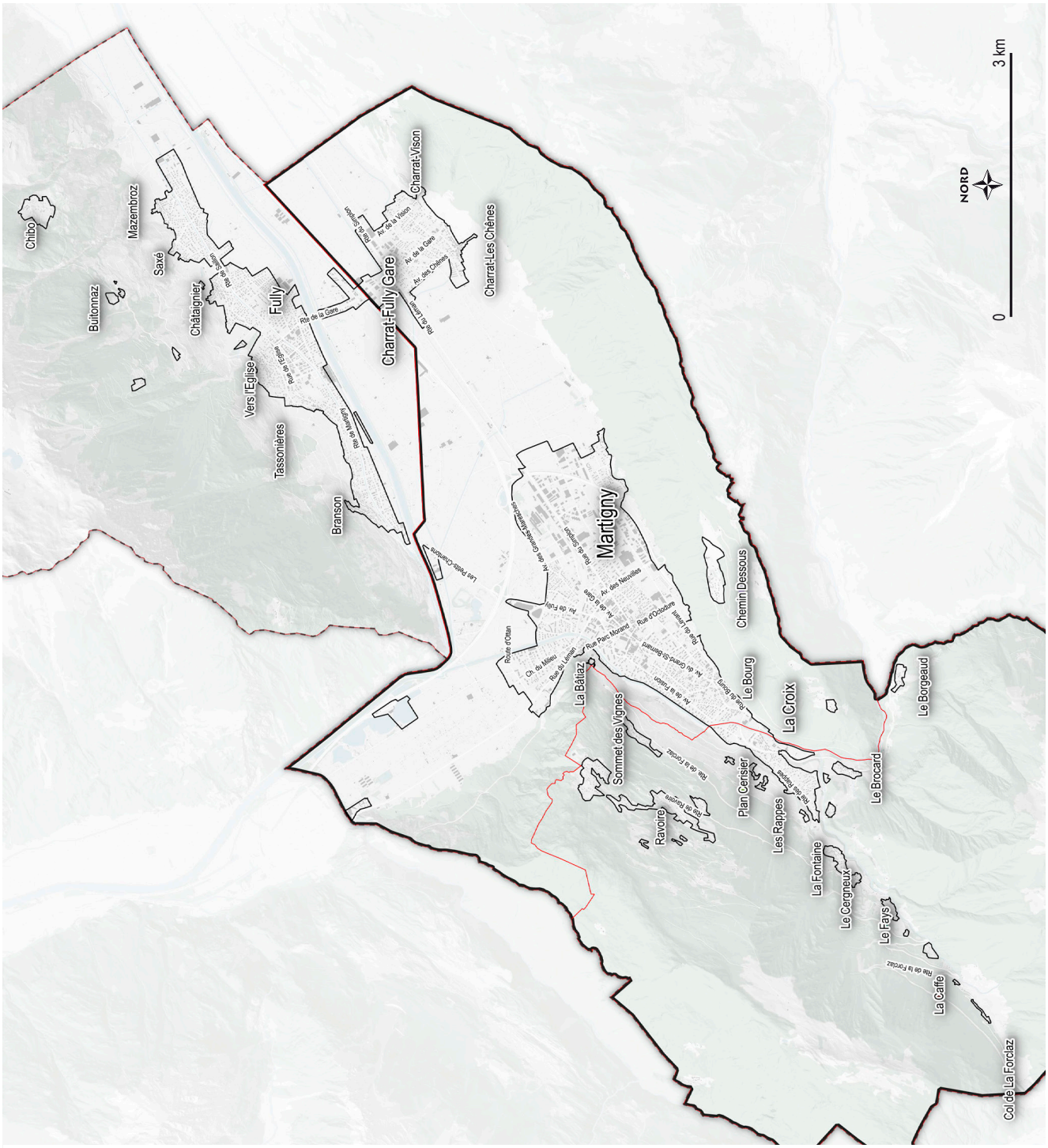


Figure 5 – Carte des toponymies

1.4. Gouvernance et organisation

La figure 6 illustre le **principe de gouvernance du PA4 du Coude du Rhône jusqu'au mois de juin 2021**.

Lors de l'élaboration du PDi (2019-2020), en plus des comités techniques avec les 18 communes, de nombreuses rencontres thématiques ont été mises en place avec les services cantonaux (SDT, SDM, OCCR3, SFCEP, SFC, SEN, etc.). Ces coordinations ont permis d'échanger sur les différents instruments de planification et de consolider les objectifs de développement propres au périmètre du Coude du Rhône. Ces échanges, réalisés à l'échelle du PDi, ont servi de base pour l'élaboration des axes stratégiques du PA4.

Des comités techniques restreints ont ensuite été organisés pour concentrer les réflexions sur le périmètre de projet du PA4, tout en gardant la vision d'ensemble à l'échelle du PDi. Les services cantonaux du développement territorial (SDT) et de la mobilité (SDM) ont participé activement à l'élaboration du PA4 jusqu'au dépôt du dossier.

L'ensemble de ces commissions et comités techniques sont chapeautés par l'ARVr.

L'élaboration du PA4 a ainsi été réalisée en collaboration avec les 19 puis 18 communes du PDi sur le modèle de gouvernance de celui-ci. Il est à noter que ces mêmes communes ont également financé solidairement les études du PA4.

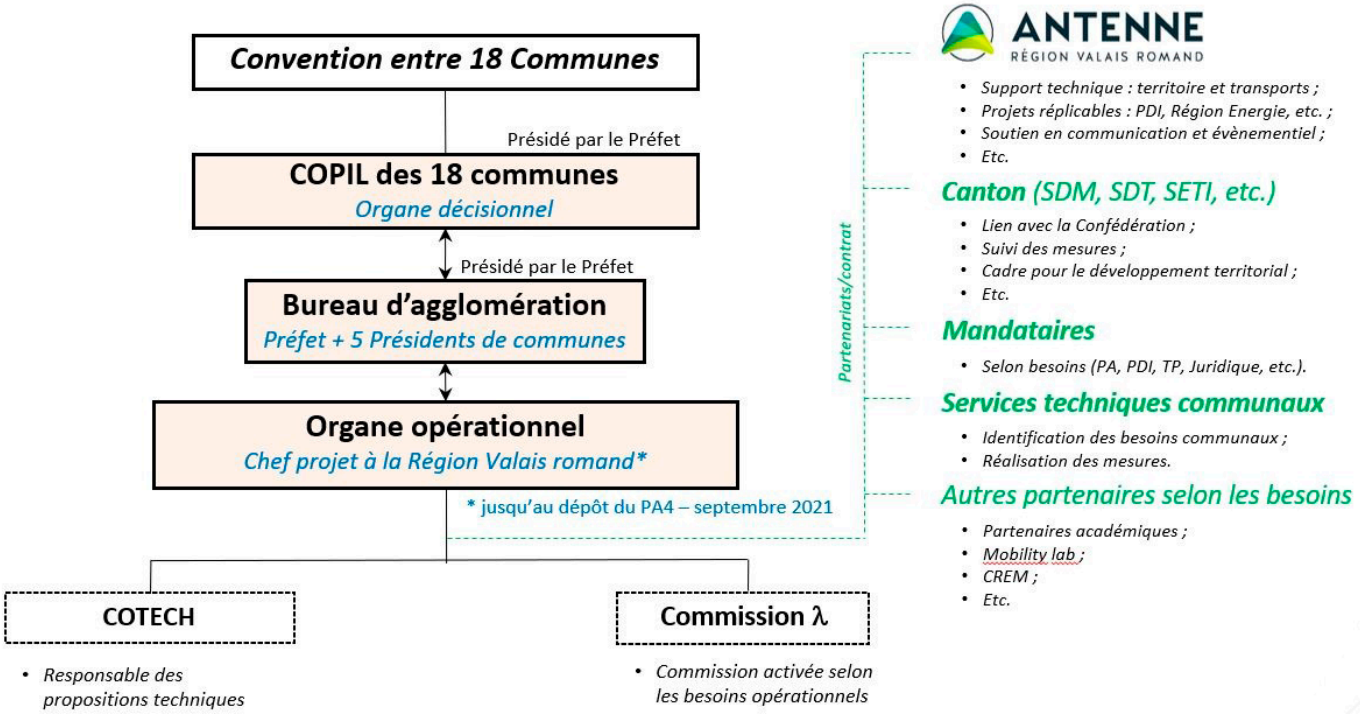


Figure 6 – Gouvernance du PA4 Coude du Rhône jusqu'au mois de juin 2021, ARVr, 2020

Depuis juillet 2021, une convention a été signée par les 3 communes dépositaires du projet (Martigny, Martigny-Combe et Fully). Elle est disponible en annexe. Le mode de gouvernance est le suivant :

- **Le comité de pilotage (COPIL)** est constitué au minimum : des 3 Présidentes des communes dépositaires du PA (Martigny, Martigny-Combe et Fully), ou exceptionnellement un autre délégué issu de l'exécutif. Sont également invités des représentants du Canton du Valais notamment le Service du développement territorial (SDT) et le Service de la mobilité (SDM). Il peut être complété selon les besoins des thématiques traitées notamment par les représentants des communes du PDi Coude du Rhône. Le COPIL se constitue lui-même en élisant son Président, son Vice-Président et son secrétaire en s'adjoignant des personnes externes si besoin. Il assure la gouvernance politique du PA.
- **Le comité technique COTECH** est constitué des représentants des communes dépositaires du PA (techniques et/ou responsable politique du dicastère concerné) et des représentants des services cantonaux (au minimum : SDT et SDM, d'autres services peuvent être invités selon les besoins). Il peut être complété selon les besoins des thématiques traitées notamment par les représentants des communes du PDi Coude du Rhône. Le COTECH est chargé d'appuyer le COPIL et lui faire des propositions dans l'élaboration du PA4.
- **L'organe opérationnel du projet** est constitué d'un spécialiste nommé par le COPIL assurant le rôle de chef de projet. Il assure la conduite générale de l'élaboration du PA4 en qualité d'appui au COPIL et avec l'aide du COTECH.

La figure 8 illustre le principe de gouvernance du PA4 du Coude du Rhône depuis le mois de juillet 2021.

Figure 7 – COPIL du 12 juillet 2021, ARVr, 2021

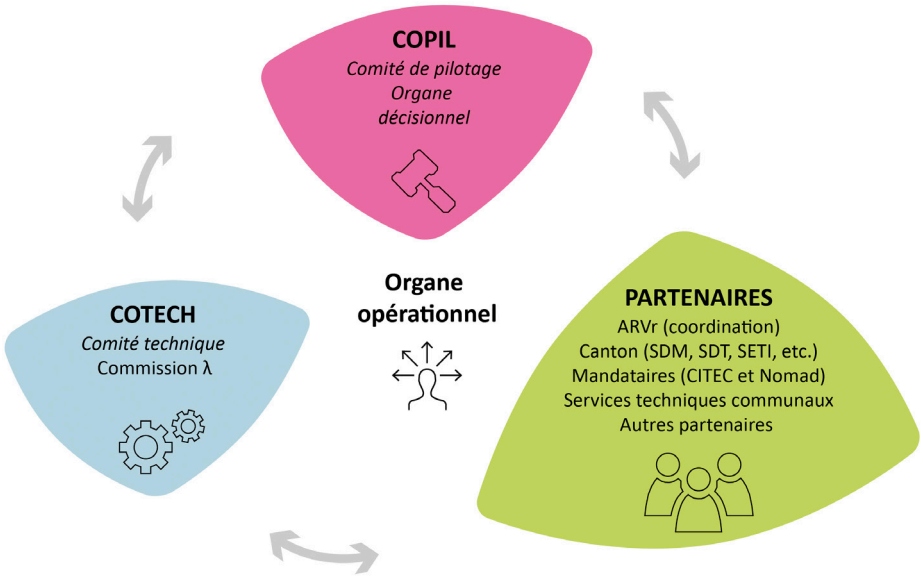


Figure 8 – Gouvernance du PA4 Coude du Rhône depuis le mois de juillet 2021, ARVr, 2021

1.5. Méthodologie

1.5.1. Participation et information

Pour l'information à la population deux phases ont été réalisées. Une première phase d'information du projet d'agglomération (PA4) a été réalisée durant le mois de mars 2021. La population a été invitée à donner son avis sur le PA4 via un site internet (www.agglo-coude-rhone.ch). Plus de 140 commentaires ont été récoltés à la fin mars.

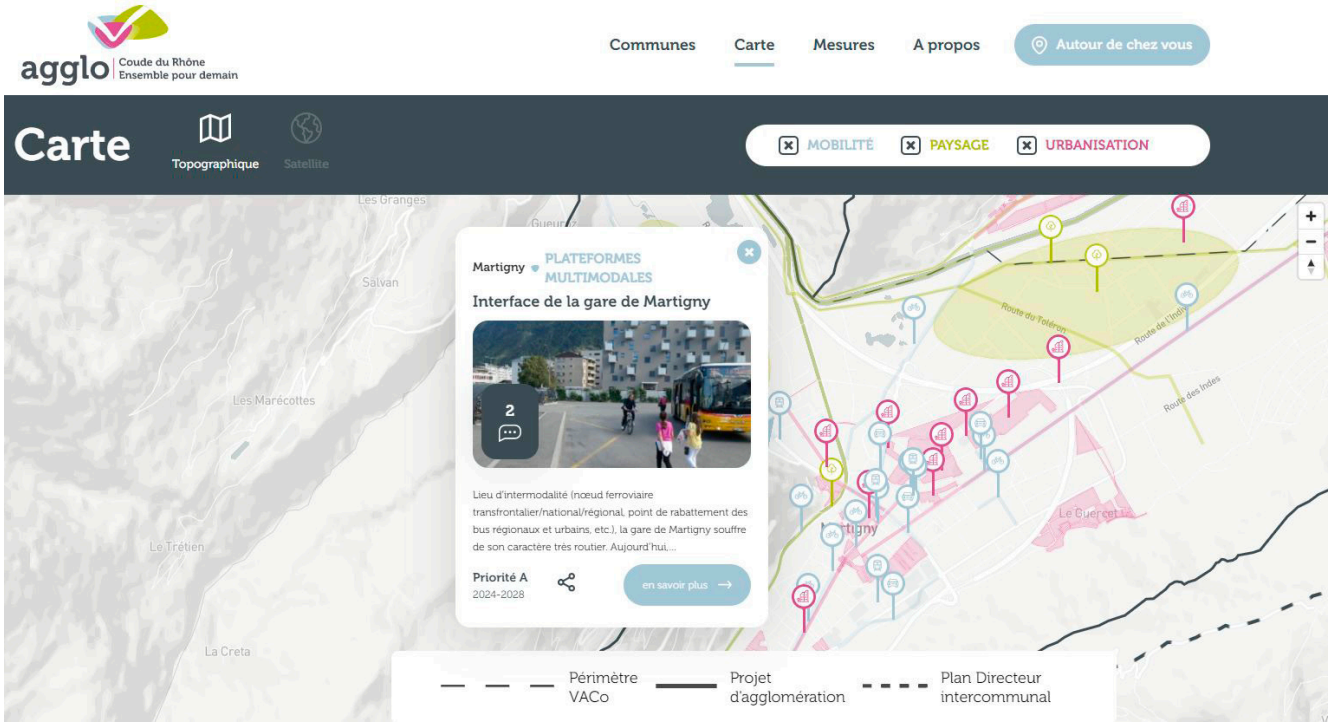


Figure 9 – Site internet du PA4 : Carte

Le lancement de cette première étape a été effectué via un communiqué de presse à la fin février 2021, relayé également sur le site internet des trois communes du PA4. S'en est suivi un article dans le journal « Le Nouvelliste » (article du 26 février 2021) ainsi que des informations sur la radio Rhône FM (diffusion du 23 et 24 mars 2021) et divers autres médias locaux. Une publication au bulletin officiel du 19 mars 2021 a également été effectuée.

Figure 10 – Exemple de relais sur le site internet de la commune de Fully, mars 2021

Home / Valais / Martigny région

Projet d'agglomération Coude du Rhône: les habitants de Martigny, Martigny-Combe et Fully appelés à participer

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE Elaboré en parallèle du plan directeur intercommunal, le projet d'agglomération du Coude du Rhône, regroupant les communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully, fait l'objet d'une information publique. Des projets de mobilité pourraient être largement subventionnés par le canton et la Confédération.

PAR OLIVIER RAUSIS 26.02.2021, 17:00
LECTURE: 4MIN

Figure 11 – Exemple de relais sur le site internet du Nouvelliste, 26 février 2021 [2]

Un retour sur la phase d'information a été réalisé au travers de Radio Chablais (diffusions des 8 et 9 avril 2021).
Les communes et les services cantonaux ont ensuite été informés des commentaires ayant pu être intégrés ou non dans la mise à jour du rapport dans le cadre du processus de validation politique.

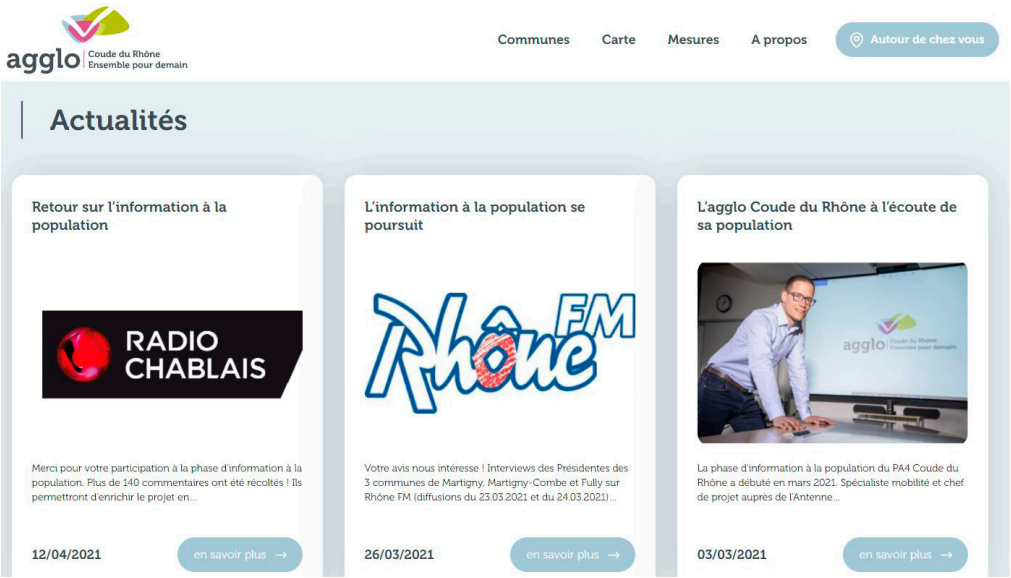


Figure 12 –Exemple d'actualité sur le site : https://agglo-coude-rhone.ch/

Une seconde phase d'information s'est déroulée début septembre 2021 au travers de 3 soirées d'information publiques dans les 3 communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully.
Elle visait notamment à informer la population sur le projet final déposé auprès de la Confédération.

[2] *https://www.lenouvelliste.ch/articles/valais/martigny-region/projet-d-agglomeration-coude-du-rhone-les-habitants-de-martigny-martigny-combe-et-fully-appeles-a-participer-1050331*

1.5.2. Entretiens d'état des lieux (ARE)

Trois coordinations avec l'Office fédéral du développement territorial ont également été réalisées afin de présenter l'état d'avancement du projet. Une première en vidéo-conférence en mars 2020, puis une visite sur place à Martigny en août 2020, puis une rencontre en vidéo-conférence en mars 2021.

Figure 13 –Rencontre avec l'ARE du 27 août 2020

02

Conformité des planifications **37**

2.1. Coordination avec les planifications nationales **37**

2.1.1. Projet de territoire suisse 37

2.1.2. Loi fédérale sur l'aménagement du territoire 39

2.1.3. Plans sectoriels 39

2.2. Coordination avec les planifications cantonales **40**

2.2.1. Plan directeur cantonal et projet développement territorial 2020 40

2.2.2. Dimensionnement de la zone à bâtir et conformité aux exigences fédérales 42

2.2.3. Autres planifications et concepts cantonaux 42

2.2.4. Autres études 43

2.3. Coordination avec les planifications communales et intercommunales **44**

2.3.1. PDi Coude du Rhône 44

2.3.2. Planifications communales 45

2. Conformité des planifications

2.1. Coordination avec les planifications nationales

2.1.1. Projet de territoire suisse

Avec le projet de territoire, la Suisse dispose pour la première fois d'objectifs et de stratégies élaborées en commun par les exécutifs des trois niveaux de l'État en vue d'un développement plus durable. Pour maintenir et renforcer la diversité, la solidarité et la compétitivité du pays, **le projet de territoire Suisse définit les cinq objectifs suivants** :

- Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale.
- Ménager les ressources naturelles.
- Gérer la mobilité.
- Renforcer la compétitivité.
- Encourager les collaborations.

Pour atteindre ces objectifs, **trois stratégies complémentaires** ont été définies :

- **Stratégie 1** : mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique des villes et des communes.
- **Stratégie 2** : mettre en valeur le milieu bâti et les paysages.
- **Stratégie 3** : coordonner transports, énergie et développement territorial.

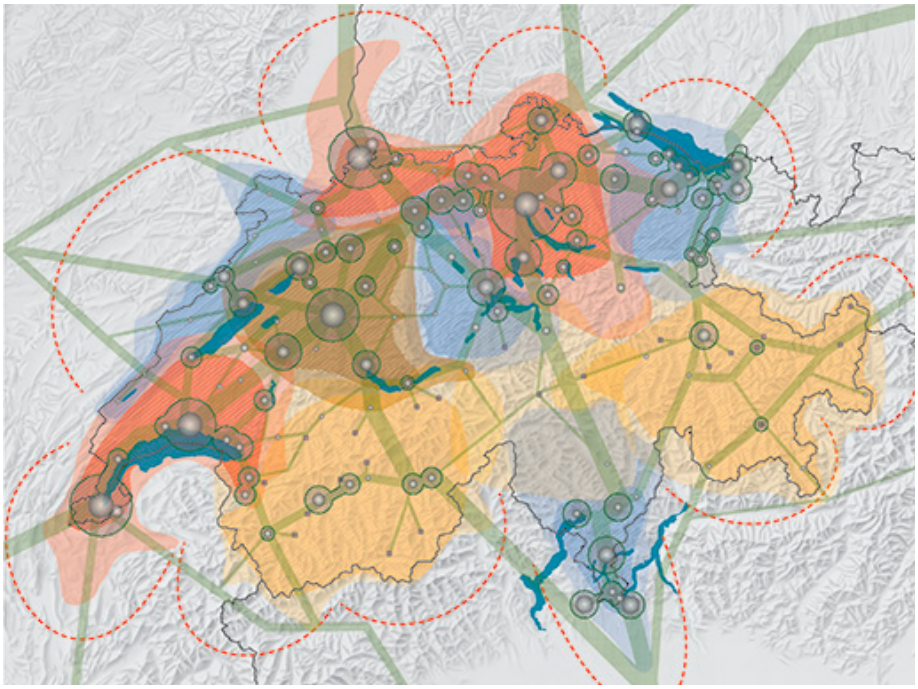


Figure 14 –Stratégie 1 du Projet de territoire, ARE, 2012

La politique des agglomérations et la politique pour les espaces ruraux et les régions de montagne sont des instruments importants pour la mise en œuvre du projet de territoire Suisse.

Pour chaque territoire d'action, le projet de territoire Suisse définit des orientations stratégiques. L'agglomération du Coude du Rhône se situe dans l'espace des Alpes occidentales. Pour ce territoire d'action, les orientations stratégiques suivantes sont définies :

- Identifier et développer les relations fonctionnelles.
- Préciser le profil des villes et des agglomérations.
- Créer des conditions générales propices à l'emploi.
- Développer le tourisme dans une approche globale.
- Assurer l'accessibilité des centres touristiques et ruraux.
- Encourager le développement durable des vallées latérales et de leurs paysages caractéristiques.
- Renforcer l'agriculture et la sylviculture.
- Guider l'exploitation agricole dans les régions de montagne.
- Préserver les paysages de haute montagne.

L'agglomération du Coude du Rhône prend en compte dans son projet d'agglomération ***les objectifs du projet de territoire Suisse ainsi que les orientations stratégiques de l'espace métropolitain lémanique et de l'espace des Alpes occidentales.***

Elle intègre également ***la stratégie des espaces alpins en Suisse*** *élaborée en 2014 par la Conférence gouvernementale des cantons alpins (CGCA) qui vise à concrétiser le Projet de territoire Suisse et qui sert d'instrument de coordination aux cantons alpins qui possèdent des problèmes et des champs d'action communs.*

2.1.2. La loi fédérale sur l'aménagement du territoire

Depuis la 2e génération des projets d'agglomération, le cadre légal du développement de l'urbanisation en Suisse a connu des changements décisifs. Le 1er mai 2014 est entrée en vigueur la révision de la loi sur l'aménagement du territoire, en même temps que la nouvelle version de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire, les directives techniques sur les zones à bâtir qui les accompagnent et un complément au guide de la planification directrice. Ainsi se concrétise la révision de la loi sur l'aménagement du territoire acceptée par le peuple le 3 mars 2013. **La révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) entraîne l'adaptation des plans directeurs cantonaux et des lois cantonales sur l'aménagement du territoire et les constructions.**

Les expériences déjà faites dans les projets d'agglomération ont profité à la révision de la LAT et viennent aujourd'hui enrichir sensiblement le contenu des plans directeurs cantonaux. Dans sa version révisée, la LAT (art. 8a) prescrit un **contenu minimal pour les plans directeurs cantonaux dans le domaine de l'urbanisation**. Les cantons doivent définir :

- La dimension totale des surfaces affectées à l'urbanisation, leur répartition dans le Canton et la manière de coordonner leur expansion à l'échelle régionale.
- La manière de coordonner le développement de l'urbanisation et des transports.
- La manière de concentrer le développement d'une urbanisation de qualité à l'intérieur du milieu bâti.
- La manière d'assurer la conformité des zones à bâtir aux exigences de l'art. 15 LAT.
- La manière de renforcer la requalification urbaine.

L'agglomération du Coude du Rhône s'engage dans le cadre de l'élaboration de son projet d'agglomération de 4e génération pour **une coordination très étroite avec le plan directeur cantonal récemment révisé**. Le défi le plus important concerne le dimensionnement des zones à bâtir et des zones d'activités économiques : la LAT prévoit que les zones à bâtir soient définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes, sur la base des perspectives démographiques retenues par le Canton. Pour les zones d'activités économiques, des critères qualitatifs sont à appliquer : les classements en zone d'activités économiques seront à l'avenir conditionnés à une justification régionale du besoin.

2.1.3. Les plans sectoriels

Avec les plans sectoriels, la Confédération dispose de l'instrument de planification le plus important pour être en mesure de coordonner entre elles ses activités à incidences territoriales et de les harmoniser avec les efforts déployés par les cantons. Les plans sectoriels montrent comment la Confédération prévoit d'accomplir ses tâches dans un domaine sectoriel ou thématique et précisent notamment les objectifs qu'elle poursuit et les conditions ou exigences qu'elle entend respecter. Les plans sectoriels suivants sont en vigueur ou en cours d'élaboration :

- Plan sectoriel des transports.
- Plan sectoriel militaire.
- Plan sectoriel des lignes de transport d'électricité.
- Plan sectoriel des dépôts en couches géologiques profondes.
- Plan sectoriel des surfaces d'assolement.

*Le projet d'agglomération du Coude du Rhône prend en compte **les différents plans sectoriels*** en vigueur.

2.2. Coordination avec les planifications cantonales

2.2.1. Plan directeur cantonal et projet développement territorial 2020

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire prévoit que les cantons mettent en place une politique d'aménagement du territoire et se dotent à cet effet d'un plan directeur cantonal (art. 6-12 LAT). Il prend en compte tous les aspects de la vie quotidienne ayant un effet sur l'organisation du territoire et identifie les mesures à prendre afin d'assurer un développement territorial harmonieux, tant sur le plan de l'économie, que de la qualité de vie et de l'environnement. Ces trois derniers éléments constituent les piliers du concept de développement durable dans lequel s'inscrit la politique actuelle d'aménagement du territoire.
Dans ce contexte, le Canton du Valais s'est engagé dans le projet développement territorial 2020 à entreprendre des réformes dans le développement territorial afin qu'il soit global, durable, rationnel, cohérent et équitable pour le bien-être de la population. Le projet développement territorial 2020 englobe **trois projets partiels**:

- **L'élaboration du Concept Cantonal de Développement Territorial** (CCDT). Ce nouvel instrument constitue le cadre d'orientation stratégique pour la coordination des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire dans le Canton. Le CCDT a été adopté par le Grand Conseil en date du 11 septembre 2014 et est entré en vigueur le 1er janvier 2015.

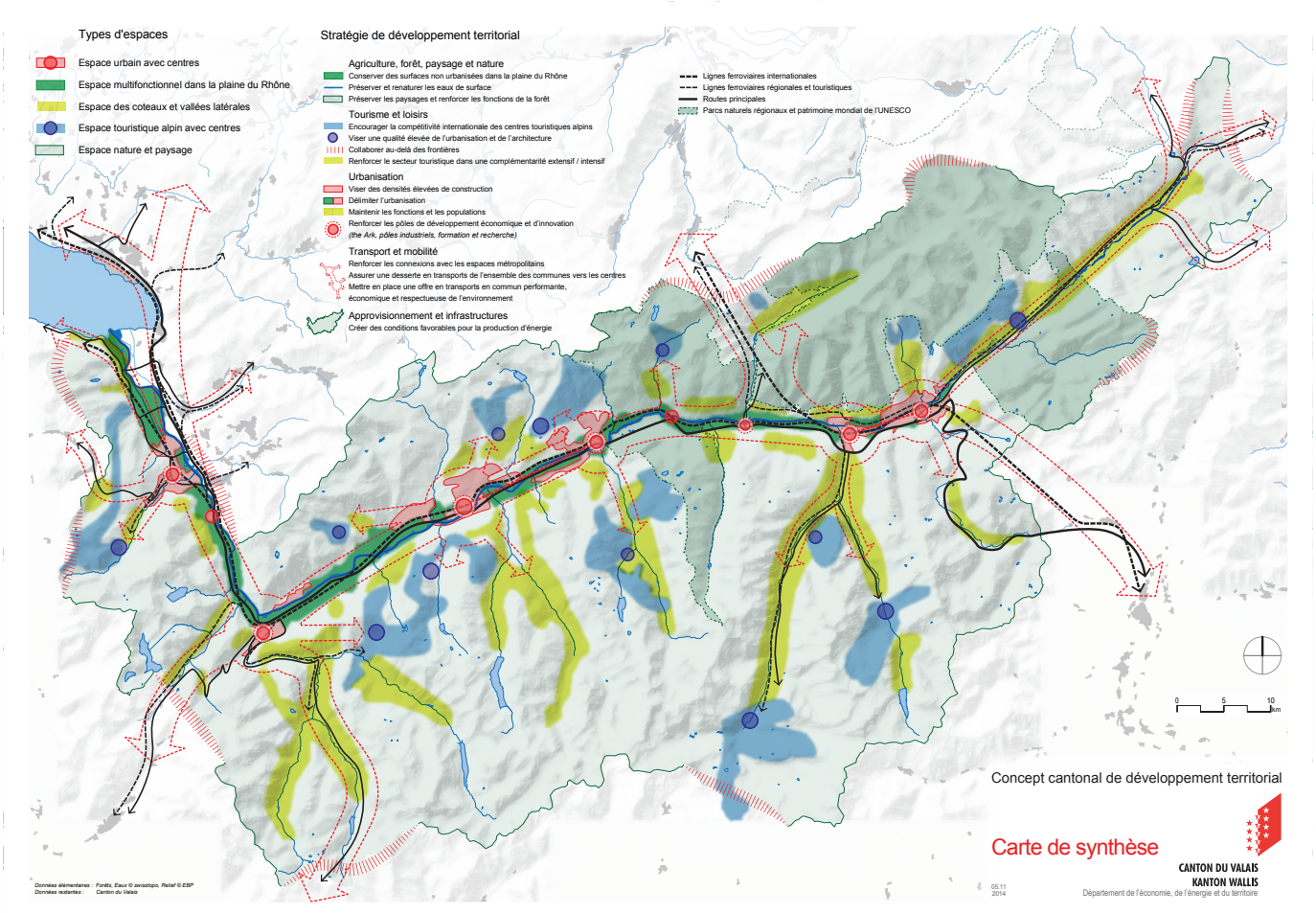


Figure 15 –Concept cantonal de développement territorial, Canton du Valais, 2014

- **La révision partielle, en deux étapes, de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire** (LcAT) du 23 janvier 1987. La LcAT première étape a été adoptée par le Grand Conseil le 13 mars 2014 et est entrée en vigueur le 1er janvier 2015. La deuxième étape de la révision de la LcAT a été acceptée le 21 mai 2017 à près de 73% des voix par l'électorat valaisan. Cette deuxième étape est entrée en vigueur le 15 avril 2019.
- **La révision globale du Plan Directeur cantonal** (PDc), qui doit être réexaminé intégralement tous les 10 ans et, au besoin, remanié selon l'art. 9 al. 3 LAT. Le Plan directeur cantonal révisé a été adopté par le Grand Conseil valaisan le 8 mars 2018 et approuvé par le Conseil fédéral le 1er mai 2019. Il se présente sous la forme d'une carte et de 49 fiches de coordination, réparties en cinq domaines (A : agriculture, forêt, paysage et nature / B : tourisme et loisirs / C : Urbanisation / D : Mobilité et infrastructures de transport / E : Approvisionnement et autres infrastructures).

Les fiches principales suivantes sont considérées :

- *A.1 Zones agricoles*
- *A.8 Protection, gestion et valorisation du paysage*
- *A.9 Protection et gestion de la nature*
- *A.11 Réseaux écologiques et corridors à faune*
- *A.12 Troisième correction du Rhône*
- *A.13 Aménagement, renaturation et entretien des cours d'eau*

- *B.6 Mobilité douce de loisirs (MDL)*

- *C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat*
- *C.2 Qualité des zones à bâtir*
- *C.3 Sites construits, bâtiments dignes de protection, voies historiques et sites archéologiques*
- *C.4 Zones d'activités économiques*
- *C.5 Agglomérations*
- *C.7 Installations générant un trafic important*
- *C.8 Installations d'intérêt public*

- *D.1 Transports publics*
- *D.2 Interfaces d'échanges modaux*
- *D.2 Réseaux ferroviaires*
- *D.4 Réseaux routiers*
- *D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)*
- *D.6 Infrastructures de transport public par câble*

2.2.2. Dimensionnement de la zone à bâtir et conformité aux exigences fédérales

En matière de dimensionnement de la zone à bâtir et au regard de la croissance attendue, les trois communes formant l'agglomération du Coude du Rhône ainsi que l'ancienne commune de Charrat, se situent en catégorie «A» en matière de dimensionnement. Cela signifie qu'elles affichent toutes de petites réserves et une croissance démographique modérée à forte. En d'autres termes, elles pourraient voir leur développement se ralentir fortement avant 15 ans, par manque de terrains disponibles. Ces communes, présentant un dimensionnement conforme aux exigences de la LAT, devront donc principalement s'orienter vers un développement vers l'intérieur pour combler ce manque annoncé de surfaces. Le détail et la quantification du dimensionnement et des réserves sont en cours de réalisation par les communes dans le cadre de la définition de leur périmètre d'urbanisation. Ceux-ci seront, par ailleurs, coordonnés à l'échelle régionale dans le cadre du Plan Directeur intercommunal du Coude du Rhône. Le projet d'agglomération s'affaire, quant à lui, plutôt à orienter le développement vers les sites stratégiques, idéalement situés et desservis par les transports publics, et à assurer une densification qualitative du tissu existant.

Une fois toutes les opportunités de développement vers l'intérieur épuisées et le quota des zones à bâtir du Canton réajusté, d'éventuelles extensions pourraient être admises moyennant le respect de nombreuses exigences (voir fiche C.1 du PDc).

Le chapitre 3.4.7 détaille les réserves des secteurs définis comme stratégiques.

2.2.3. Autres planifications et concepts cantonaux

Le projet d'agglomération prend en compte les différentes planifications cantonales (en vigueur ou en cours de révision) concernant le développement territorial, la mobilité, l'environnement ou encore le développement économique.

- **Le plan d'aménagement de la 3e correction du Rhône** (PA-R3), adopté par les Conseils d'État valaisan et vaudois en mars 2016, comprend des mesures d'élargissement et d'approfondissement du fleuve pour sécuriser la plaine du Rhône. Une coordination étroite entre les différents acteurs en charge du développement territorial est primordiale. Cette troisième correction du Rhône est une véritable opportunité pour repenser la plaine du Rhône notamment en termes de franchissements et d'accès au cours d'eau. Les réflexions liées à la mobilité douce et au paysage se doivent de prendre en considération les principes d'aménagement de cette troisième correction du Rhône.
- **La mesure prioritaire MPI Coude de Martigny** assure une coordination de détail et transversale afin de réaliser à court terme la correction du fleuve sur le tronçon Branson – pont de Dorénaz. La planification de détail ainsi que les documents de mise à l'enquête sont en cours d'élaboration.
- **La mesure anticipée MA III Trient-Nant de Drance** (secteur anticipé et définitif de la MPI Coude du Rhône) est planifiée en rive gauche du Rhône vers la confluence du Trient ; le dossier de mise à l'enquête est en cours d'élaboration. Une partie de l'emprise de cette MA se trouve en amont du Trient, sur le territoire communal de Martigny. L'essentiel de l'emprise de la MA III se trouve cependant sur la commune de Vernayaz et sur celle de Dorénaz dans une moindre mesure. Cette MA sera mise à l'enquête publique avant la MPI du Coude du Rhône.
- **La MPII Riddes-Fully,** entre le pont de Branson et Riddes n'a, pour sa part, pas encore débuté.
- **Concept Cantonal de la Mobilité 2040 (CCM 2040)** : ce document, adopté par le Conseil d'État en avril 2018, représente le cadre dans lequel doit s'inscrire l'évolution attendue de la mobilité en Valais, sur le long terme, en prenant en compte les spécificités régionales du canton. Le CCM 2040 est défini conformément aux lignes directrices décrites dans le plan directeur cantonal, aux politiques d'aménagement, d'énergie et de protection d'environnement. Il reprend également les principes fondamentaux de la politique de mobilité à l'échelle de la Confédération. Il sert de ligne d'action aux différents projets d'agglomération et de référentiel à tous les acteurs de la mobilité.
- **PRODES 2030, Développement de l'offre ferroviaire régionale ; Rapport de la région de planification Ouest / CTSO** : l'offre ferroviaire régionale pour 2030 a été développée en collaboration avec les cantons de Vaud, Genève, Neuchâtel, Jura, Fribourg et Berne. Le Canton du Valais a déposé fin 2014, 14 modules concernant des demandes de nouvelles infrastructures pour le trafic régional auprès de l'OFT. À l'échelle de Martigny, la création d'une nouvelle halte Martigny-Expo fait partie des mesures et projet de l'étape d'aménagement 2035.

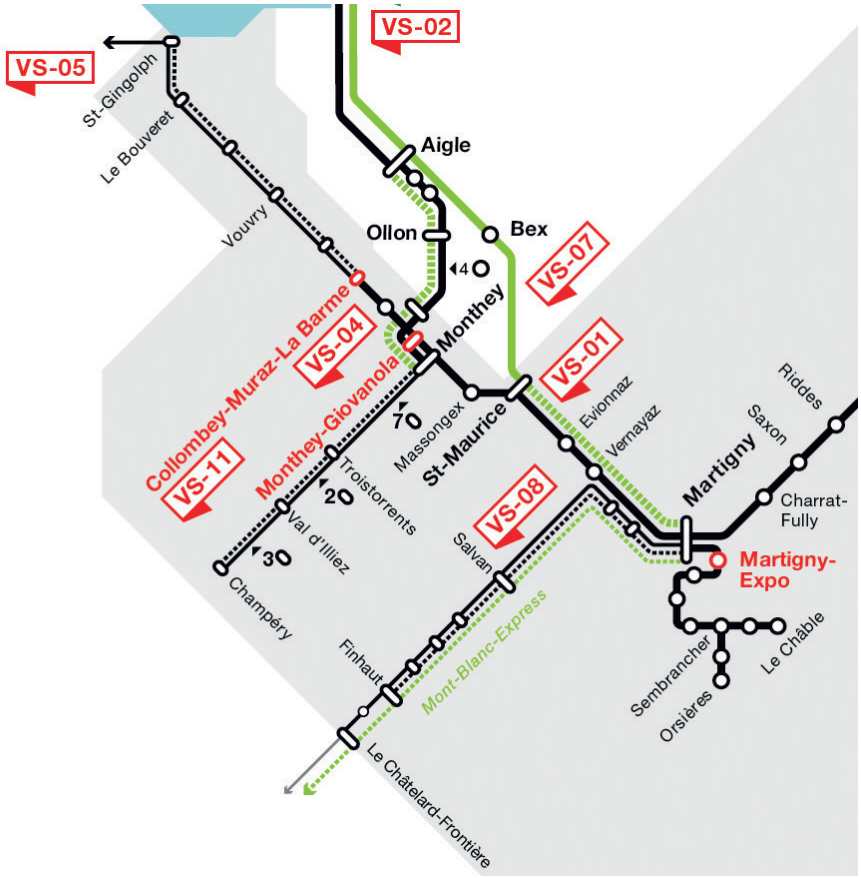


Figure 16 –Prodes planification Valais, CTSO, 2014

- **Plan cantonal de mesures pour la protection de l'air** : le plan, adopté par le Conseil d'État en 2009, comprend 18 mesures visant à améliorer la qualité de l'air.
- **Conception paysage cantonal** : en cours d'élaboration.

2.2.4. Autres études

D'autres études réalisées à l'échelle cantonale ont également été prises en considération :

- **Étude des zones d'activités du Valais (EZAV), 2018**, iConsulting : cette étude détaille les besoins et les enjeux en matière d'économie territoriale : les activités économiques productives, résidentielles et urbaines.
- **PDi Coude du Rhône, 2021** : il est développé au chapitre 2.3.1.
- **Raum+, 2019-2020, ETHZ** : cette étude, menée sur l'ensemble des communes du Canton a permis de mettre en lumière les réserves existantes en zone à bâtir et de préciser, dans certains cas, leur temporalité de mobilisation.

2.3. Coordination avec les planifications communales et intercommunales

2.3.1. PDi Coude du Rhône

Le Plan directeur intercommunal (PDi) a permis de définir les grandes lignes d'intention et préciser les stratégies de développement, partagées par les 19 puis 18 communes, pour la région du Coude du Rhône.

Le projet d'agglomération prévoit d'implémenter et préciser ces lignes directrices à l'échelle du périmètre fonctionnel précisé plus haut. Finalement, le PDi a également permis de confirmer les liens étroits entre les communes de Martigny et de Fully justifiant ainsi l'intégration de cette dernière dans le périmètre fonctionnel.

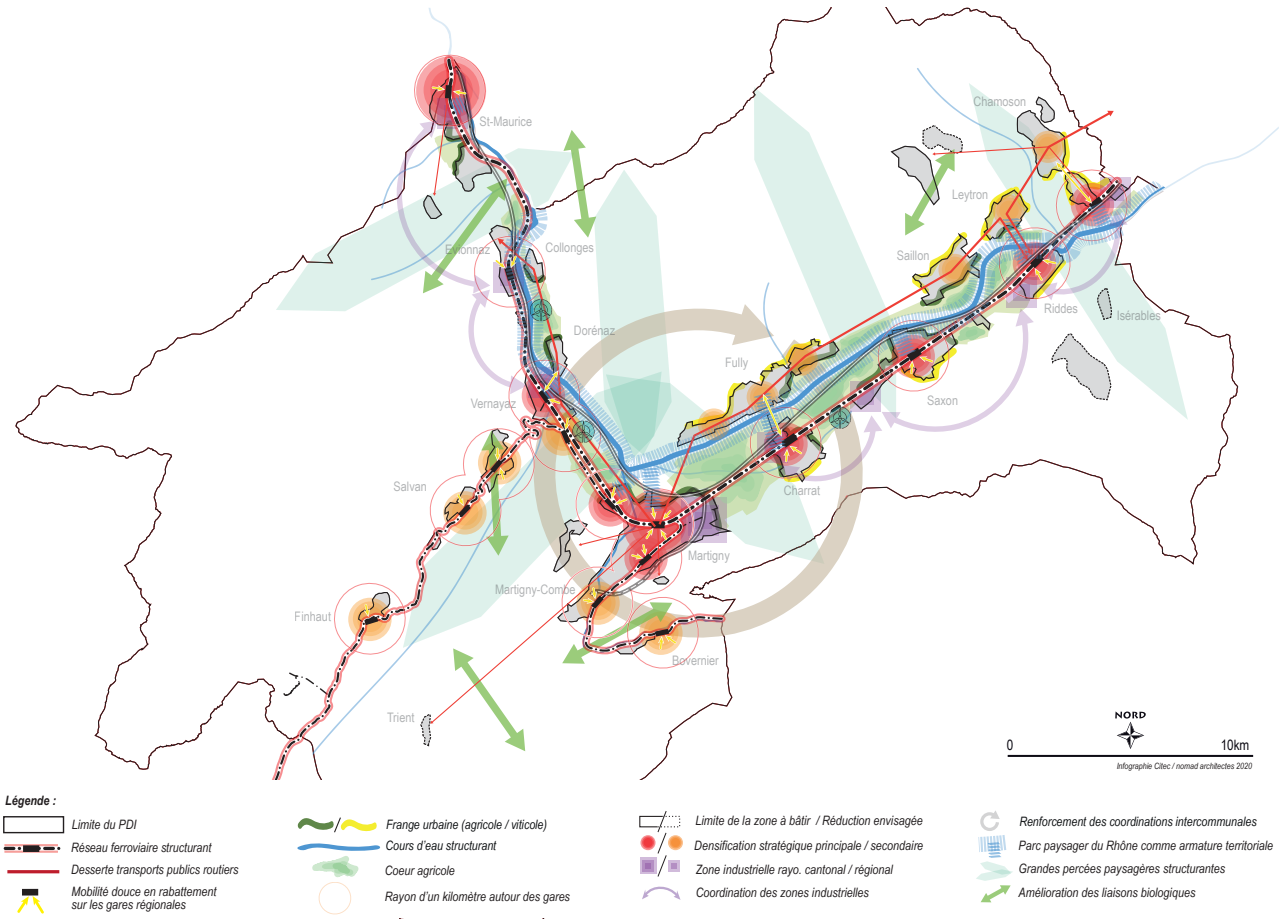


Figure 17 –Vision du PDi, nomad/Citec, 2020

2.3.2. Planifications communales

Le projet d'agglomération **se fonde sur les différents instruments de planification communale** (Martigny, Martigny-Combe et Fully), citons notamment :

- Les plans d'affections de zones (PAZ) et les règlements communaux des constructions et des zones (RCCZ).
- Les plans directeurs de la mobilité douce (notamment Martigny et Fully).
- Les images directrices du paysage (Martigny).
- Le projet de développement régional (PDR) Fully, destination Petite Arvine, portée par la commune de Fully.
- Les différents plans d'aménagement de détail et plans de quartier.
- Les différents projets de réaménagement des cours d'eau (Dranse, Canal de Fully, Toléron, etc.).
- Le plan sectoriel de la mobilité douce en cours sur les communes de Martigny, Martigny-Combe, Fully et Saxon piloté par le Canton et l'ARVr.

Première partie | Volet explicatif

03

État actuel et tendances du Coude du Rhône 49

3.1. Contexte général 49

3.2. Analyse socio-économique 51

3.2.1. Population 51

3.2.2. Emplois et dynamiques économiques 54

3.2.3. Densité d'habitants et d'emplois à l'hectare 61

3.2.4. Tendances démographiques et économiques 64

3.3. Paysage, agriculture et environnement 65

3.3.1. Grandes entités paysagères 67

3.3.2. Paysage et patrimoine 72

3.3.3. Agriculture 75

3.3.4. Biodiversité et écologie 78

3.3.5. Dangers naturels 82

3.3.6. Données environnementales 86

3.4. Urbanisation 91

3.4.1. Évolutions urbaines 91

3.4.2. Typologies bâties 91

3.4.3. Typologies et desserte TP 96

3.4.4. Espaces publics 98

3.4.5. Densités actuelles et réserves 100

3.4.6. Zones d'activités et tissu économiques 104

3.4.7. Réserves des secteurs stratégiques 110

3.4.8. Installations générant un trafic important (IGT) 114

3.5. Mobilité générale 117

3.5.1. Transports publics 121

3.5.2. Transports individuels motorisés 130

3.5.3. Sécurité routière 136

3.5.4. Flux de trafic de marchandises 138

3.5.5. Flux de trafic d'achat et de tourisme 138

3.5.6. Stationnement 138

3.5.7. Intermodalité 140

3.5.8. Mobilité douce 141

3.5.9. Mobilité électrique 147

3.5.10. La gestion de la mobilité 147

3.5.11. Évolutions en matière de mobilité 148

3.6. Synthèse 149

3. État actuel et tendances du Coude du Rhône

*Le présent chapitre traite de l'état actuel et des tendances des communes du **périmètre fonctionnel** (communes du périmètre VACo + Fully).*
L'analyse à l'échelle régionale (au-delà du périmètre PA4) a été traitée dans le cadre du plan directeur intercommunal (annexé au présent PA4).

3.1. Contexte général

Durant ces 20 dernières années, **l'agglomération du Coude du Rhône a connu une forte croissance**. Elle se manifeste dans l'évolution de la population et de l'économie, dans l'étalement de l'urbanisation, notamment dans la plaine du Rhône et par une croissance importante des charges de trafic.

De ce fait, le caractère urbain est ainsi devenu de plus en plus dominant, les relations entre les communes de plus en plus importantes. Par conséquent, **Martigny a changé son statut statistique de ville isolée et une petite agglomération s'est établie** (numéro 6136) incluant les communes de Martigny et Martigny-Combe.

L'agglomération du Coude du Rhône se situe, comme l'agglomération du Chablais, entre l'Arc lémanique et le Valais central. Les liens avec ces deux régions sont forts, notamment avec l'Arc lémanique qui constitue un bassin d'emplois important et bien connecté par la ligne ferroviaire du Simplon et l'autoroute A9.

Les communes de **Martigny et de Martigny-Combe occupent une position stratégique dans la vallée du Rhône**, au débouché des cols du Grand-Saint-Bernard et de la Forclaz, permettant de rejoindre respectivement l'Italie du Nord et la France. Véritable carrefour à la croisée des voies alpines, occupé depuis plus de deux millénaires, son importance historique a été maintes fois soulignée. Les nombreux vestiges témoignent de cette période où Martigny était déjà un nœud stratégique, notamment en matière de traversée des Alpes et dans le rôle que cette cité a joué et joue dans les liens entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Aujourd'hui, **Martigny est relié au plateau suisse et au reste du Valais par l'autoroute A9 et le réseau ferroviaire national**. Le tunnel du Grand-Saint-Bernard permet de relier, tout au long de l'année, l'Italie et plus particulièrement les villes piémontaise et lombarde de Turin et de Milan. Le col du même nom est quant à lui ouvert lors de la période estivale. Finalement, la France et la région du Mont-Blanc sont reliées à Martigny par la route via le col de la Forclaz et par le rail.

Tableau 1 – Temps de parcours depuis Martigny

	En voiture	En transport public
Lausanne	50 min	55 min
Genève	1h30	1h35
Berne	1h25	1h45
Zurich	2h50	2h50
Sion	20 min	15 min
Brigue	1h00	50 min
Milan	3h40	3h00
Turin	2h50	5h20
Chamonix	1h00	1h25
Annecy	2h20	3h30

Source : viamichelin.ch et cff.ch

Les différents temps de parcours (tableau 1) montrent que la commune de Martigny est bien reliée au reste du pays et à la France et l'Italie voisines (figure 18). Les transports publics sont, pour la plupart des parcours étudiés, concurrentiels, à l'exception de Turin et d'Annecy. Dans certains cas, le trajet est plus rapide en train (Zurich, Sion, Brigue).

A une échelle plus locale, il est important de souligner l'importance de la ville de Martigny dans le projet de coopération transfrontalière de **« l'Espace Mont-Blanc »**. En effet, Martigny se positionne comme porte d'entrée helvétique de cet espace de coopération unissant la France, l'Italie et la Suisse visant à valoriser le territoire tant d'un point de vue environnemental qu'économique ou touristique.

A ce titre, Martigny joue également un rôle charnière dans ses proches connexions avec les **stations touristiques de montagne** environnantes dont Verbier – les 4 vallées est la plus importante. D'autres stations de plus petites envergures sont toutefois importantes pour le développement touristique de la région à l'instar des stations du Pays du Saint-Bernard, d'Ovronnaz ou encore des Marécottes. A ce titre, Martigny se positionne comme un véritable centre concentrant une bonne part des service urbains bénéficiant à l'ensemble de la région.

Figure 18 – Martigny dans le contexte cantonal, national et international

Ces forces que sont la situation de l'agglomération à la croisée des voies alpines, sa grande accessibilité tant par la route que par le rail sont toutefois à nuancer avec les faiblesses en présence que sont la très forte dépendance à la voiture individuelle, l'important trafic généré, les nombreux espaces urbains dédiés à l'automobile et la tendance à l'étalement urbain rendu possible par cette mobilité.

Le rayon d'influence des mouvements pendulaires ne cesse d'augmenter. Selon le microrecensement de 2015 de l'OFS, les distances journalières augmentent (hausse de 15% entre 2000 et 2016) de même que les flux pendulaires entre les cantons et les communes. Pour le cas de l'agglomération du Coude du Rhône, 90% des pendulaires proviennent des communes valaisannes, 9% du Canton de Vaud et 1% du reste de la Suisse (AVS, STATPOP, STATENT 2018).

3.2. Analyse socio-économique

3.2.1. Population

Comme mentionné précédemment, le périmètre fonctionnel d'agglomération du Coude du Rhône comprend trois communes ; Martigny, Martigny-Combe et Fully.

À noter que l'ensemble des analyses ayant été effectuées avant la fusion des communes de Charrat et de Martigny (effective au 01.01.2021), celles-ci reprennent les données des deux communes séparément. Cette disposition reste cependant intéressante au vu de l'importance territoriale du village de Charrat à l'échelle de l'agglomération.

Martigny et Charrat regroupent les deux tiers des habitants de l'agglomération. La répartition détaillée de la population au sein du périmètre est la suivante :

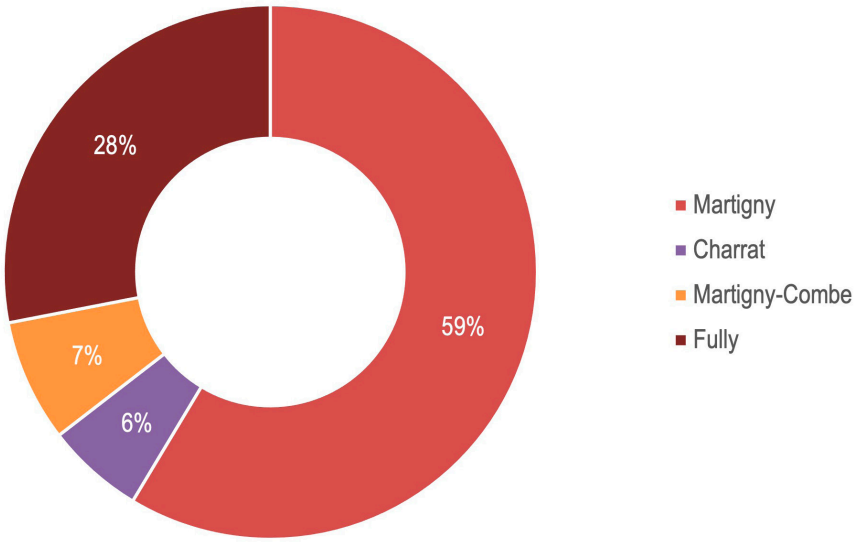


Figure 19 –Réparation de la population, OFS 2018

Comme le démontrent les chiffres de la densité moyenne de chaque commune, la commune de **Martigny** est bel et bien le centre urbain du périmètre d'agglomération avec une population de **18'297** personnes soit une moyenne de 78 habitants à l'hectare. En second, **Fully** et **Martigny-Combe** avec 44 habitants à l'hectare. Finalement, Charrat affiche la densité la plus faible, avec 32 habitants à l'hectare.

Tableau 2 – Densité de population, OFS 2019

	Habitants	Zone logements (ha)	Densité (hab/ha)
Martigny	18'297	234.9	77.9
Charrat	1'913	60	31.9
Martigny-Combe	2'292	52.3	43.8
Fully	8'731	200	43.6
Total	**31'233**	**547.2**	**47.7**

Les trois communes ont connu, depuis 1850, des progressions bien différenciées.

Martigny a connu une augmentation modérée de sa population jusque dans les années 1950. À cette date, se développent de nouveaux quartiers de logements collectifs qui boostent véritablement la croissance. En l'espace de 20 ans, le nombre d'habitants n'est pas loin de doubler, passant de 5'900 à 10'500. Par la suite, la commune enregistre encore deux épisodes d'accélération de la croissance, entre 1980 et 1990 et entre 2010 et 2018. Ce dernier épisode coïncide notamment avec l'important

développement urbain que connaît la ville au Nord-Ouest des voies CFF en direction de Vernayaz. Le taux de croissance annuel moyen de ces 15 dernières années, 1.48%, confirme l'actuel dynamisme de la ville.

Pour **Charrat**, la progression a été ininterrompue depuis le recensement de 1850, bien que très légère. D'un petit bourg agricole de 340 âmes, composé de deux noyaux historiques implantés à l'abri des crues du Rhône, Les Chênes et Vison, le village a progressivement muté en village résidentiel dès les années 90. Cette transition s'est clairement renforcée au cours des 15 dernières années, en témoigne le taux de croissance annuel moyen de plus de 3% sur cette période.

Martigny-Combe a connu une croissance modérée. En un siècle et demi, sa population a augmenté de 1'000 habitants. En perte d'habitants entre 1870 et 1970, la commune parvient à inverser la tendance dans les années 70. Depuis, la population a plus que doublé. Martigny-Combe, sur les 15 dernières années, possède un taux de croissance annuel moyen de 1.33%.

Comptant 1'000 habitants en 1850, **Fully** a connu la croissance la plus forte, sa population ayant octuplé en 170 ans. Si la progression a été relativement modeste jusqu'en 1980, elle s'est depuis fortement accélérée. Cela coïncide bien évidemment avec le développement de l'habitat pavillonnaire ayant notamment été rendu possible par l'avènement de la voiture individuelle. Le pic d'augmentation a été enregistré entre 2000 et 2010, avec l'arrivée de plus de 2'000 habitants, le contingent communal passant de 5'587 habitants à 7'652. Ces 15 dernières années ont été marquées par un léger ralentissement par rapport à la décennie précédente, mais avec un taux de croissance annuel moyen qui reste très haut, à 2.38%.

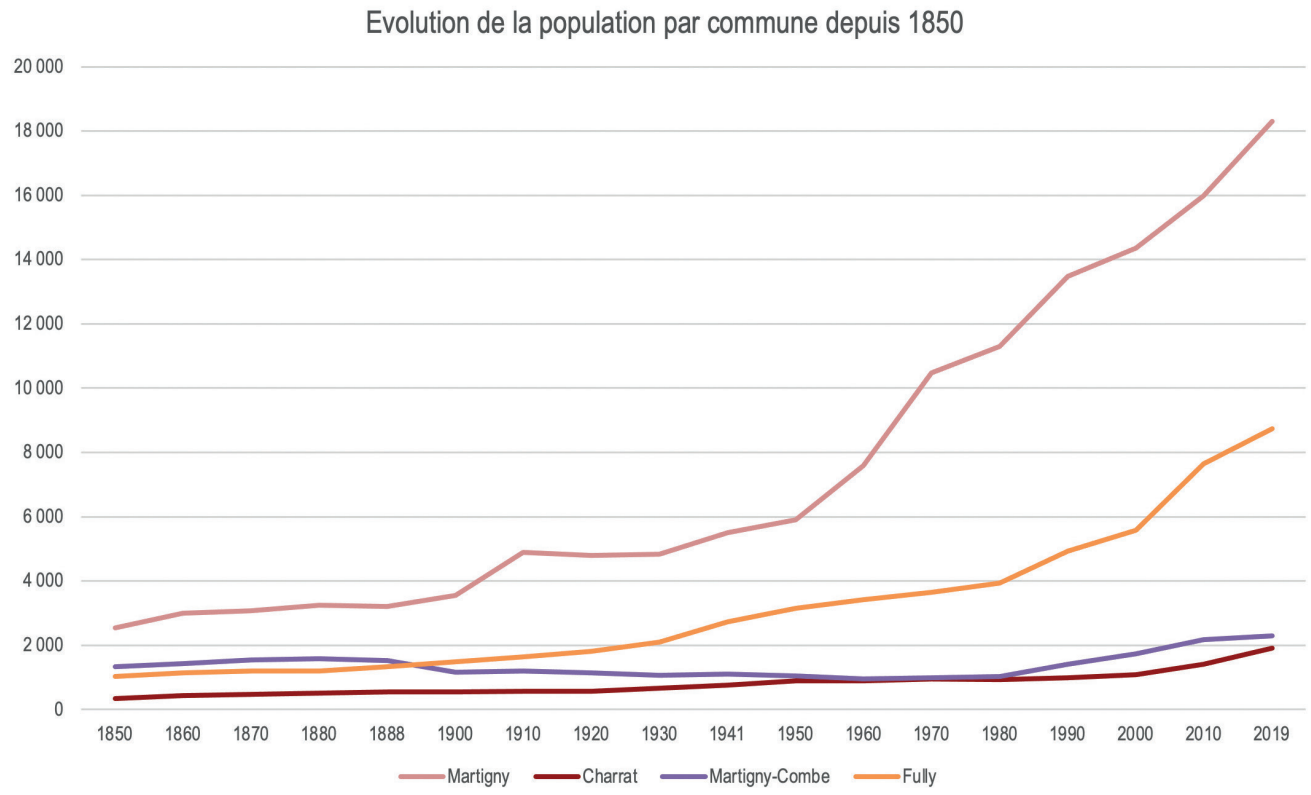


Figure 20 –Croissance de la population entre 1850 et 2019, OFS

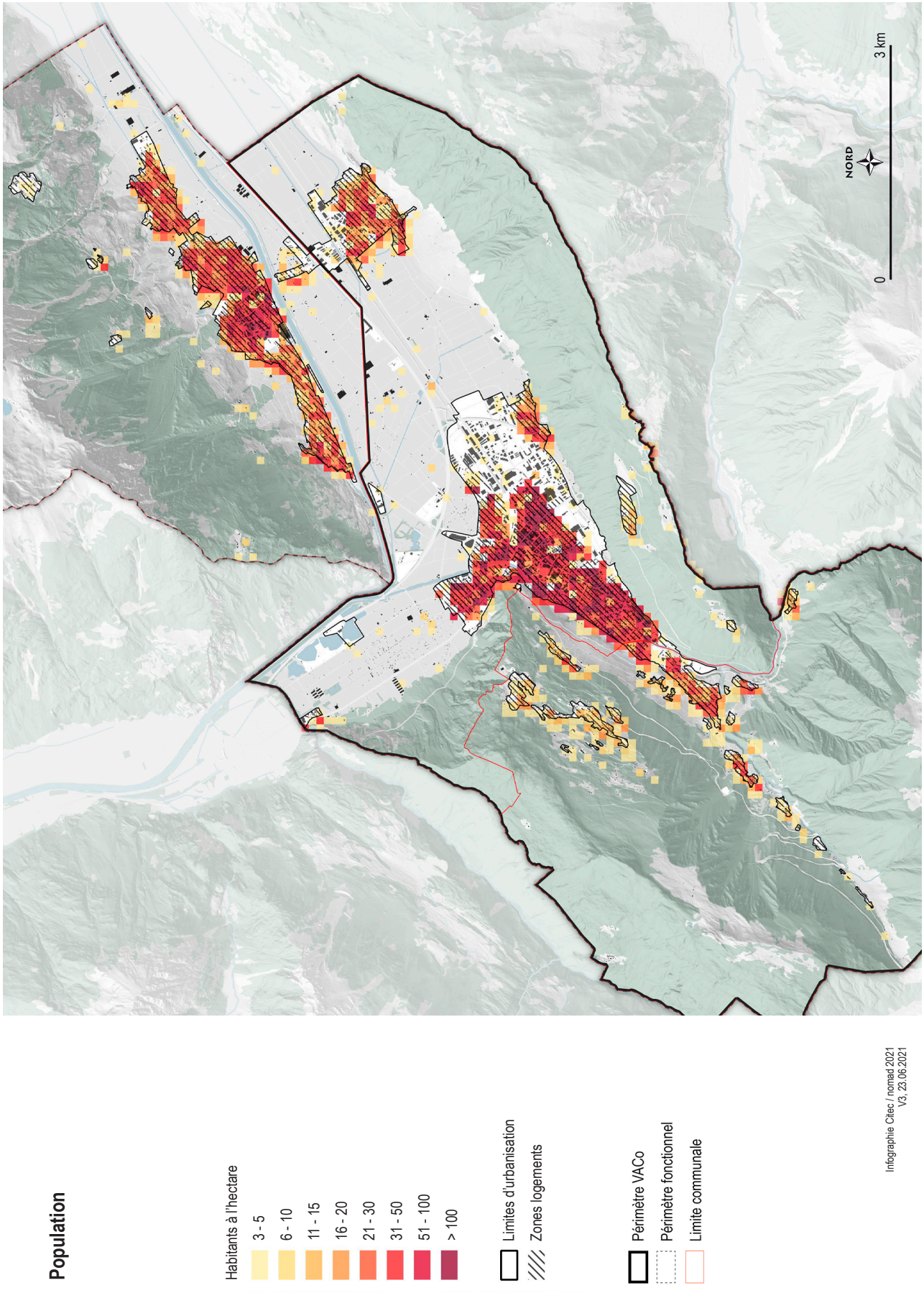


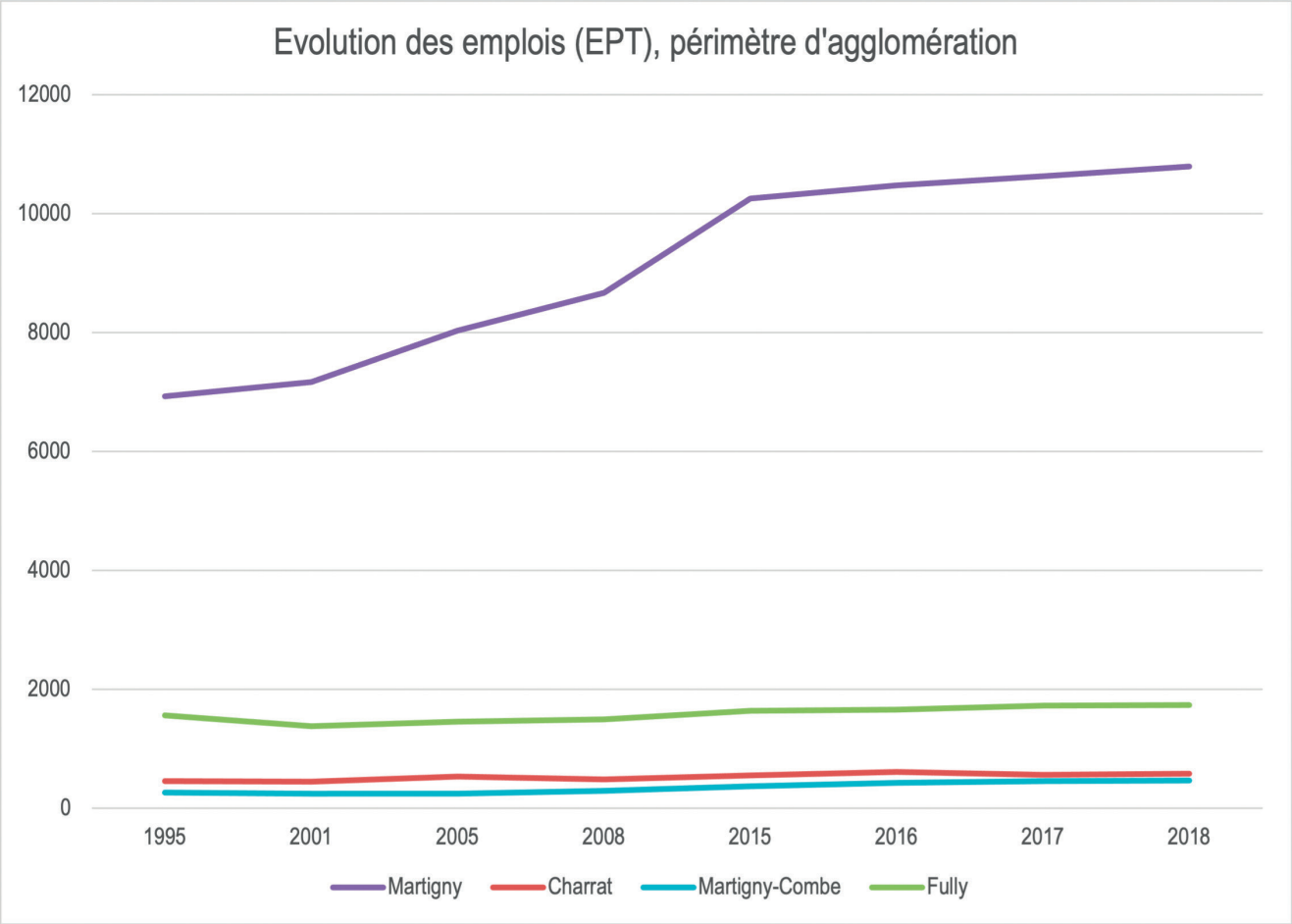
Figure 21 – Répartition des habitants à l'hectare, OFS 2019

3.2.2. Emplois et dynamiques économiques

Le périmètre fonctionnel de l'agglomération du Coude du Rhône affiche un total, en 2018, de 13'558 emplois équivalents plein-temps (EPT) et un certain dynamisme, avec un taux de croissance annuel moyen de 2,18% entre 2008 et 2018.

La répartition des emplois dans les différents secteurs affiche quelques différences par rapport à l'échelle cantonale :

- Avec 5,1%, la proportion du secteur primaire est légèrement plus importante dans l'agglomération en comparaison avec la moyenne valaisanne (4,2%) et suisse (2,6%).
- Le secteur secondaire (18,5%) est en deçà de la moyenne cantonale (25%) et suisse (24,3%).
- Le secteur tertiaire (76,4%) est proportionnellement plus important qu'à l'échelle cantonale (70,8%) et nationale (73,1%).
- Ces constats permettent de dresser une première ébauche du profil économique de l'agglomération du Coude du Rhône : marquée par l'agriculture, faiblement industrialisée et avec un pôle tertiaire d'importance.



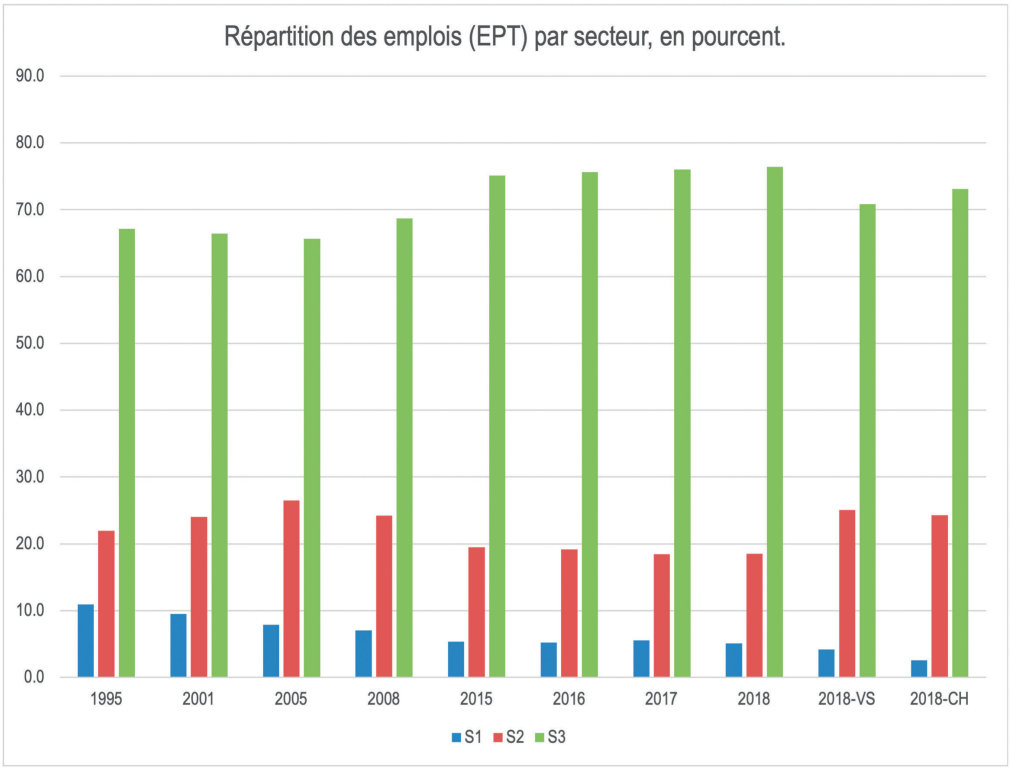


Figure 22 – Graphiques d'évolution et répartition des emplois dans le périmètre d'agglomération en comparaison avec les données valaisannes (VS) et suisses (CH), OFS, 2017

En matière de répartition, les EPT se polarisent très fortement sur la commune de Martigny. 80% de l'ensemble des emplois de l'agglomération se concentre ainsi en ville :

- Martigny : 10'796,3 EPT, soit le 80% du total de l'agglomération.
- Charrat : 574,6 EPT, soit le 4% du total de l'agglomération.
- Martigny-Combe : 458,4 EP, soit le 3% du total de l'agglomération.
- Fully : 1'729,1 EPT, soit le 13% du total de l'agglomération.
- **Total : 13'558, 4 EPT**

Les plus fortes densités d'emplois se trouvent dans le centre-ville de Martigny et dans les centres historiques de Martigny, de Martigny-Bourg et de Vers l'Église à Fully. Les zones industrielles de « Bevignoux » et de « Châble-Bet » à Martigny affichent également une densité marquée d'emplois. Finalement, une légère intensité se matérialise aux abords de la gare de Charrat – Fully. À noter qu'à l'échelle de l'agglomération, seulement 27% des emplois sont localisés en zone d'activités économiques (soit les zones n'accueillant pas de logement).

Dans le détail, les disparités en termes d'évolution des emplois et leur répartition dans les trois secteurs diffèrent grandement entre les trois communes.

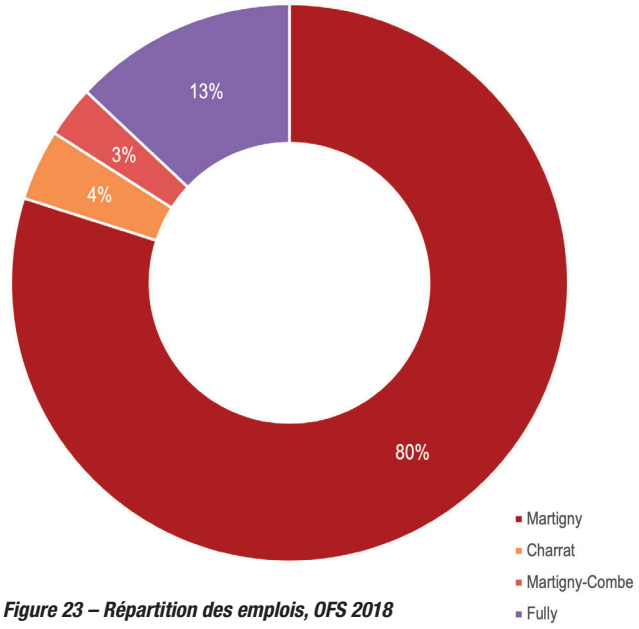


Figure 23 – Répartition des emplois, OFS 2018

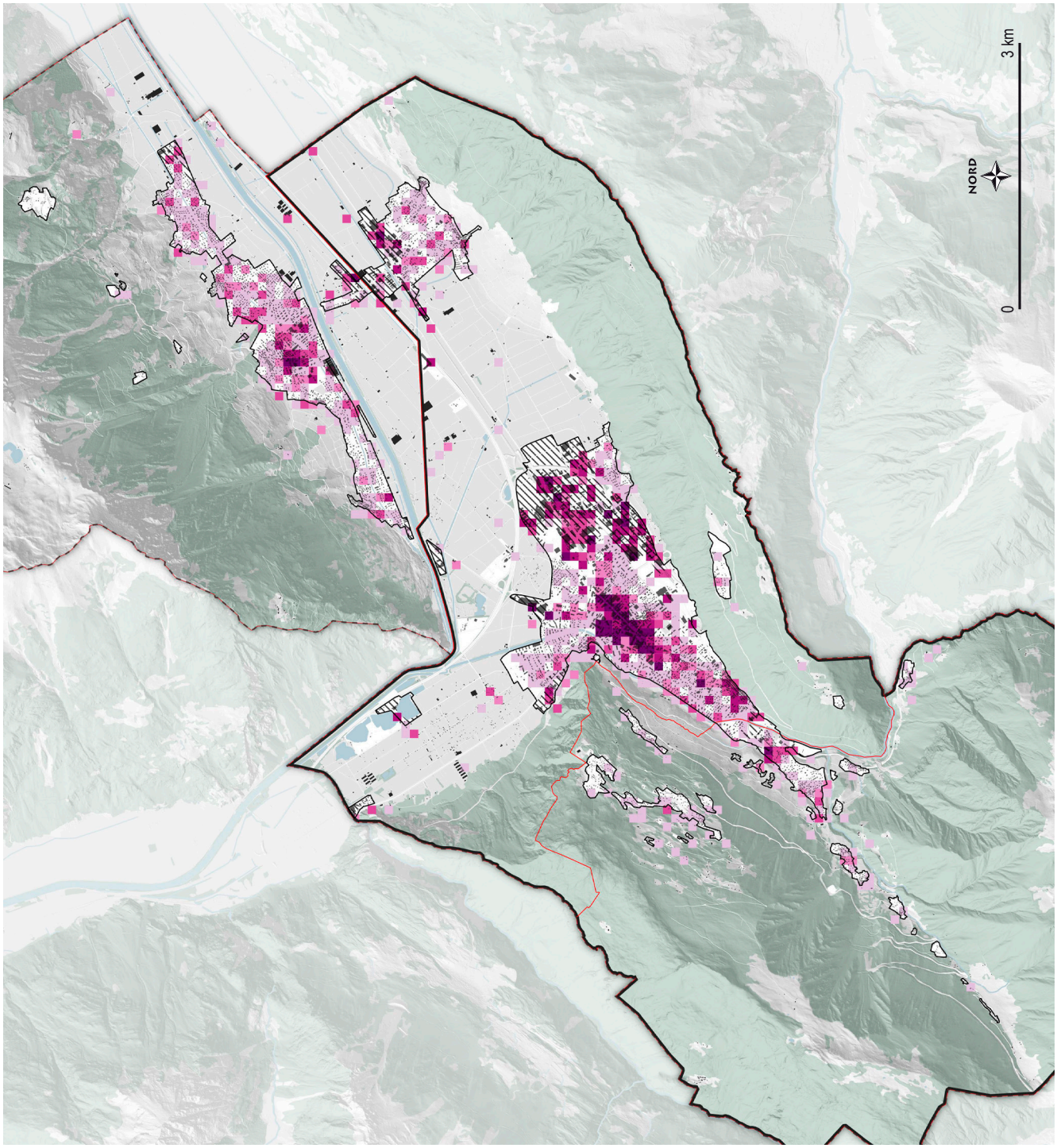
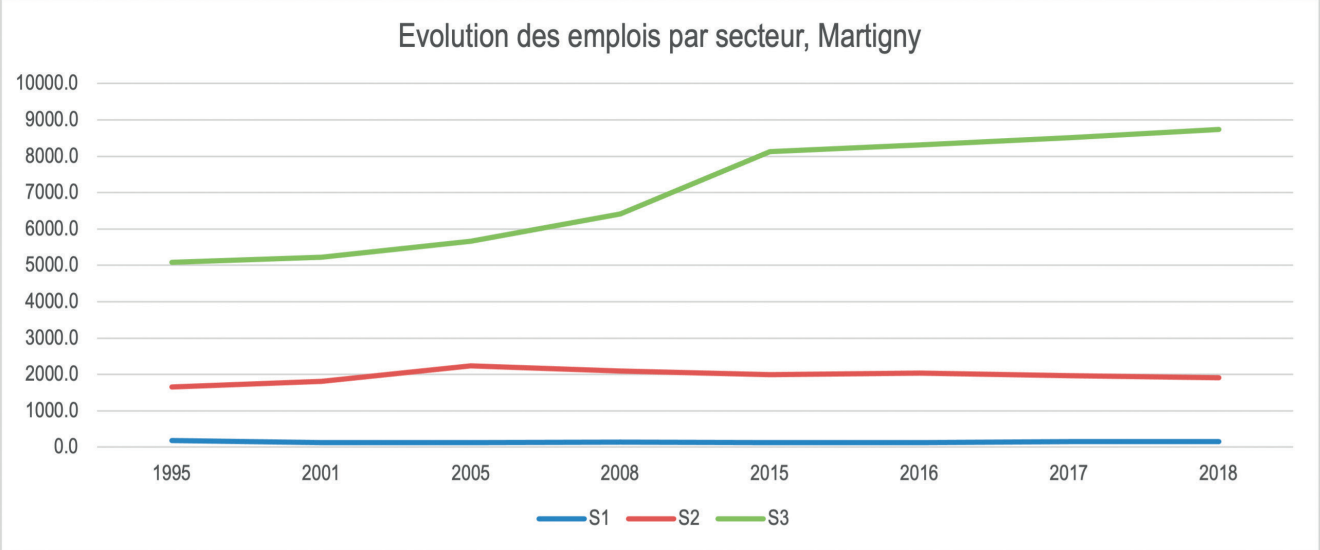


Figure 24 – Répartition des emplois à l'hectare, OFS, 2017

Martigny s'apparente véritablement au pôle urbain de l'agglomération et à plus large échelle, du Bas-Valais au regard du nombre d'EPT et de leur répartition dans les différents secteurs. Plus de quatre EPT sur cinq sont issus du secteur tertiaire, dont la proportion n'a cessé de croître depuis 1995 (73%). A contrario, les EPT liés au secteur primaire représentent seulement 1,4 % lors du dernier recensement. Quant au secteur secondaire, après un pic en 2005, il a décru progressivement pour atteindre un taux de 17,9% en 2018. À noter qu'en chiffre absolu, il y a tout de même plus d'EPT du secondaire en 2018 qu'en 1995.

Martigny affiche une économie en plein essor. En témoigne le taux de croissance annuel moyen sur les 10 dernières années, s'élevant à 2,5%. Cela représente une augmentation de plus de 2'000 EPT sur ce laps de temps, les effectifs passant de 8'664,5 à 10'796,3. Martigny regroupe plus du 80% de l'ensemble des EPT de l'agglomération.



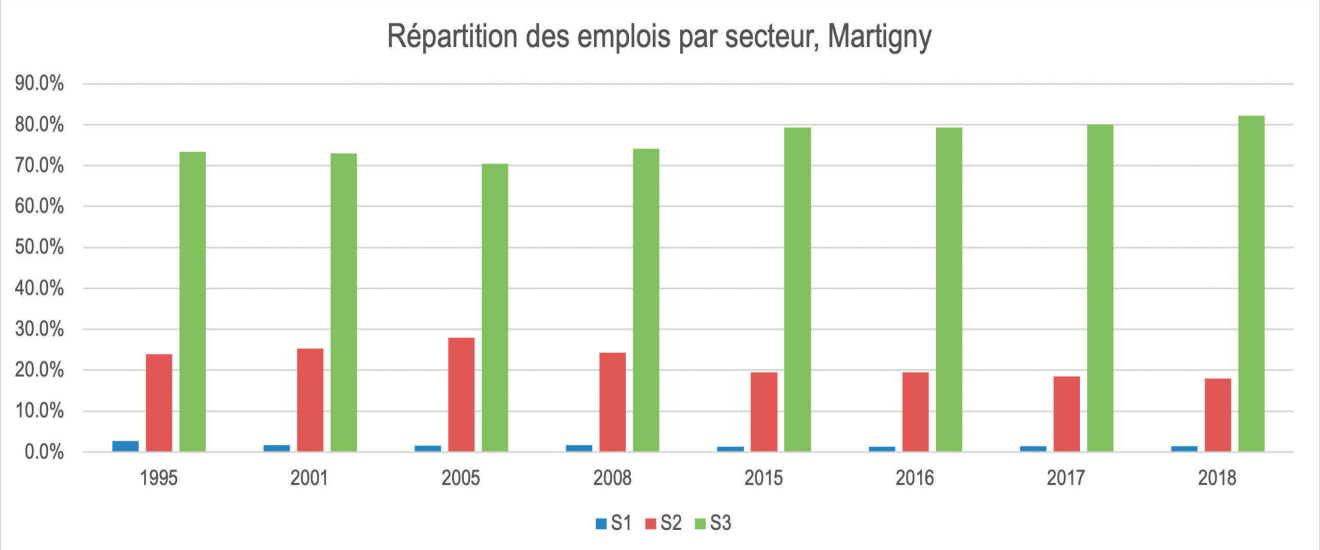


Figure 25 – Graphiques d'évolution et répartition des emplois, Martigny, OFS, 2018

Charrat a longtemps été caractérisé par un ADN agricole. En 1995, la branche représentait plus du quart des EPT avant de continuellement diminuer jusqu'en 2018 (9,3%). Le village affiche le plus fort taux d'EPT du secondaire, actuellement 42%. À noter une très forte progression entre 2017 et 2018, le taux passant de 30 à 42%, soit en valeur absolue de 168 EPT à 242 en une année. Concernant le domaine tertiaire, celui-ci n'a cessé d'augmenter pour atteindre une proportion de 60% en 2017. Il a subitement diminué en 2018 pour afficher un taux de 48,5%. La croissance des EPT, cette dernière décennie, affiche un taux de croissance annuel moyen de 1,7% entre 2008 et 2018 soit la troisième entité la plus dynamique de l'agglomération derrière Martigny-Combe et Martigny. Au dernier recensement, la localité affichait un total de 574,6 EPT, soit le 4% des effectifs de l'agglomération.

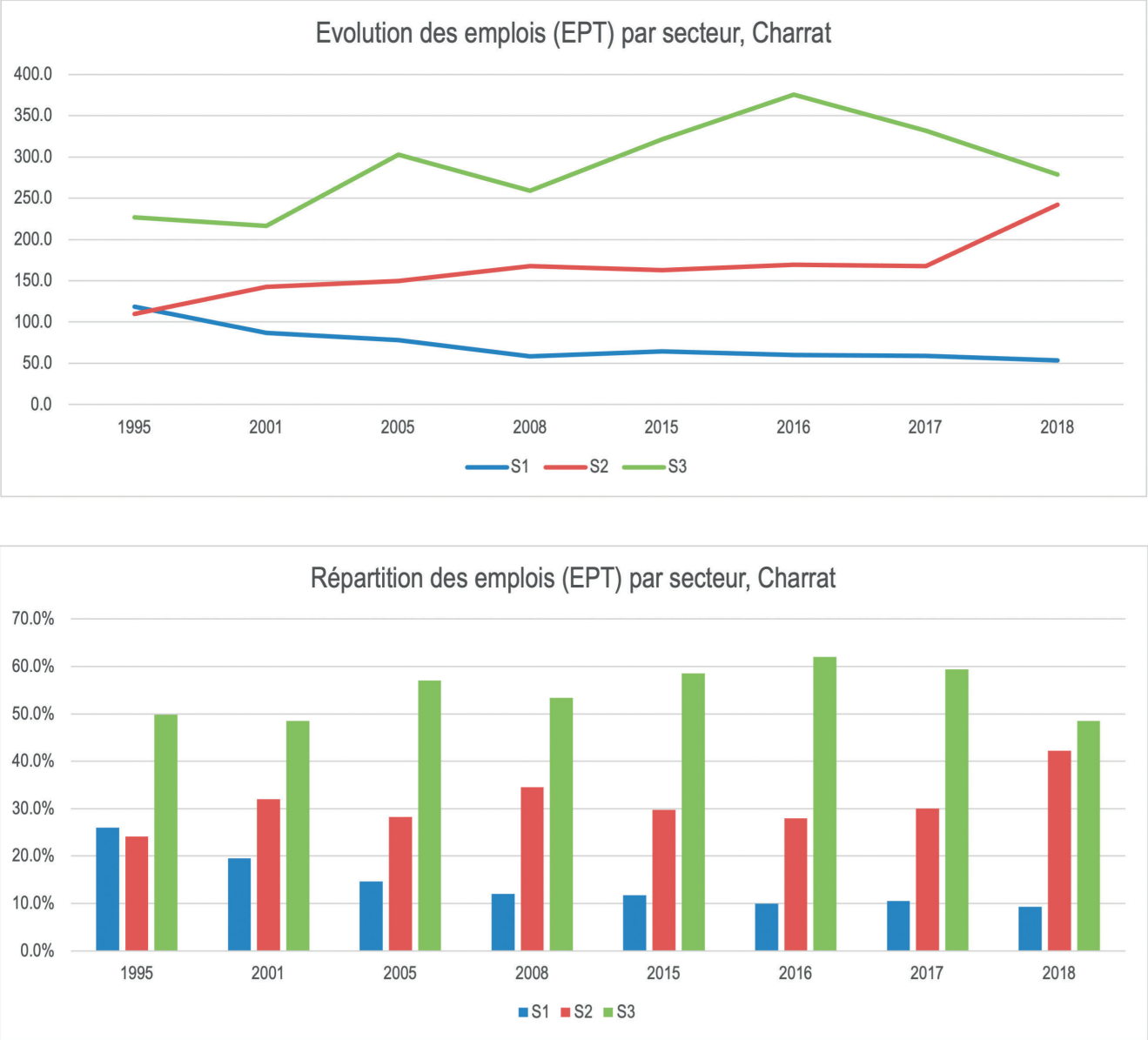


Figure 26 –Graphiques d'évolution et répartition des emplois, Charrat, OFS, 2018

Martigny-Combe a vu son secteur primaire régresser au détriment du secteur tertiaire. La branche agricole, qui représentait en 1995 le 15% des EPT de la commune, est passée aujourd'hui à 9,3% des emplois. Dans le même temps, le secteur tertiaire est passé de 70 à 78%.

La commune affiche la particularité d'une forte augmentation des EPT. Ils ont quasiment doublé en l'espace de 12 ans, passant de 241 en 2005 à 458,4 en 2018. Ces 10 dernières années, le taux de croissance annuel moyen culmine à 4,67 %, soit la valeur la plus forte des quatre communes. Finalement, cette croissance est à relativiser en chiffres absolus, Martigny-Combe représentant moins de 3% des EPT de l'agglomération.

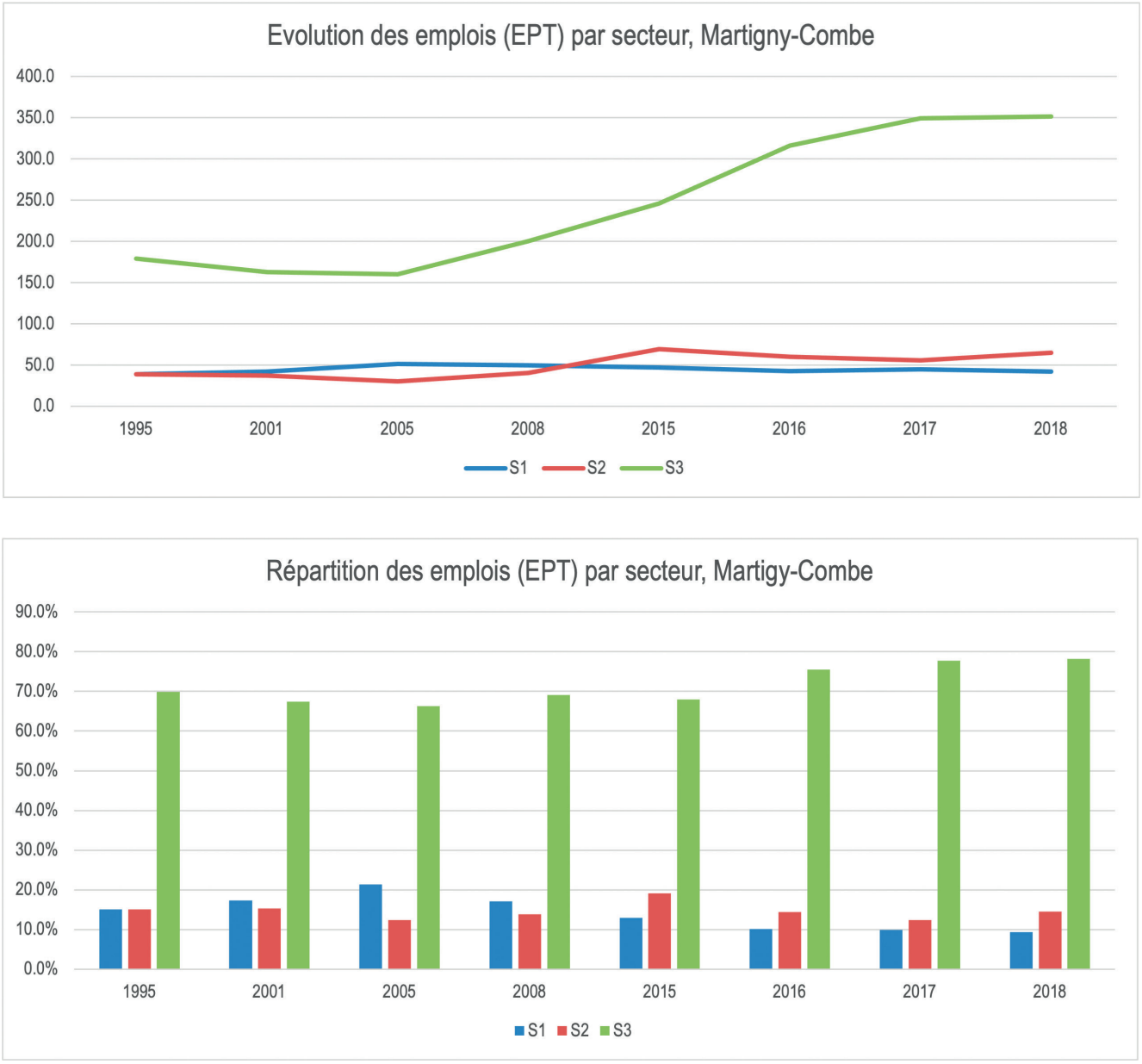
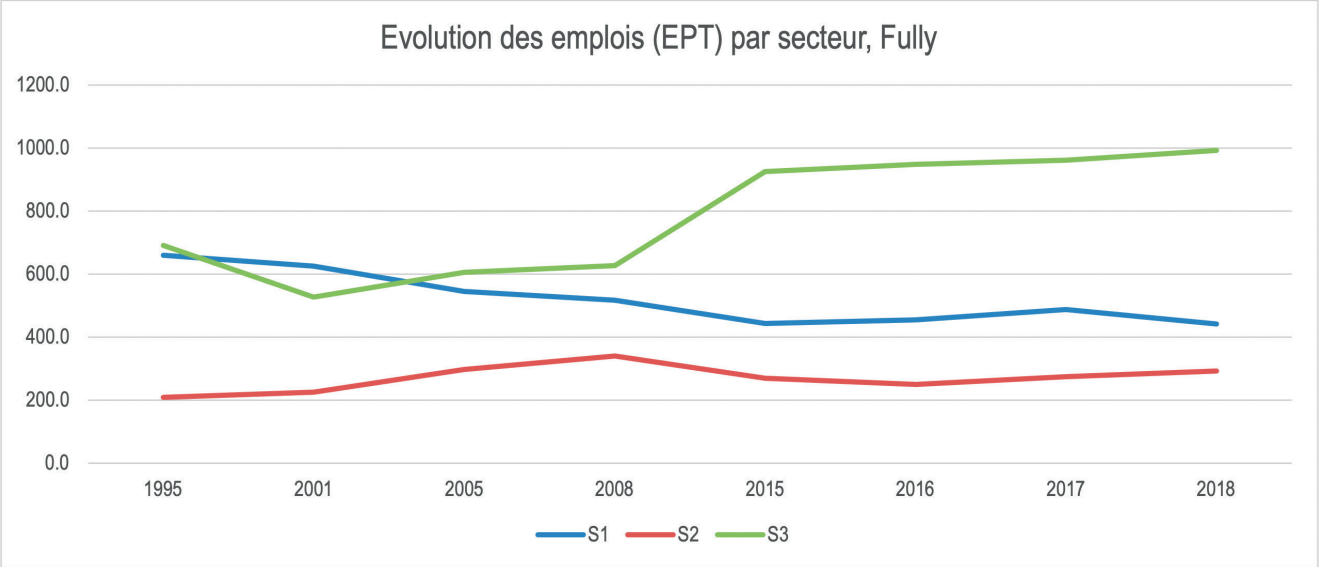


Figure 27 –Graphiques d'évolution et répartition des emplois, Martigny-Combe, OFS, 2018

Fully a toujours été une commune viticole et le reste encore aujourd'hui. Le secteur primaire, bien qu'en baisse jusqu'en 2015, représente encore, en 2018, le quart des EPT de la commune (contre le 4% à l'échelle cantonale). Il en résulte des secteurs secondaire et tertiaire moins marqués que dans les autres communes de l'agglomération. Depuis 2005 toutefois, le secteur primaire a été supplanté par le secteur tertiaire. À ce jour, ce dernier représente 58% des EPT de la commune.

La croissance des emplois, bien que marquée, n'a pas atteint celles des habitants. Entre 2008 et 2018, l'augmentation a été de 242 EPT (contre 2'800 habitants) soit un taux de croissance annuel moyen de 1,5%. La commune regroupe le 13% des emplois de l'agglomération (1'729,1 EPT).



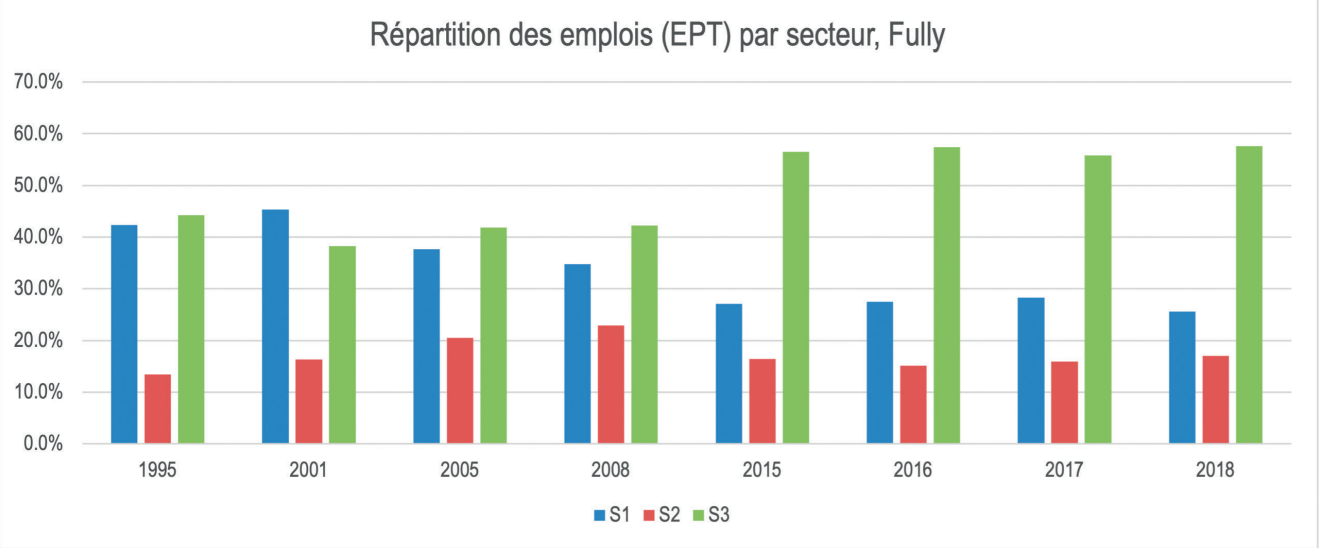


Figure 28 –Graphiques d'évolution et répartition des emplois, Fully, OFS, 2017

3.2.3. Densité d'habitants et d'emplois à l'hectare

Les indicateurs MOCA présentés dans le présent rapport prennent en considération les communes de Martigny (sans Charrat, les calculs de la Confédération ayant été réalisés avant la fusion) et de Martigny-Combe seulement.

Indicateur MOCA n°5 – Densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties

L'indicateur MOCA n°5 concerne la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales bâties en termes d'habitants et d'emplois (équivalent pleins temps) par hectare. Le tableau 3 reporte les données du rapport «Monitoring des projets d'agglomération transports et urbanisation (MOCA)» publié par l'ARE en décembre 2018 pour l'agglomération de Martigny.

Tableau 3 – Nombre d'habitants et d'emplois par hectare de zone à bâtir (d'habitation, mixte et centrale) construite (ARE, 2018) [3]

	2012	2017
Martigny	79.9	93.2
Petites agglomérations	62.8	65.0
Toutes les agglomérations	79.8	83.5

L'agglomération de Martigny (comprenant Martigny et Martigny-Combe selon le périmètre VaCo) est, en 2017, la petite agglomération la plus dense de Suisse. Elle est marquée par un important développement vers l'intérieur entre 2012 et 2017. En effet, en 2012, elle n'est que la septième petite agglomération la plus dense. Elle enregistre, en 5 ans, une densification moyenne de plus de 13 habitants / EPT supplémentaires à l'hectare.
Ces dernières années, la tendance est donc clairement marquée vers une densification des habitants et des emplois à l'hectare sur les zones d'habitation, mixte et centrale de l'agglomération.

Le calcul a été mis à jour afin de prendre en compte l'ensemble du périmètre fonctionnel de l'agglomération, à savoir, en plus des communes de Martigny et Martigny-Combe, celle de Fully ainsi que le village de Charrat. Fully affichant un tissu urbain moins dense, caractérisé par d'importantes zones villas, il n'est pas surprenant de constater une diminution des densités moyennes à l'hectare. Entre le périmètre VACo et le périmètre fonctionnel, la densité moyenne diminue de 26 habitants / emplois, atteignant 67 habitants /emplois à l'hectare à l'échelle des 4 communes (2017). À noter toutefois, entre 2012 et 2017, une tendance marquée au développement vers l'intérieur, les densités moyennes passant de 59 à 67 habitants / emplois à l'hectare.

[3] *Monitoring des projets d'agglomération transports et urbanisation (MOCA), indicateurs comparatifs selon les agglomérations, ARE, décembre 2018*

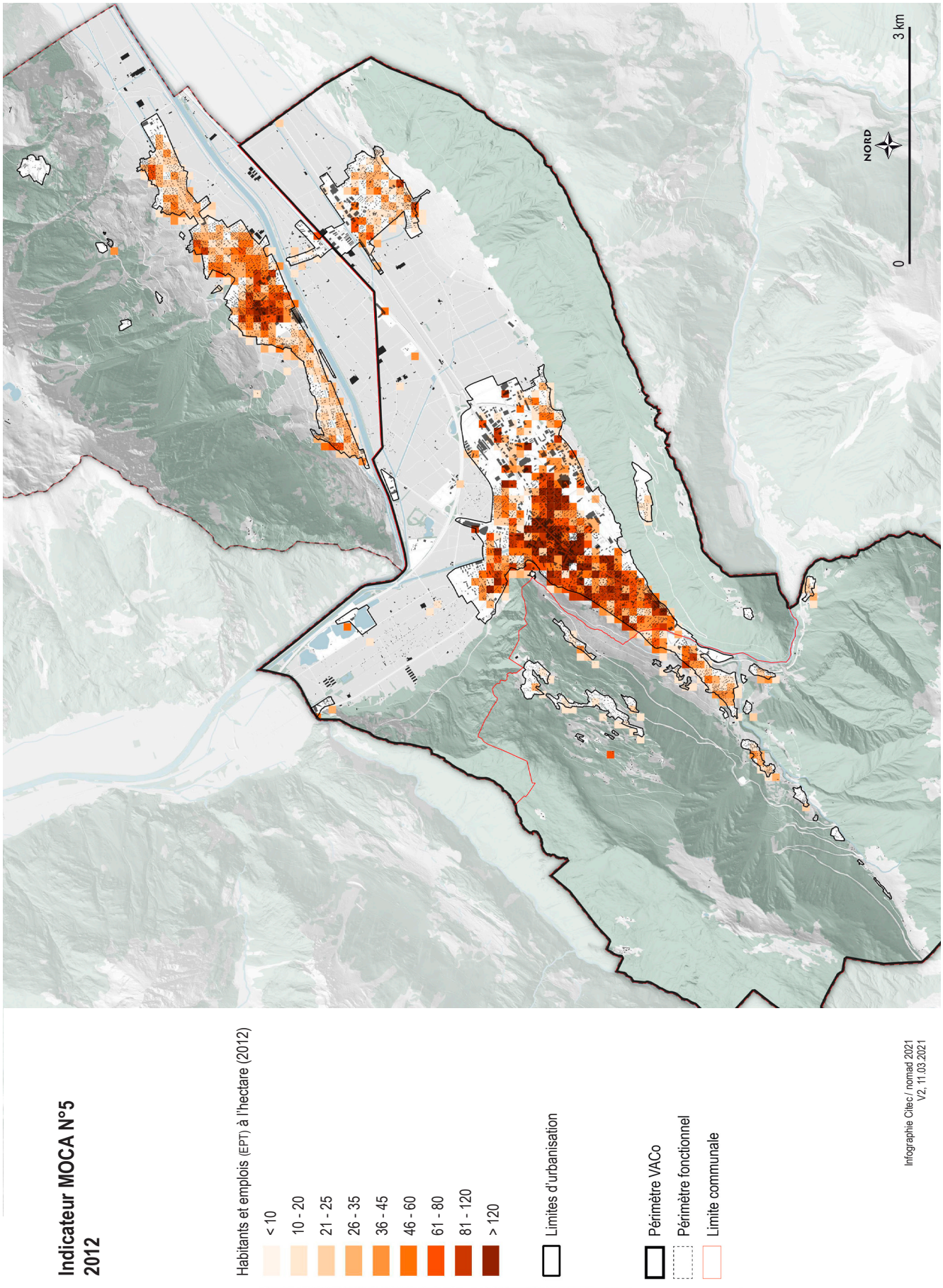


Figure 29 – Indicateur MOCA n°5 : densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, habitants et emplois (2012), OFS

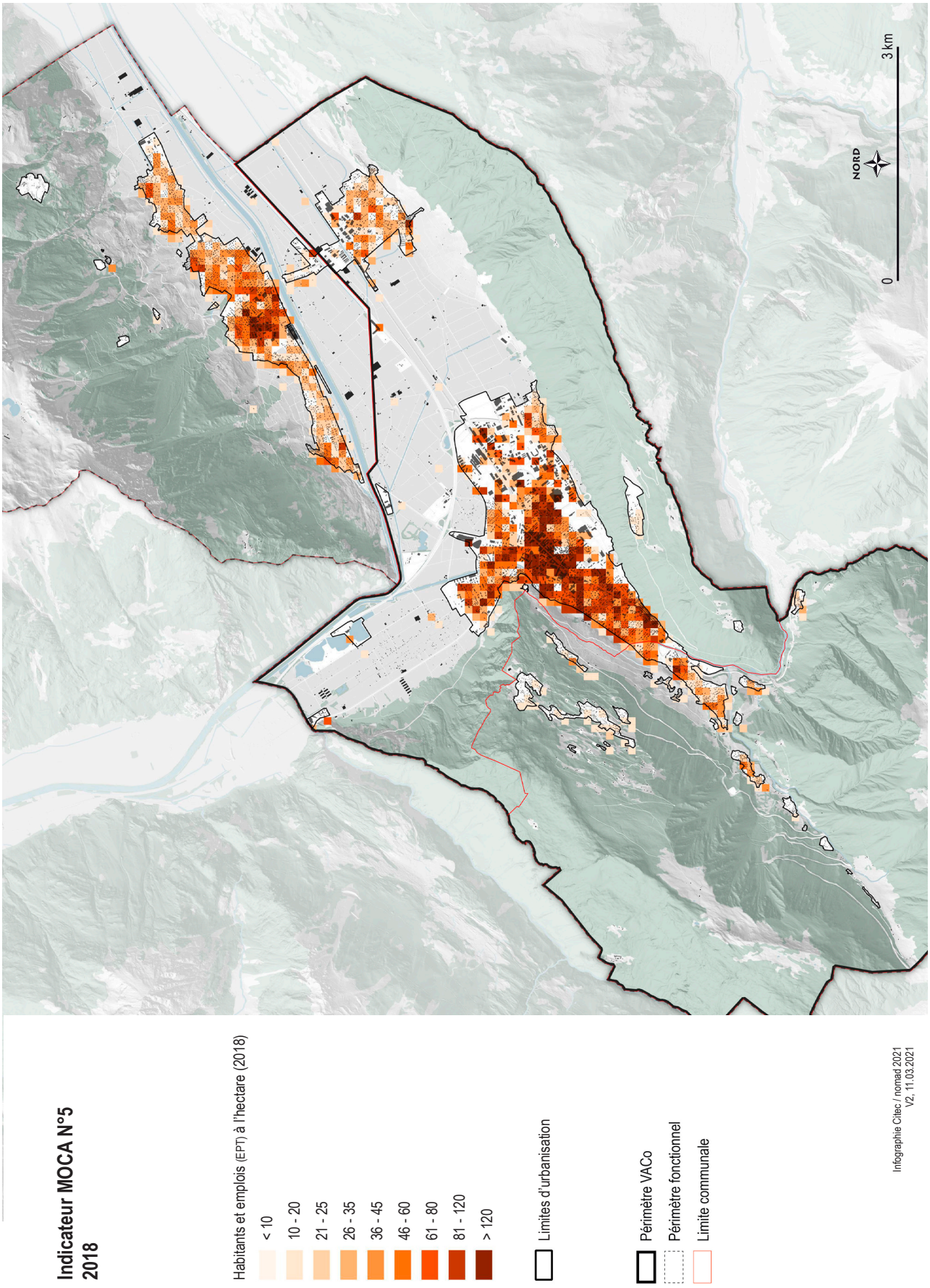


Figure 30 – Indicateur MOCA n°5 : densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, habitants (2018) et emplois (2017), ARE

3.2.4. Tendances démographiques et économiques

Afin de proposer un projet de territoire cohérent et justement dimensionné, il est essentiel d'esquisser les contingents de population et d'emplois à un horizon de 15 ans. Sur la base des croissances estimées par le Canton au niveau régional, pour les communes de Martigny et Martigny-Combe, il est prévu une croissance sur 15 ans de 122%. Pour la commune de Fully et la localité de Charrat, au dynamisme plus marqué, la croissance à 15 ans est estimée à 134%.

Il en résulte les estimations suivantes, qui ne concernent que les habitants et les emplois en équivalent plein-temps situés dans les zones à bâtir dévolues aux logements :

Tableau 4 – Estimation évolution de la population (selon prévisions du Canton)

	Population 2019	Population 2034	Augmentation	Réparation de l'augmentation (%)
Martigny	18'297	22'322	+ 4'025	49%
Charrat	1'913	2'563	+ 650	8%
Martigny-Combe	2'292	2'796	+ 504	6%
Fully	8'731	11'700	+ 2'969	37%
Total	**31'233**	**39'381**	**+ 8'148**	**100%**

À l'horizon 2034, si les projections cantonales se confirment, la population de l'agglomération du Coude du Rhône, en zone à bâtir dévolue au logement, avoisinerait les 39'500 habitants, sous réserve des conjonctures et tendances globales qui pourraient enrayer le dynamisme actuel. Fully, en dépassant la barre des 10'000 habitants, sera statistiquement apparenté à une ville.

Les estimations en matière d'emplois sont bien plus complexes et aléatoires que pour les habitants, la création et la disparition d'emplois répondant à des principes de microéconomie et de macroéconomie relativement volatiles.

Si la croissance prévue par le Canton est appliquée, les effectifs d'emplois en 2034, en zone à bâtir dévolue au logement, seraient les suivants :

Tableau 5 – Estimation évolution des emplois équivalents plein temps (selon prévision du Canton)

	EPT 2018	EPT 2033	Augmentation	Répartition de l'augmentation (%)
Martigny	10'793,3	13'171,5	+ 2'375,2	73%
Charrat	574,6	770	+ 195,4	6%
Martigny-Combe	458,4	559,2	+ 100,8	3%
Fully	1'792,2	2'317,1	+ 587,9	18%
Total	**13'558,5**	**16'817,8**	**+ 3'259,3**	**100%**

Est donc attendue, une augmentation de près de 3'260 emplois équivalents plein temps en l'espace de 15 ans sur le périmètre fonctionnel.

En fin de compte, le territoire de l'agglomération atteindra, à l'horizon 2034, environ 39'500 habitants et 16'800 emplois équivalents plein temps.

Forces :

- Une agglomération compacte et dense.
- Un dynamisme global de l'agglomération, tant en matière de population que d'emplois.
- Un secteur primaire bien ancré et qui affiche un regain de vitalité ces dernières années.

Faiblesses :

- Une tendance à la concentration des emplois dans la ville-centre avec un risque de saturation.
- Des dynamiques plus marquées en termes d'évolution de la population dans les secteurs peu denses de l'agglomération.
- Une tendance à la compartimentation des fonctions du territoire (entre habitants et emplois).

Enjeux – Démographie

1. Accueillir les croissances attendues sans affecter les entités non bâties actuelles.
2. Garantir la qualité du cadre bâti (éviter une « surdensification » de Martigny).
3. Assurer l'attractivité et la mixité fonctionnelle de Charrat et de Fully.

3.3. Paysage, agriculture et environnement

Le paysage du Coude du Rhône est géomorphologiquement très marqué. Défini par une grande diversité de milieux, étagés entre 455m et près de 3000m d'altitude, le territoire est encadré par des sommets emblématiques : la Dent de Morcles (2969 m) et le Grand Chavalard (2899 m) au Nord, le Génépi (2881m) et le Mont de l'Arpille (1856 m) au Sud. D'autres sommets ne se situant pas sur les limites communales complètent ce panorama alpin : les Dents du Midi, le Grand Muveran, la Pierre Avoi, le Catogne ou encore le massif du Trient.

Outre les hauteurs alpines, la structure morphologique de la plaine revêt d'une spécificité particulière. Le Coude du Rhône est un territoire qui voit le fleuve, après avoir parcouru quelque 125 km en direction du Sud-Ouest, bifurquer brusquement, presque à angle droit, en direction du Nord-Ouest et poursuivre jusqu'au Lac Léman sur environ 35 km.

Cette spécificité géologique confère au Coude du Rhône un aspect particulier contribuant à son image de carrefour au cœur des Alpes, complétée par les vallées latérales formées par les trois Dranses, ouvrant le passage vers l'Italie via le col du Grand-St-Bernard et la vallée du Trient, en direction de la France.

Ces spécificités géomorphologiques dessinent alors un paysage contrasté avec des versants orientés au Nord, raides, boisés et des versants plus anthropisés orientés au Sud, bénéficiant d'un ensoleillement généreux.
Élément culturel et climatique spécifique au coude du Rhône, il est intéressant de souligner enfin l'importance du vent dans le paysage de l'agglomération. Située au croisement de différents courants climatiques, la plaine du Rhône à hauteur de Martigny est sujette à une importante exposition aux vents en provenance de l'arc lémanique, de la plaine du Rhône ou du Sud des Alpes. Si celui-ci est un élément parfois contraignant notamment lors de déplacement à vélo, il représente un potentiel énergétique significatif, exploité notamment par les éoliennes de Charrat et du Rosel. Au niveau environnemental, le vent est un élément important dans les réflexions sur l'aménagement de la plaine du Rhône (effets sur les déplacements à vélo et production d'énergie en particulier).

A ce stade du projet, les questions énergétiques et climatiques n'ont pas été abordées dans le détail. Ces aspects devraient être intégrés dans les prochaines générations du projet d'agglomération Coude du Rhône. A noter le dynamisme régional en matière de gestion énergétique avec la présence d'acteurs institutionnels et de programmes qui, depuis plusieurs années, favorisent l'optimisation des ressources et des consommations énergétiques (Crem, MYénergie).

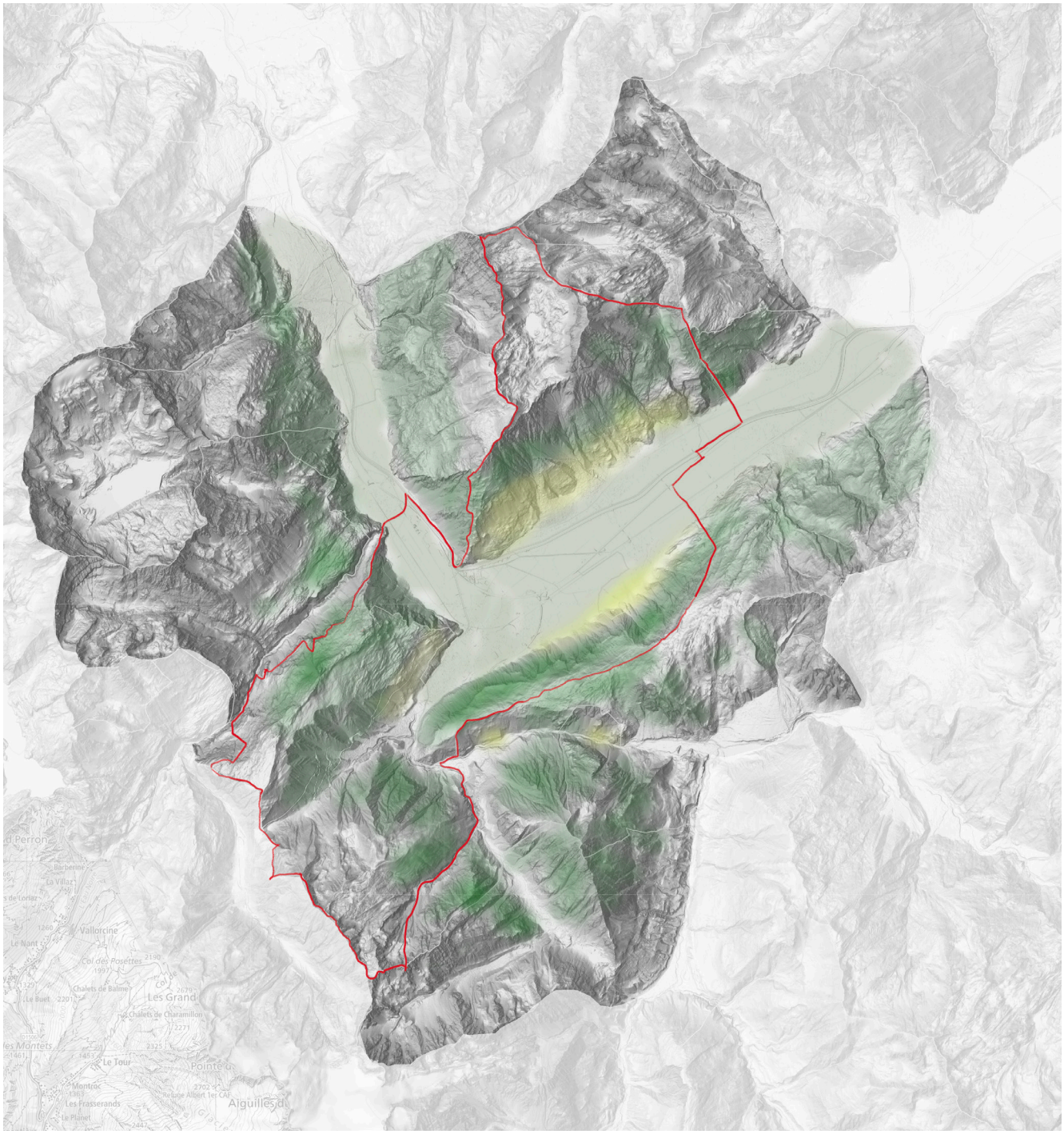


Figure 31 – Couronne paysagère de l'agglomération du Coude du Rhône avec ses différents sommets, Geoadmin, 2020

3.3.1. Grandes entités paysagères

Au cœur de ce paysage riche et complexe, il est possible de distinguer plusieurs grandes entités paysagères structurant le territoire. Il sera question ici d'en décrire sommairement les caractéristiques et d'exposer les différents enjeux liés à ces dernières. À noter que le PDc fait également mention de ces trois différentes entités paysagères au travers de la fiche A.8 et y apporte des orientations quant au cadre de développement visé. Il est à relever quela Conception paysage cantonale, en cours d'élaboration, proposera une nouvelle typologie paysagère.

Figure 32 – Agglomération du Coude du Rhône, Citec, 2020

Paysage de plaine

Cœur agricole du Canton dominé par l'arboriculture et le maraîchage et principal territoire d'urbanisation, la plaine est une entité paysagère structurante de première importance. Profond coussin morainique, la plaine est, depuis les premières corrections du Rhône, totalement anthropisée. Que ce soit à des fins d'exploitation agricole ou d'urbanisation, le territoire est modelé par les activités humaines. La plaine abrite également les principales infrastructures de transport s'entremêlant avec le réseau hydrographique et dessinant une toile complexe.

Juxtaposées à ces grands espaces, des structures paysagères moins étendues et plus éparses se lisent également sur ce territoire. Celles-ci sont le reflet de pratiques agricoles souvent révolues, mais dont l'importance est capitale dans la mise en réseaux des milieux écologiques comme dans la structuration de l'ensemble de la plaine. On y recense dès lors des haies bocagères, des alignements d'arbres typiques (« rideaux-abri » essentiels à la protection des sols agricoles) ou encore des zones humides correspondant à des affleurements de la nappe phréatique abritant une faune et une flore riches et variées.

Ces structures historiques qui tendent à disparaître sont non seulement d'une grande importance écologique et environnementale, mais font également partie intégrante du territoire social et culturel du Coude du Rhône.

Figure 33 – La plaine agricole du Rhône, nomad, 2020

Paysage de coteau viticole

Le coteau viticole est un paysage emblématique du Coude du Rhône. Bien exposé, il est structuré par la viticulture, notamment par ses murs en pierres sèches. Paysage minéral aux couleurs changeantes au fil des saisons, le coteau viticole abrite historiquement les villages ruraux en lien direct avec son exploitation et celle de la plaine. C'est le cas notamment des différents villages de la commune de Fully ou des hameaux de Martigny-Combe. Cet équilibre entre vigne et tissu villageois est, depuis quelques décennies, mis à mal sous l'effet d'une urbanisation grandissante. Les versants ensoleillés attirent les habitants, générant un étalement urbain quelque peu anarchique, mettant en danger un environnement unique, bien que protégé.

Figure 34 – Le coteau viticole de Fully, marqué par ses cultures en terrasse et ses murs en pierre sèche, nomad, 2020

Paysage de coteau forestier et de moyenne montagne

Structure principalement forestière reliant la plaine et son environnement proche aux paysages alpins, les coteaux forestiers sont des espaces nettement moins anthropisés que les milieux voisins. Quelques villages s'y sont développés (Chemin, Ravoire, Chiboz, etc.) en lien avec les ressources naturelles présentes et les activités agricoles.

Forts d'une végétation dense mêlant conifères et feuillus, ces coteaux sont généralement moins exposés au soleil, plus accidentés ou se situent au-dessus de l'étage viticole. Quelques espaces ouverts laissent place à des prairies extensives et des clairières historiquement pâturées. Ces ouvertures se réduisent progressivement, avec l'avancée de la forêt. Cette entité paysagère d'une coloration verte toute l'année donne au territoire son ancrage montagnard.

Les Follatères – un cas unique

Il est nécessaire de souligner ici l'importance paysagère et la typicité environnementale du cas des Follatères, inscrit à l'Inventaire Fédéral du Paysage (IFP). Large étendue de 500 hectares de milieux ouverts, parcourus de pelouses herbacées, de steppes rocheuses et de forêts sèches, les Follatères abritent une grande diversité végétale et animale, dont certaines espèces uniques en Suisse. Sa situation particulière soumise aux influences du climat continental et lémanique en fait un site paysager d'importance nationale.

Sources : Fully Tourisme, Pro-Natura

Figure 35 – Le Mont Chemin, structure paysagère quasiment essentiellement forestière, nomad, 2020

Figure 36 – Vue sur les Follatères, nomad, 2020

Réseau hydrographique

Le Coude du Rhône présente un réseau hydrographique dense ayant sculpté durant des milliers d'années les versants des montagnes environnantes et la plaine dans son ensemble. Aujourd'hui grandement façonné par la main humaine, ce réseau met en lien toutes les entités paysagères du Coude du Rhône précédemment décrites en les structurant et en les irriguant. Composé de ravines, de torrents, de canaux et de meunières (Syndicat, Toléron, etc.), de rivières (Dranse, etc.), de plans d'eau (Vernay, Iles du Rosel) et bien évidemment du Rhône, ce réseau a été pendant longtemps maîtrisé et canalisé afin de protéger les populations des dangers liés à l'eau et de servir les activités agricoles.

Aujourd'hui, le paradigme tend à changer et les dynamiques sociales semblent vouloir se « rapprocher » de l'eau, d'en décorseter les cours et de mettre en valeur les qualités environnementales et sociales des espaces aquatiques.

Colonne vertébrale paysagère de la Vallée, le Rhône est, aujourd'hui, lui aussi sujet à ce changement de rapport. En plus de sécuriser ses berges et la plaine en général, la troisième correction du Rhône vise à rendre une dynamique plus naturelle au fleuve, à offrir une meilleure accessibilité aux riverains et une meilleure qualité d'espace public et paysagère. Il est donc intéressant de profiter de ce « chantier du siècle » pour étendre la réflexion à l'ensemble de la plaine et aux plans et cours d'eau de l'agglomération. L'opportunité est offerte de maintenir et revitaliser le réseau hydrographique tout en profitant pour développer un réseau de mobilité douce et d'espaces publics de qualité. Concernant ce dernier point, le Canton s'est doté d'un outil de travail spécifique visant à assurer la qualité et la cohérence des espaces publics sur les berges (plan guide des espaces publics du Rhône).

Figure 37 –Illustrations des différents réseaux hydrographiques de la région du Coude du Rhône (Rhône, affluents, canaux, meunières), nomad, 2020

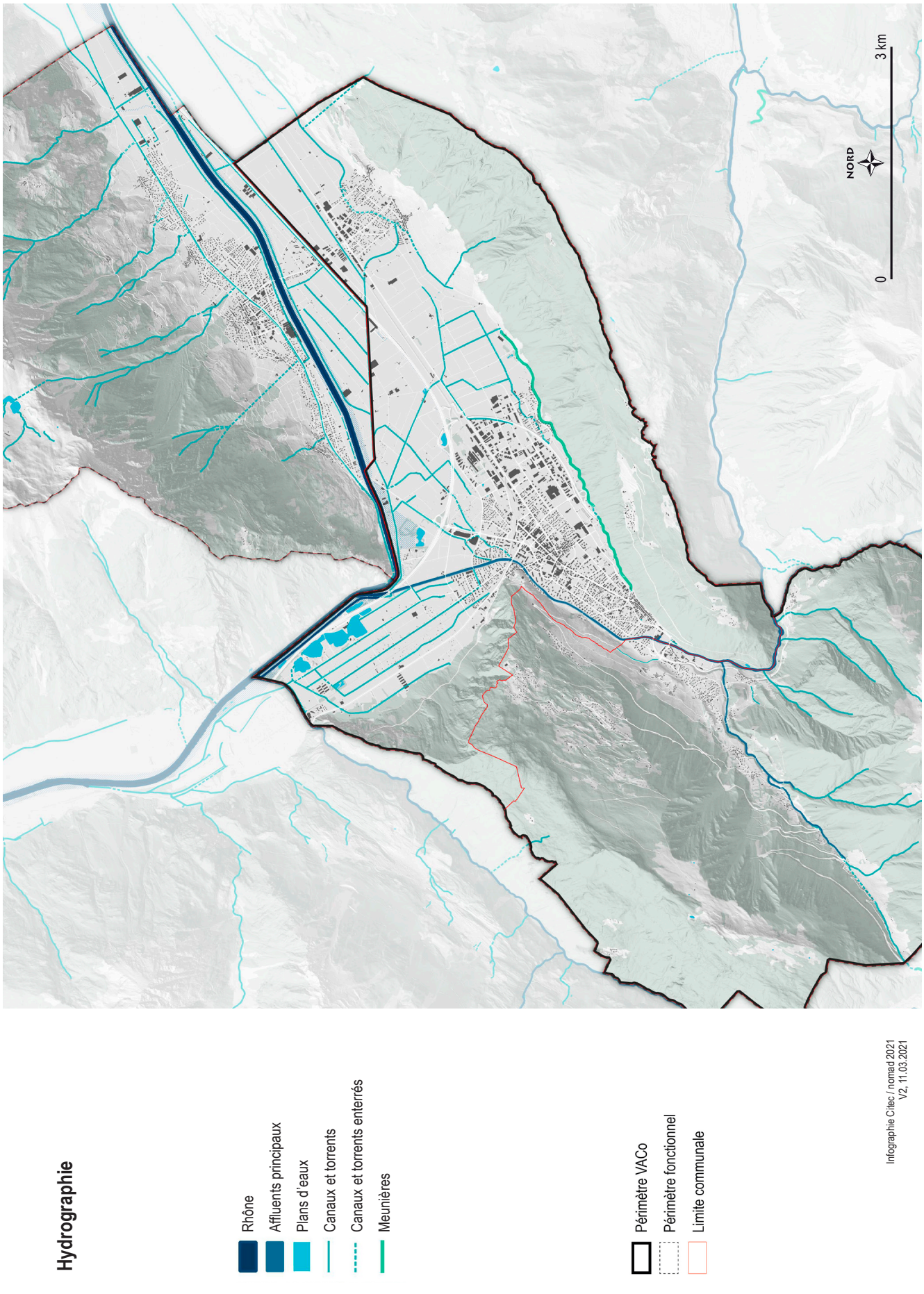


Figure 38 –Réseau hydrographique, État du Valais, 2020

3.3.2. Paysage et patrimoine

Histoire et patrimoine bâti

Occupée depuis le Ve siècle avant notre ère, la région de Martigny jouit d'un patrimoine archéologique et historique d'exception. Ce patrimoine est une composante essentielle de l'identité culturelle du Coude du Rhône ainsi qu'un atout important au niveau touristique. Témoin d'une histoire plus récente, le périmètre du Coude du Rhône recense quatre secteurs inscrits à l'ISOS national : Plan-Cerisier (commune de Martigny-Combe), Martigny-Bourg, Martigny Ville, ainsi que le village de Branson (commune de Fully).

D'autres villages sont répertoriés par l'ISOS comme tissus de qualité régionale ou locale. Bien que de moindre qualité patrimoniale, ces villages restent des témoins d'un habitat rural et forment un tissu bâti dense et intéressant, donnant à l'environnement bâti du Coude du Rhône toute sa typicité.

Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)

La région de Martigny est un carrefour historique. Cet aspect se reflète dans l'inventaire fédéral des voies de communication historiques (IVS) qui recense de nombreux itinéraires et cheminements. Si beaucoup n'ont aujourd'hui plus de substance, ils forment une trame solide et cohérente qu'il est nécessaire de conserver, voire de valoriser pour souligner l'agglomération du Coude du Rhône en tant que carrefour des Alpes.

Figure 39 – Branson, localité inscrite à l'ISOS de niveau national, nomad, 2020

Figure 40 – Seule voie de communication historique nationale avec substance du périmètre d'agglomération, Le Fays (Martigny-Combe), nomad, 2020

Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP)

Si les patrimoines bâtis et historiques ont une bonne place dans le panorama du Coude du Rhône, il est également important de souligner encore la présence de deux paysages protégés dans le périmètre de l'agglomération : Les Follatères et la Vallée du Trient au pied de l'Arpille (bois de Gueuroz). Ces entités structurantes, tenant en étau le Coude du Rhône sont des espaces attractifs tant en termes touristiques qu'environnementaux. Leur intégration dans la réflexion territoriale est donc primordiale.

Parc naturel régional de la Vallée du Trient (en projet)

Concernant une partie du périmètre d'agglomération, le projet de parc naturel de la Vallée du Trient est un élément important du développement régional futur de l'ensemble du territoire. Regroupant les communes d'Evionnaz, Finhaut, Martigny-Combe, Saint-Maurice, Salvan, Trient et Vernayaz, le projet de parc naturel régional vise à « maintenir et mettre en valeur ses richesses naturelles et culturelles » et à « promouvoir le développement économique durable de la région ».

Bien qu'il soit l'objet d'une planification séparée, il est important de souligner l'implication de Martigny-Combe comme commune partenaire dans le développement du projet. Martigny-Combe se présente ainsi comme une commune à l'interface entre le projet d'agglomération et le projet de parc naturel régional.

Inventaire des jardins historiques de l'ICOMOS

Inventaire des jardins historiques réalisé par le groupe « Jardins » de l'ICOMOS. Sur l'ensemble du territoire suisse, ont été recensés, entre 1995 et 2014, près de 30'000 jardins historiques et espaces libre, créés avant 1960 et affichant des qualités à conserver. Sur le territoire de l'agglomération, sont inventoriés 54 sites (30 à Martigny, 14 à Martigny-Combe, 8 à Fully et 2 à Charrat).

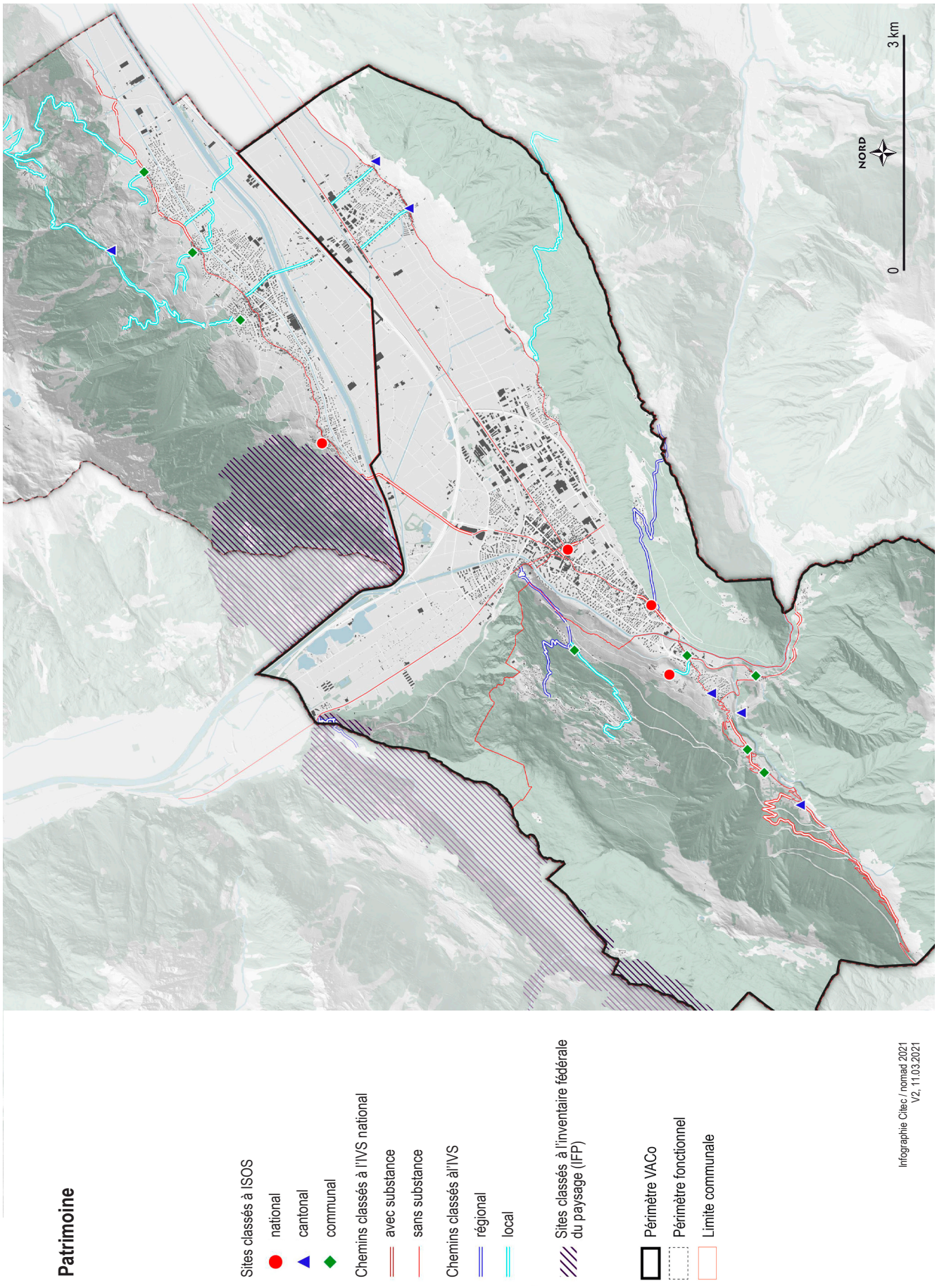


Figure 41 – Sites ISOS, voies IVS et secteurs IFP, État du Valais, 2020

3.3.3. Agriculture

Le Coude du Rhône conserve une importante activité agricole, structurant encore aujourd'hui l'ensemble du territoire de plaine. L'agriculture, plus particulièrement l'arboriculture et le maraîchage, a su garder une place importante en termes économique, culturel et social sur le périmètre de l'agglomération, qu'il est nécessaire de conserver et de valoriser. Ces dernières décennies, les conflits d'usage ont eu tendance à augmenter, perturbant le travail des agriculteurs (itinéraires de mobilité douce, agriculture de loisirs, secteurs de compensation biologique, implantation d'équipements publics, etc.).

Considéré comme le verger valaisan, le secteur agricole du Coude du Rhône répond principalement aux principes de l'agriculture intensive. Il en résulte un certain déficit en matière écologique.

La majorité de la zone agricole de plaine est répertoriée en surface d'assolement (SDA) soit 1'136 hectares sur l'ensemble de l'agglomération. Les SDA sont protégées par la législation fédérale et les projets ayant une emprise sur celles-ci doivent répondre aux conditions fixées par la fiche A2 du plan directeur cantonal et notamment sur l'obligation d'une compensation. Bien que très contraignantes pour les communes lors du développement d'un projet territorial, les SDA ont permis de contenir très clairement l'urbanisation.

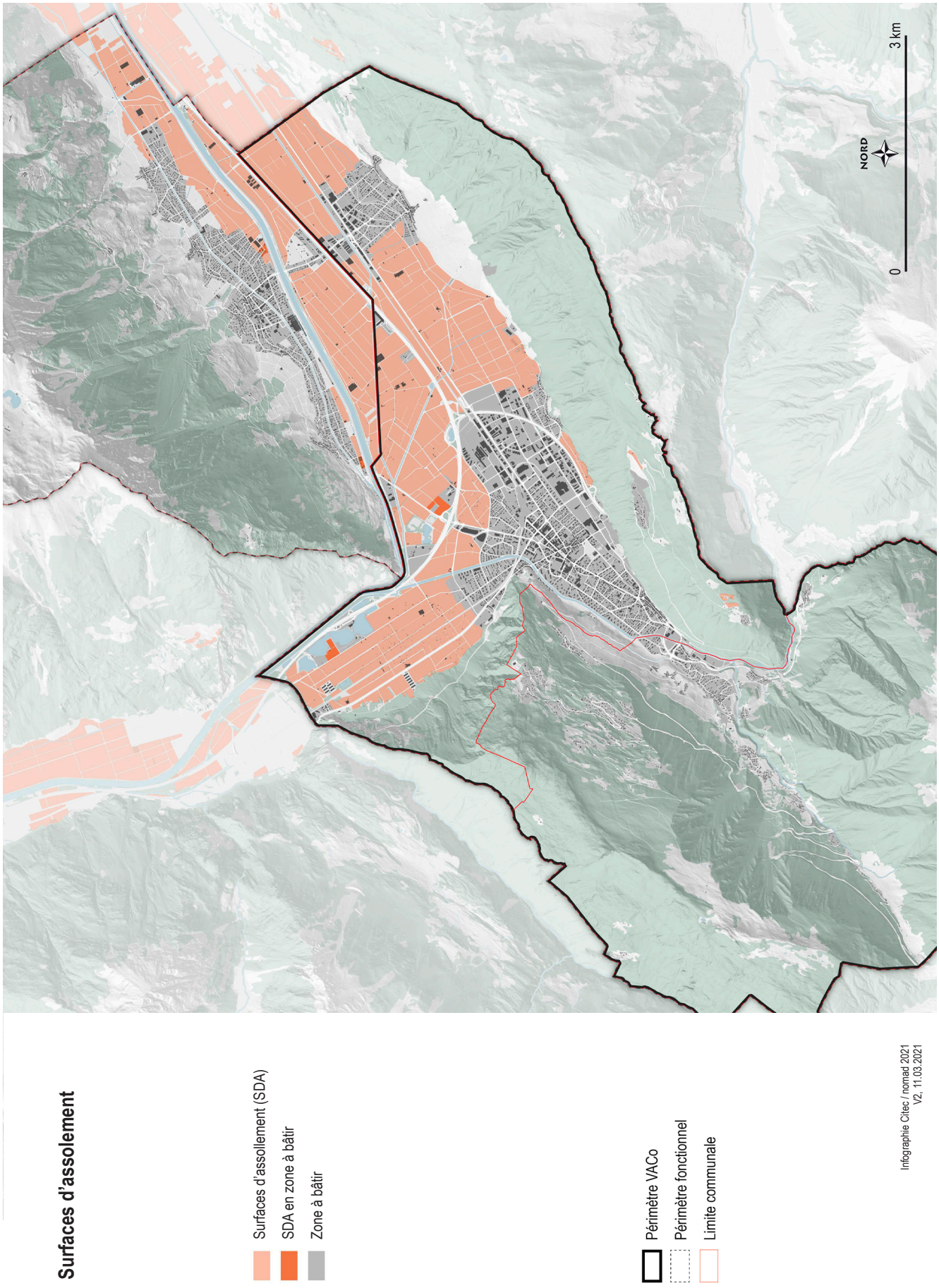


Figure 42 – Surfaces d'assolement, État du Valais, 2020

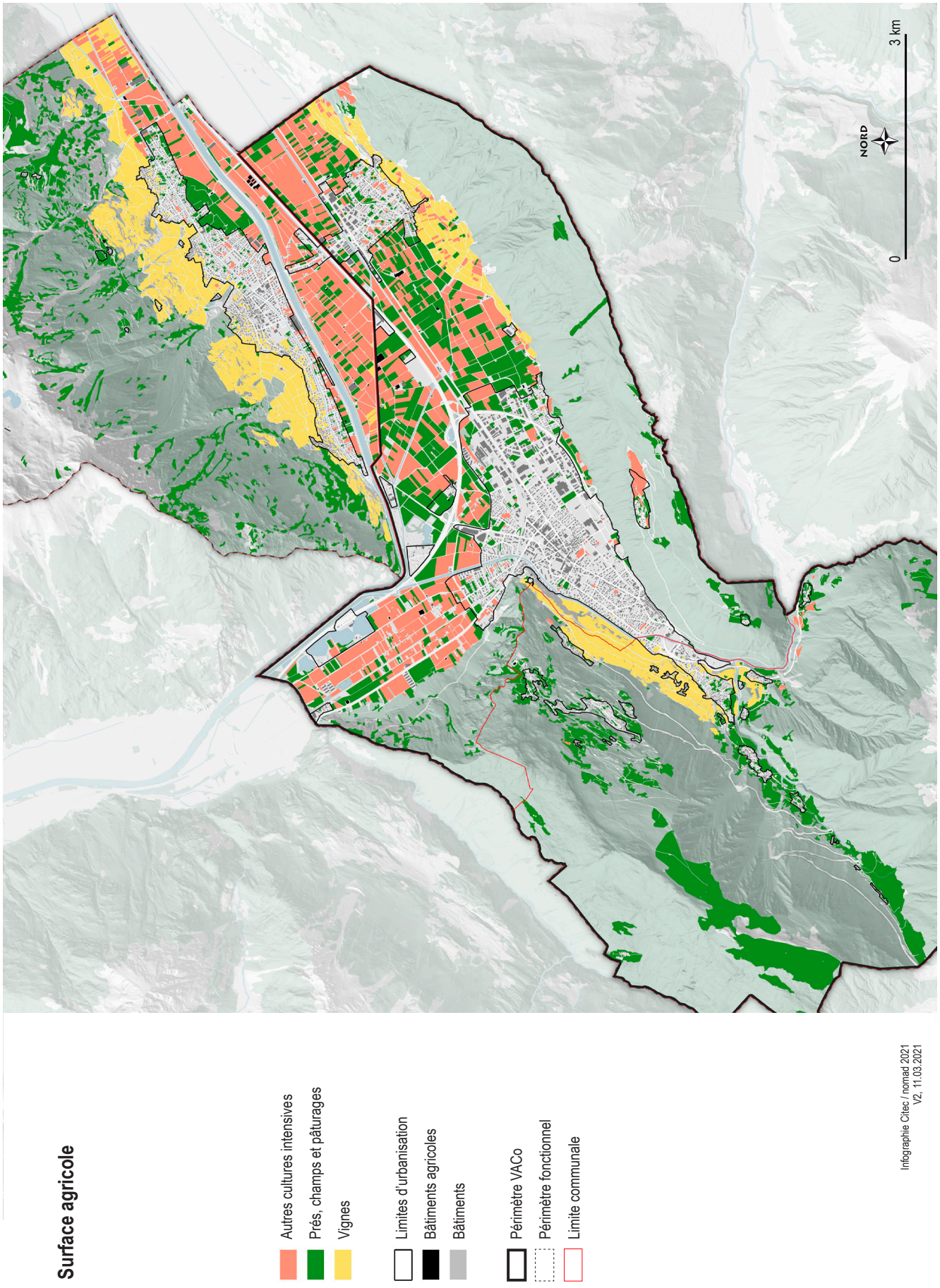


Figure 43 – Typologies des surfaces agricoles, État du Valais, 2020

3.3.4. Biodiversité et écologie

Au sein du périmètre d'agglomération, plusieurs secteurs sont protégés au niveau communal, cantonal et national selon leurs degrés d'importance en matière de paysage ou de biodiversité. En effet, la région du Coude du Rhône est réputée pour accueillir près de la moitié des variétés de plantes recensées en Suisse. De par sa géologie atypique et ses nombreux versants aux expositions diverses, deux climats se côtoient au sein du périmètre d'agglomération, l'un dit « tempéré » de Vernayaz à Martigny avec des épisodes humides et l'autre dit « méditerranéen » de Martigny à Fully où les épisodes de sécheresses sont plus marqués.

Le périmètre de l'agglomération est caractérisé par une grande diversité des espèces de la faune et particulièrement les oiseaux et les mammifères. Le Coude du Rhône représente, en effet, un couloir de migration particulièrement important pour les oiseaux dans lequel de nombreuses espèces transitent en provenance de différentes directions en lien avec la géographie régionale (Martigny est au centre de différents axes). La richesse et la diversité des milieux naturels, les différentes expositions et caractéristiques écologiques très diverses des biotopes naturels (milieu xérothermophile, milieu humide, forêt versant ubac, forêt versant adret) offrent à cette région des sites de reproduction pour de nombreuses espèces rares ou menacées et spécialisées.

Comme décrite précédemment, la réserve des Follatères se trouve être la principale zone comprise au sein du périmètre d'agglomération à se trouver protégée au niveau national pour son paysage remarquable. Les Gorges du Trient sont également inscrites à l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP), mais se trouvent à l'extérieur du périmètre d'étude.

Figure 44 – Le Rhône et les Follatères au premier plan, le Mont Chemin et le Catogne en second plan, nomad, 2020

Au niveau cantonal, des zones de protection du paysage et de la nature se situent sur les flancs du Mont d'Ottan, une pente raide située en rive gauche du Rhône en aval de Martigny, au-dessus de la route de Salvan. Cette dernière s'est avérée propice à une faune et une flore séculaires étant donné la difficulté pour les hommes à s'implanter sur ses pentes abruptes. Plusieurs zones humides situées en plaine (Bordures du Rhône et de la Dranse, Réserve naturelle du Verney, Gouille du Rosel, Marais du Guercet) sont intéressantes pour la faune et la flore locales puisqu'elles se trouvent également protégées au niveau cantonal.

Figure 45 – Le Mont d'Ottan et la Vallée du Trient en arrière-plan, nomad, 2020

[4] *R. Farquet, R. Métral (2004), Les forêts du Mont Chemin, un héritage en évolution, (p.11), Association patrimoine de Martigny.*

Finalement, les secteurs protégés au niveau communal se situent principalement au Sud du périmètre avec une large étendue de forêts protégées située sur le Mont Chemin. Ce secteur porte les traces de nombreuses exploitations minières (fer, plomb, marbre et quartz) sur son flanc[5] et possède aujourd'hui de nombreux chemins de randonnée qui permettent de continuer sa route à l'Est en direction de la Pierre Avoi et de Verbier.

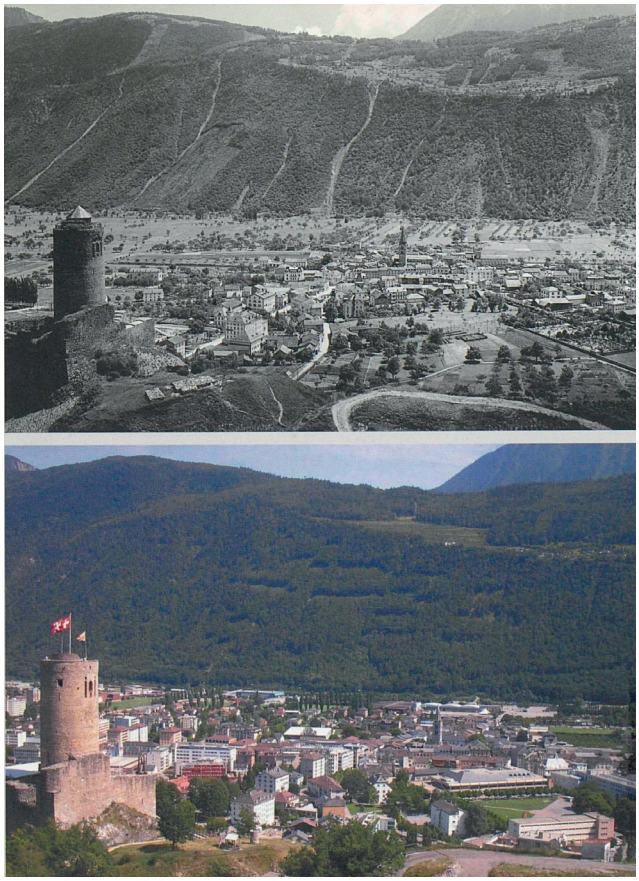


Figure 46 – Le Mont Chemin avec la Bâtiaz en premier plan, Patrimoine de Martigny, 2004

La grande diversité écologique du Coude du Rhône est un atout majeur pour l'ensemble de l'agglomération. Cependant, les milieux naturels présents tendent à s'appauvrir et la mise en réseau de ceux-ci est de plus en plus compromise. En effet, les grandes infrastructures, les sources de pollutions et de nuisances, le développement de l'urbanisation ou l'agriculture intensive fragilisent ce réseau déjà sensible. Le REC (réseau écologique cantonal pour la plaine du Rhône), document directeur de 2005, a pour objectif de renforcer ce réseau au travers de nombreuses mesures à mettre en place.

Les milieux urbains constituent des obstacles aux réseaux écologiques et affichent une certaine pauvreté en matière de nature en ville. La taillé modérée des zones urbanisées et la proximité immédiate de grands espaces naturels expliquent, en partie, cette situation.

[5] *R. Farquet, R. Métral (2004), Les forêts du Mont Chemin, un héritage en évolution. (p.6), Association patrimoine de Martigny.*

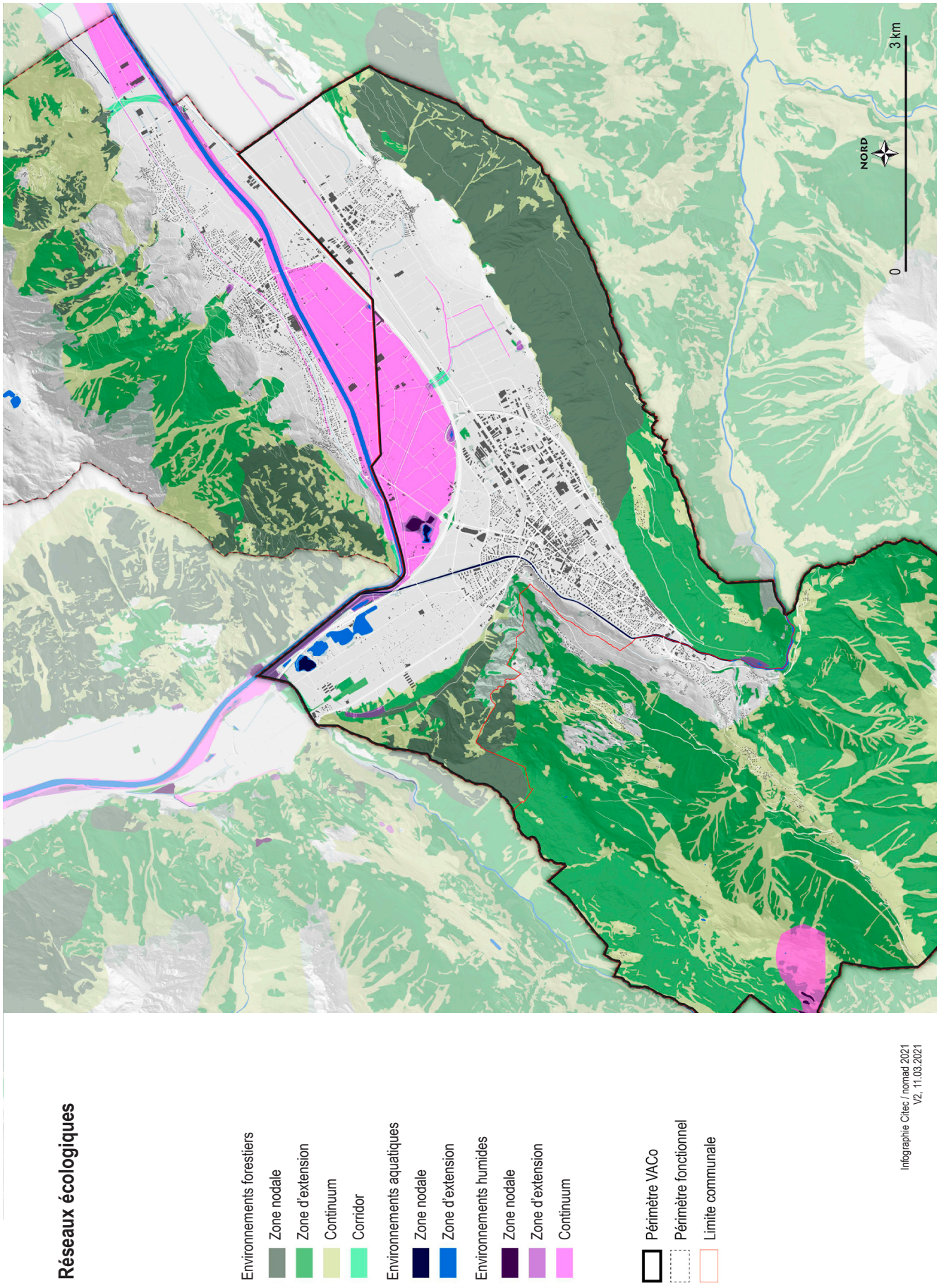
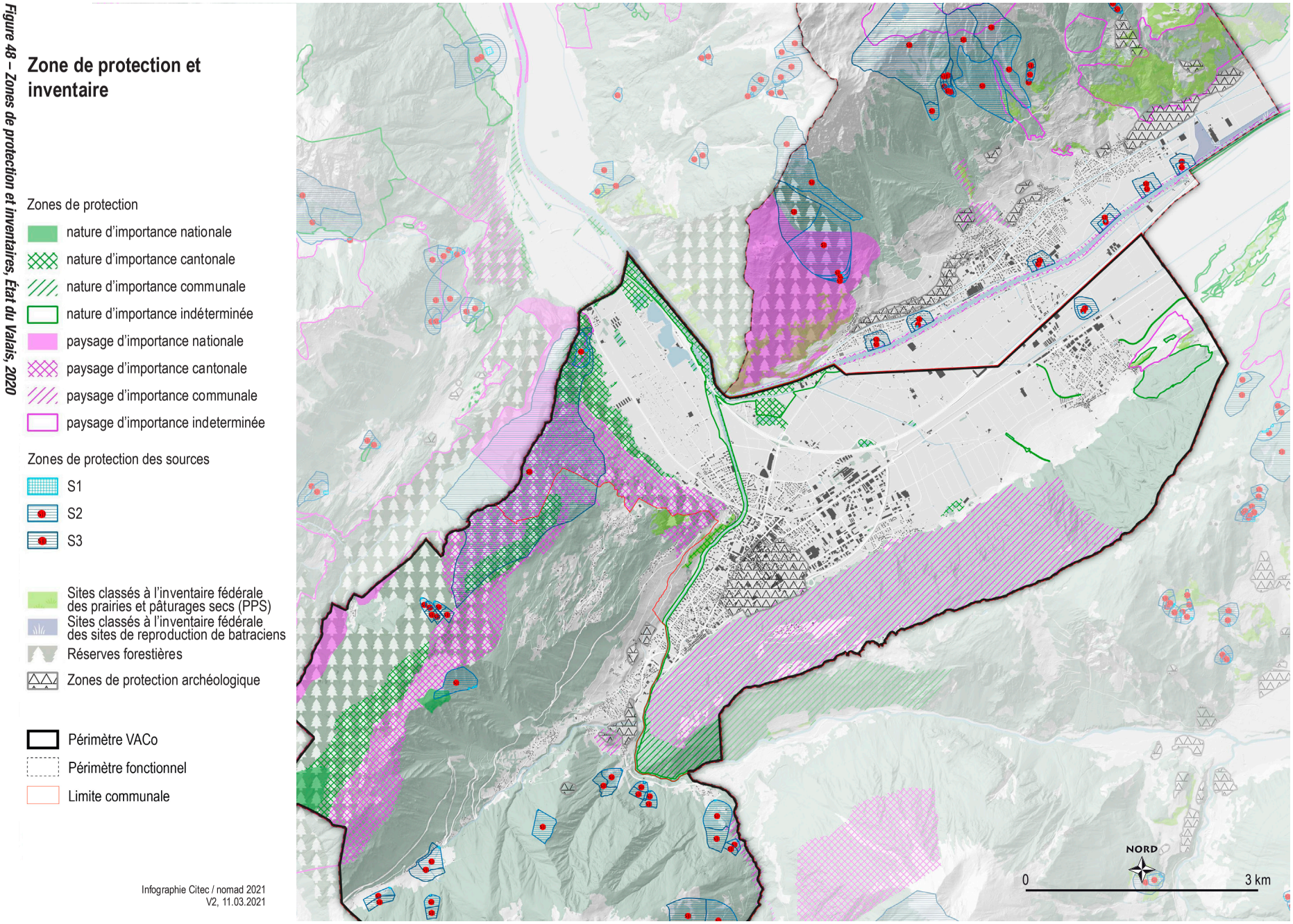


Figure 47 – Réseaux écologiques nationaux, Géoadmin, 2020

Figure 48 – Zones de protection et inventaires, État du Valais, 2020



3.3.5. Dangers naturels

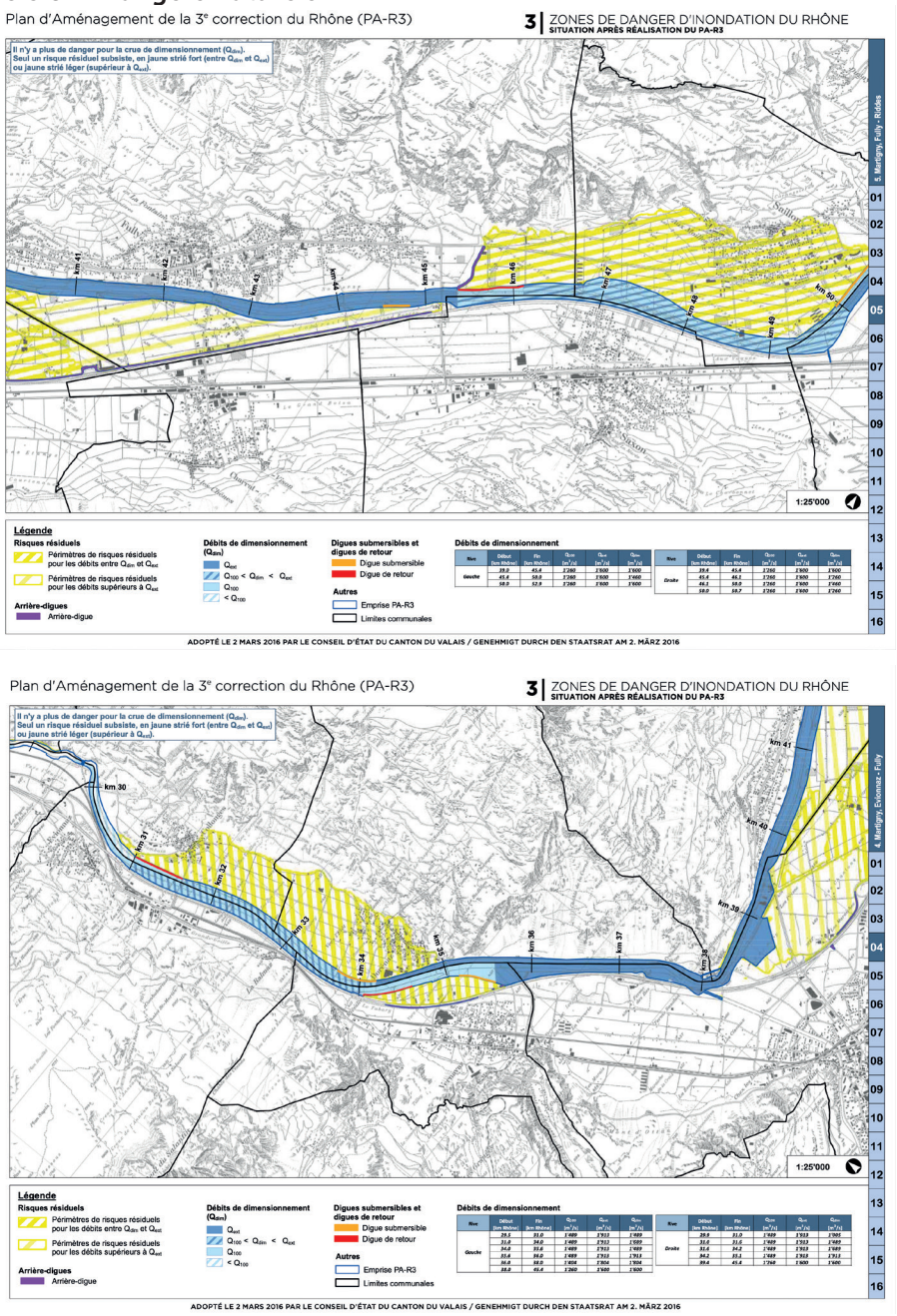


Figure 49 – Zones de danger liées au Rhône, situation future, après travaux R3.

La notion de dangers naturels fait partie intégrante du territoire valaisan et la gestion des risques liée à ces derniers contribue largement à dessiner le paysage. La nécessité de traiter avec les éléments environnants a orienté et oriente encore aujourd'hui le développement territorial du Coude du Rhône. Dans le contexte de changement climatique actuel, il est nécessaire de prendre en compte le renforcement des épisodes extrêmes et de composer avec ces bouleversements.

En relation étroite avec le fleuve, l'ensemble du périmètre bénéficiera largement de la troisième correction du Rhône, visant à réduire le danger élevé d'inondation en plaine. La carte des dangers liés au Rhône illustre la réduction des dangers liés aux crues du fleuve. Après correction, il ne subsistera plus de secteurs en plaine soumis à un danger fort lié au Rhône. En effet, en raison de la création des digues et par l'élargissement du lit, il ne subsistera en plaine que des «risques résiduels» tels qu'évalués par les études du plan d'aménagement PA-R3 adopté en mars 2016.[6]

[6] *Canton du Valais, Département des transports, de l'équipement et de l'environnement, Service des routes, transports et cours d'eau, Section Protection contre les Crues du Rhône des services centraux : Plan d'aménagement (PA-R3), Rapport de synthèse, cahier de plans au 1 :25'000, rapport d'impact sur l'environnement, 2015.*

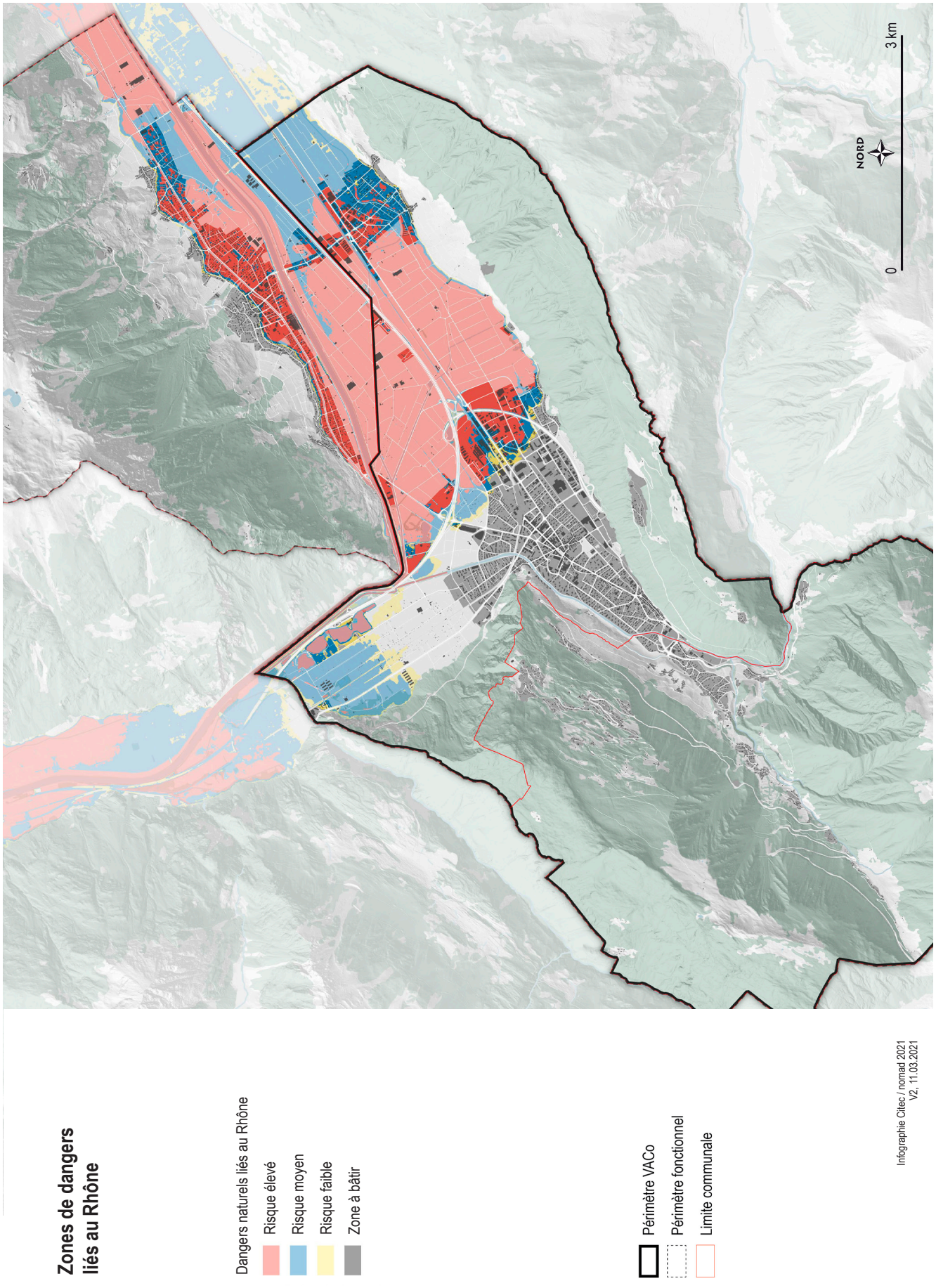


Figure 50 – Zones de danger liées au Rhône, État du Valais, 2020

Toujours en matière de dangers liés aux aspects hydrologiques, il convient de rappeler les dangers naturels liés aux remontées de la nappe phréatique, amenant un risque d'inondation de certains secteurs de plaine.

Concernant l'ensemble des dangers naturels, il est possible de voir ici qu'une partie de la zone à bâtir du Coude du Rhône se trouve en zone exposée. Bien que le danger soit généralement moyen, voire faible, certains secteurs se situent encore en zone rouge de danger, à l'instar des quelques parcelles le long de la Dranse et au centre-ville. Ces dangers élevés sont liés aux crues (bords de la Dranse), ou en pied de coteaux, aux chutes de pierres (Martigny-Bourg) ou aux éboulements (Les Fumeaux).

À noter que les dangers liés à la Dranse vont prochainement diminuer, des travaux de sécurisation sont en effet en cours. Ces derniers permettront un meilleur accès pour le public tout en améliorant la sécurité face aux crues.

Il est enfin encore important de souligner qu'une zone à bâtir se trouve encore en zone de danger élevé (lié aux avalanches) entre les villages de Saxé et de Châtaigner.

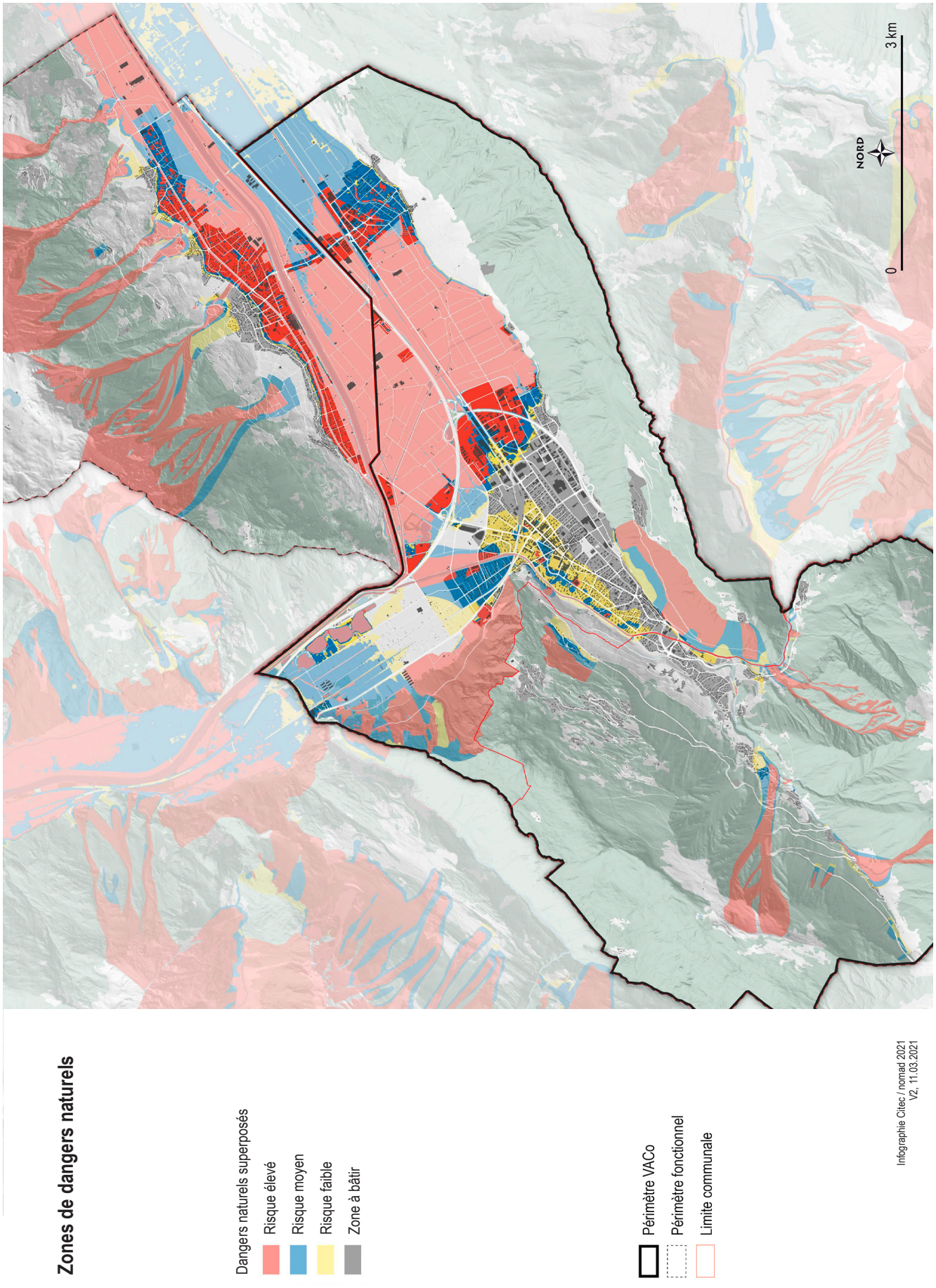


Figure 51 – Zones de danger globales, État du Valais, 2020

3.3.6. Données environnementales

De nombreux éléments en lien avec l'environnement doivent être pris en compte dans les processus de planification. Il est question ici de lister les principales sources de nuisances présentes dans le périmètre d'étude afin d'avoir une vision d'ensemble.

Bruit

Les nuisances liées au bruit sont essentiellement d'origine routière. Le périmètre d'étude enregistre des dépassements de valeurs limites (VLI) principalement le long des axes principaux entre les localités ainsi qu'à l'intérieur de celles-ci.

Plus grave que les VLI, les valeurs d'alarme (VA) sont également dépassées à quelques endroits du périmètre notamment le long de l'autoroute A9 et de la route du Gd-St-Bernard N21 mais surtout sur les axes structurants du centre-ville, là où les charges de trafic sont les plus élevées (chapitre 3.4.11).

En croisant les données du bruit routier de jour et les zones à bâtir comprenant du logement, seules 0,4% des zones habitables sont concernées par un dépassement des VLI (+ de 60 décibels). Elles se concentrent, à Martigny, le long de l'avenue de Fully, de la rue du Simplon, de la rue du Léman, de l'avenue de la Gare, de l'avenue du Gd-St-Bernard, de la rue du Levant, de la sortie du tunnel du Mont-Chemin, de la route d'Ottan et de la route de Ferrage, à Martigny-Combe, le long de la route des Rappes, de la route de la Vidondée, de la route de la Combe et de la route de Plan-Cerisier, à Fully, le long de la route de Martigny, de la route de Saillon et de la route de la Gare, et pour Charrat, également le long de la route de la Gare et de l'avenue de la Gare.

Afin de contenir les dépassements de limite, le Canton, les communes ainsi que la Confédération doivent respectivement œuvrer à l'assainissement des réseaux dont ils ont la responsabilité.

En plus du bruit routier, il est important de noter que la ligne ferroviaire 100 (Lausanne-Simplon) est également considérée comme source de bruit contre laquelle la Confédération, les CFF ainsi que le SEN doivent prendre des mesures. Seules 4'000 m2 de zones dédiées au logement sont marquées par un léger dépassement des VLI, à proximité de la halte des Fumeaux, en bordure du quartier du Milieu.

Enfin, il est important de souligner les conflits potentiels que peuvent générer l'installation de nouvelles infrastructures en anticipant les conflits potentiels liés au bruit généré par ces dernières. Ainsi, il est primordial de pouvoir, entre autres, gérer les situations suivantes :

- Installation ou transformations de constructions exposées au bruit routier et ferroviaire.
- Création de nouveaux parkings et les déplacements de charges de trafic en découlant.
- Reports de trafic dus à la suppression envisagée de la route cantonale RC339.
- Installation de nouvelles liaisons câblées.

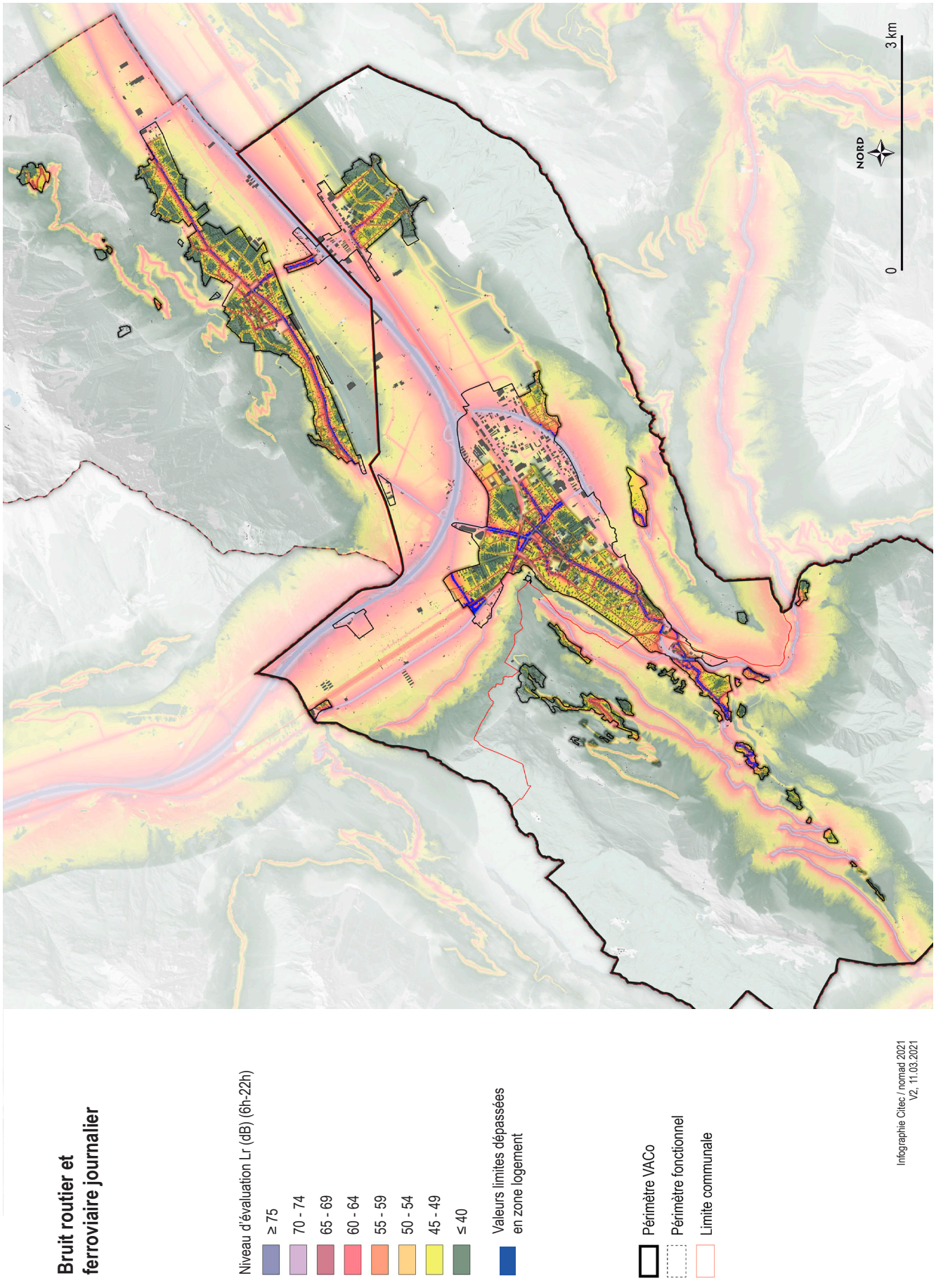


Figure 52 – Carte du bruit routier et ferroviaire de jour, geoadmin, 2020

Sites pollués

Passablement de zones sont recensées par le cadastre des sites pollués du Canton, principalement autour de la ville de Martigny. La plus grande zone concernée par une pollution nécessitant une surveillance ou un assainissement se trouve dans la zone industrielle des Vorziers.

D'autres sites sensibles se situent dans le périmètre, notamment le long du canal du Syndicat, à la hauteur de l'étang du Vernay ainsi qu'au Sud-Ouest de Martigny, à l'entrée de Martigny-Croix. Ces zones polluées représentent d'importants enjeux d'assainissement et de reconversion.

Risques OPAM

L'Ordonnance sur la protection des accidents majeurs (OPAM) recense la voie ferrée Lausanne-Simplon, le gazoduc implanté dans la digue du Rhône, l'oléoduc Gênes-Collombey lié à la Dranse, ainsi que les entreprises martigneraines GISA, SFM et Louis Morand SA. Tous projets situés à moins de 100 mètres de ces infrastructures ou entreprises doivent faire l'objet d'une coordination entre aménagement du territoire et l'OPAM.

Dépôts de matériaux et stockage

L'agglomération compte deux zones de dépôt de matériaux, toutes deux situées autour du secteur de Charrat. La décharge de la Féronde est une décharge de type B. La seconde zone de dépôt est un remblai autorisé de matériaux de type DTA dans le cadre de la fermeture et de la remise en état d'une ancienne gravière.

Pollution de l'air

Lors de son dernier rapport annuel, le service cantonal de l'environnement se félicite de l'amélioration de la qualité de l'air en Valais[7] à tous les niveaux sauf pour les taux d'ozone (O3), dont les concentrations annuelles ont tendance, depuis 2004, à stagner. Concernant les immissions de particules fines (PM10 et PM2.5) ainsi que le dioxyde d'azote (NO2) le bilan valaisan est globalement positif. Le périmètre du Coude du Rhône suit donc cette tendance cantonale. Il est toutefois important de noter qu'en tant que centre urbain, la ville de Martigny est plus exposée à la pollution atmosphérique. Une vigilance sur la qualité de l'air y est donc particulièrement recommandée.

Rayonnement non ionisant

Le périmètre de l'agglomération est traversé par plusieurs lignes à haute tension, dont une ligne 220kV avec un commutateur/accumulateur, dans le secteur de la Bâtiaz. Ces lignes passent principalement dans des secteurs non bâtis ou au-dessus de zones d'activités (les Vorziers). A noter également la présence de nombreuses antennes 4G et 5G sur le territoire d'étude. Au même titre que les lignes à haute tension, les antennes engendrent des impacts et restrictions en termes d'affectation dans leur aire d'influence.

[7] Canton du Valais, Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Service de l'environnement, Section Nuisances et laboratoire : Mise en œuvre du plan cantonal de mesures et qualité de l'air en Valais, Rapport 2019.

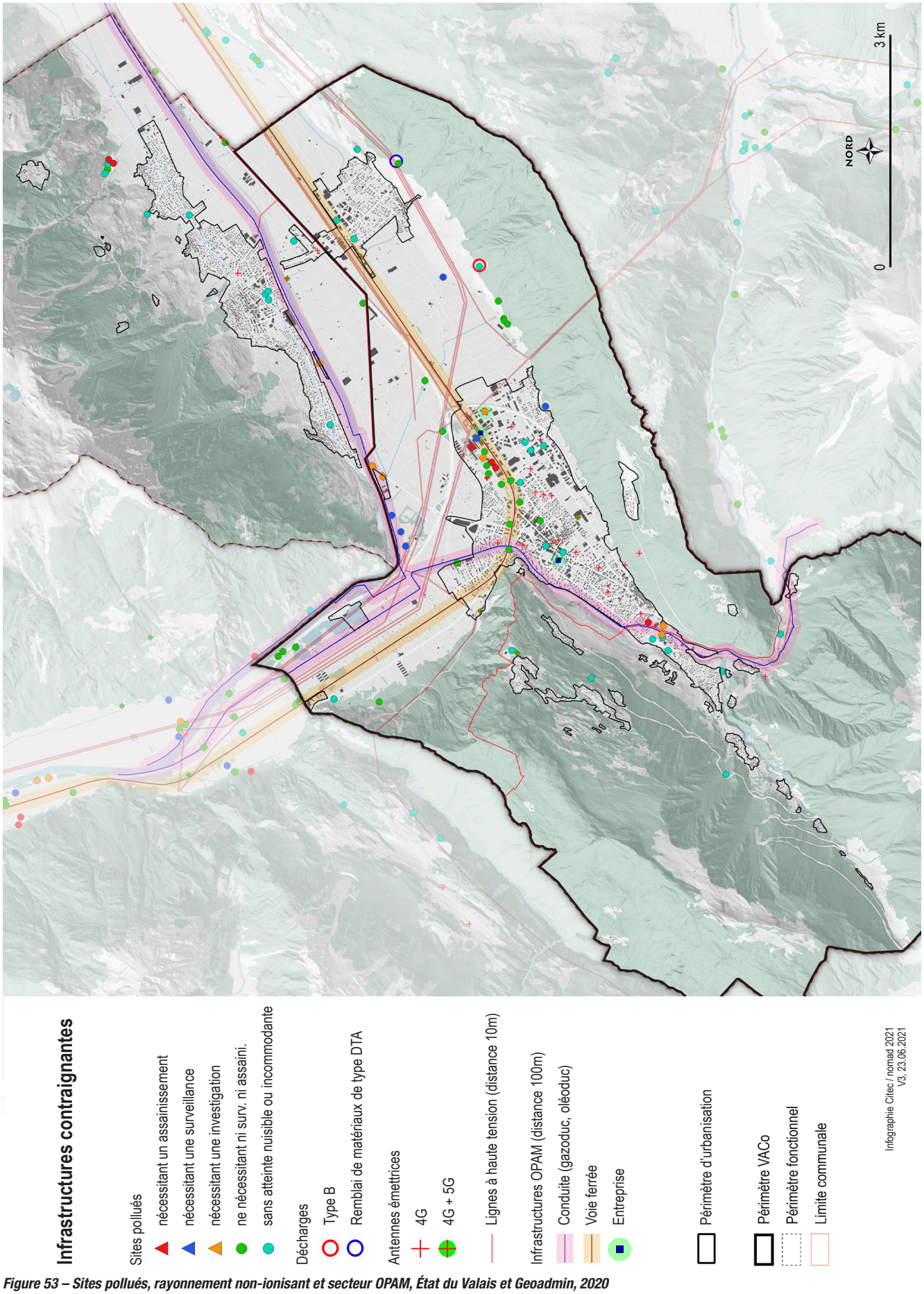


Figure 53 – Sites pollués, rayonnement non-ionisant et secteur OPAM, État du Valais et Geoadmin, 2020

Forces :

- Un paysage exceptionnel et emblématique, accessible et en directe proximité des secteurs de vie de l'agglomération.
- Une forte présence de l'agriculture et du monde agricole.
- Des grandes diversités et richesses paysagères.
- Un potentiel offert par la troisième correction du Rhône en matière de requalification paysagère de l'ensemble de la plaine.
- Une forte présence du vent en plaine représentant un potentiel énergétique.

Faiblesses :

- Une pression accrue sur la branche agricole.
- Une atténuation progressive des valeurs biologiques du territoire.
- Une tendance à l'augmentation des contraintes environnementales (bruit, pollution, climat) et naturelles (dangers) sur l'ensemble du territoire.

Enjeux – Paysage

1. Considérer le paysage de plaine comme le support principal du « bassin de vie » du Coude du Rhône.
2. Revaloriser le réseau hydrographique : cours d'eau, plans d'eaux, canaux.
3. Valoriser le patrimoine bâti, culturel et paysager sur l'ensemble du territoire.
4. Intégrer l'ensemble des contraintes environnementales et naturelles à la réflexion territoriale.
5. Valoriser les espaces agricoles.
6. Intégrer les réseaux écologiques à l'intérieur et hors du tissu urbain.
7. S'appuyer sur Rhône 3 comme base à l'armature des espaces publics de la plaine.

3.4. Urbanisation

3.4.1. Évolutions urbaines

L'évolution du bâti du Coude du Rhône depuis le début du XXe siècle peut être séquencée en différentes phases dont les tendances générales ont contribué à sculpter le paysage urbain actuel.

Avant 1930

Bâti dense et concentré, constellation de petits villages et centralités historiques autour d'un centre régional principal : Martigny. Cette dernière s'est développée en croix, en direction de la Bâtiaz au Nord-Ouest, le Bourg au Sud-Ouest et la gare de Martigny (implantation définitive en 1878). Les villages alentours sont groupés en pied de coteaux et la plaine voit le développement des premières grandes infrastructures (chemin de fer, gare, industries, etc.).

1930 – 1970

Développement des premières ceintures périurbaines autour des centres de village et de Martigny. Installation d'infrastructures le long des voies de communication. Charrat et Fully se développent en direction de la plaine.

1970 – 1990

Développement d'une grande zone d'activités à l'Est de Martigny et installation de grandes infrastructures agricoles et industrielles entre Charrat et Fully.

Premiers gros développements d'habitats pavillonnaires entre les villages de Fully, à Charrat en direction de la plaine et à Martigny dans une deuxième ceinture périurbaine, en particulier le long de la Dranse et en direction du Nord.

1990 – Aujourd'hui

Explosion de l'habitat pavillonnaire et jonction bâtie quasi continue entre Charrat et Fully.

Installation de grands centres commerciaux autour de Martigny et développement de zones d'immeubles résidentiels autour de Martigny.

Zone agricole de plus en plus perturbée par différentes installations.

Synthèse de l'évolution du bâti

Il est possible de résumer l'évolution urbaine du Coude du Rhône par un développement continu du tissu bâti. En effet, les zones non bâties, notamment les terrains agricoles, n'ont cessé de perdre en importance au profit d'infrastructures bâties et de transport. Cette croissance a pour conséquence directe d'allonger les distances à l'intérieur même du tissu urbain. L'étalement du bâti provoque de facto un étalement des services, des lieux d'emplois et donc des distances à parcourir. Le transport individuel motorisé devient donc un outil indispensable provoquant ainsi un accroissement des espaces dédiés à son utilisation. L'étalement urbain et le recours aux transports individuels motorisés sont donc intrinsèquement liés et participent d'une même dynamique qu'il est difficile d'enrayer.

3.4.2. Typologies bâties

Au-delà de l'évolution historique du tissu bâti, il est intéressant de se pencher sur les différentes entités urbaines qui composent le Coude du Rhône. Ces entités ne sont bien entendu ni exhaustives ni tout à fait précises dans leur spatialisation. Elles offrent en revanche une clé de lecture des différents tissus urbains présents sur le territoire et des défis propres à chaque catégorie d'environnement urbain.

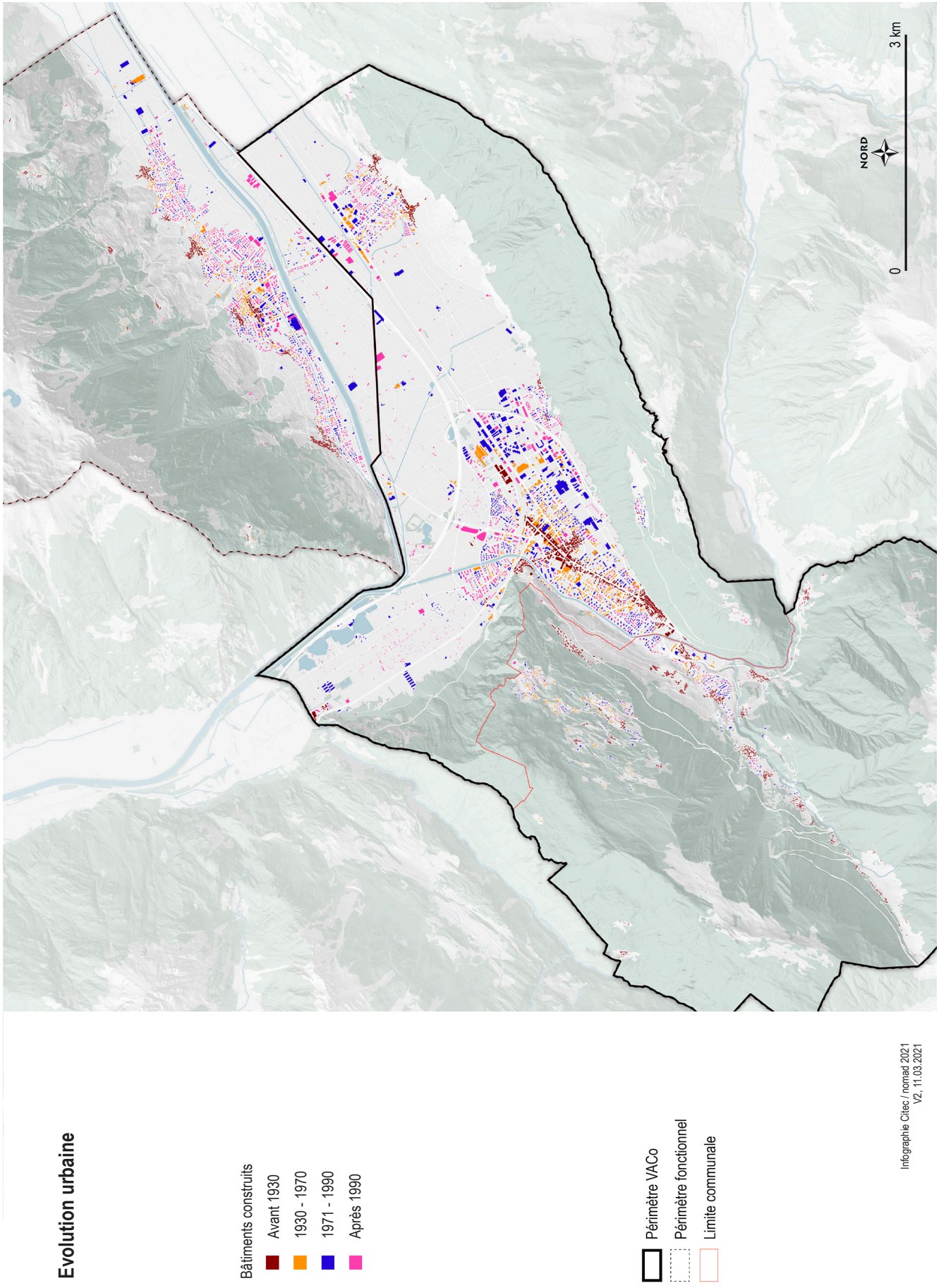


Figure 54 – Carte de l'évolution du bâti, État du Valais et Geoadmin, 2021

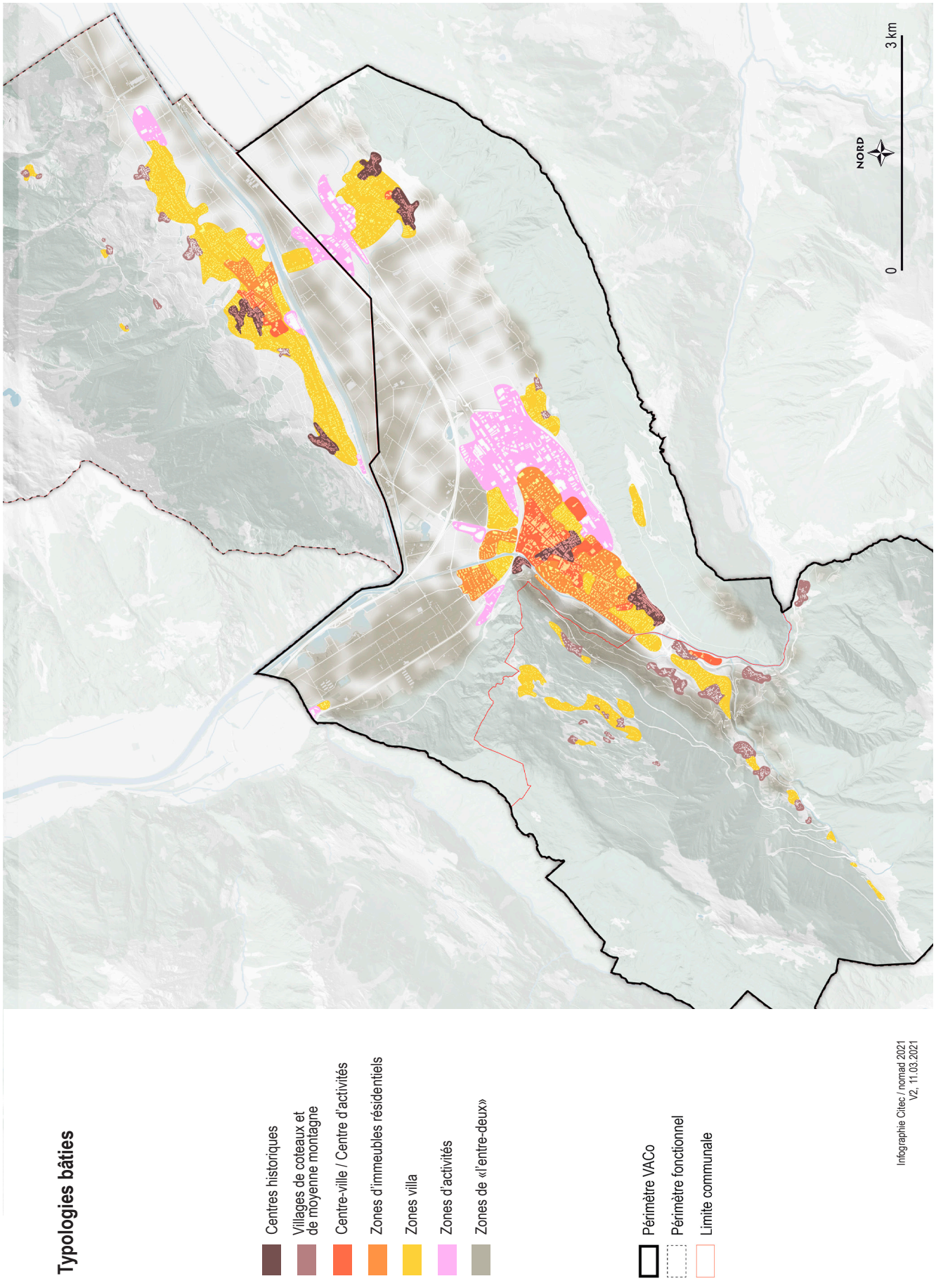


Figure 55 – Carte de la typologie des constructions existantes, État du Valais et Geoadmin, 2021

Centres historiques

Tissus historiques de la plaine du Rhône, les centres villageois forment une constellation de petits bourgs (La Bâtiaz, Martigny-Bourg, Charrat – Les Chênes et Charrat – Vison, villages de Fully, etc.), implantés au pied des coteaux ou sur les cônes de déjection, à l'abri des récurrentes crues du Rhône et de la plaine marécageuse.

Leur vocation rurale initiale peut encore être lue dans le tissu bâti notamment par la présence de granges et de constructions agricoles dont certaines ont été transformées. Notamment caractérisés par leur forte densité, ces bourgs offrent aujourd'hui souvent des espaces publics intéressants et diversifiés.

Figure 56 – Le centre du village historique de Martigny-Bourg, nomad, 2020

Hameaux de moyenne montagne

Moins dense que les centres historiques de plaine, les hameaux font partie du paysage bâti du Coude du Rhône (coteau de Ravoire, Chemin-Dessous, les Escoteaux, Buitonnaz, Chiboz, etc). Ayant une fonction initialement rurale, ils sont aujourd'hui plus résidentiels. Leur éloignement de la plaine rend leurs habitants très dépendants de la voiture. Proches de milieux naturels d'exceptions, ces lieux sont pour beaucoup encore préservés et présentent des potentiels de développement qui pourraient altérer l'actuel cadre de vie.

Figure 57 – Hameau de la Fontaine, nomad, 2020

Centre-ville – Centre d'activités

Le centre-ville de Martigny se présente comme le véritable noyau urbain et le centre principal de l'agglomération. Il est l'attracteur principal de par la concentration de commerces, d'activités et de services. La densité d'habitations y est également importante (Martigny est la ville la plus dense du Canton) et le réseau d'espaces publics est depuis quelques années en cours de requalification.

Figure 58 – Centre-ville de Martigny, nomad, 2020

Zone villa de plaine

Étalée, peu dense et cloisonnée, la zone s'est développée depuis le milieu du XXe siècle dans la plaine pour atteindre un pic de développement dans les années 1990 à 2000. Son manque de densité et son étalement rendent les habitants de la zone villa très dépendants des véhicules motorisés individuels. Si la présence de jardins peut être intéressante, ceux-ci sont souvent cloisonnés et les espèces végétales et animales locales ont de la peine à s'y développer.

Figure 59 – Secteurs pavillonnaires de la commune de Fully, nomad, 2020

Zone d'immeubles résidentiels

Les secteurs d'immeubles résidentiels répondent d'un développement urbain plus dense que la zone villa, mais sont souvent peu intégrés tant en terme paysager que de connexion avec la ville. La pauvreté architecturale et la faible qualité des espaces extérieurs accentuent souvent l'aspect quelque peu isolé de ces immeubles.

Figure 60 – Secteur d'immeubles résidentiels à Martigny, entre la gare et la Bâtiaz, nomad, 2020

Zones d'activités économiques

Les zones d'activités sont essentielles à l'économie de la région et du Canton. Hors d'échelle pour le piéton et souvent mal desservis par les transports publics, ces espaces sont pensés pour les transports individuels motorisés et la logistique. Chaque commune possédant ses propres zones d'activités économiques, elles ne répondent à aucune logique régionale, notamment en termes d'implantation de la bonne entreprise au bon endroit en fonction de ses besoins. Les zones d'activités économiques se développent donc au gré des opportunités foncières et des acteurs privés, sans logique apparente ni qualité. En résultent une utilisation peu rationnelle du sol et un important déficit d'image.

Figure 61 – Secteurs d'activités dans le secteur « gare » de Charrat, le long de la route cantonale, nomad, 2020

Zone de « l'entre-deux »

Zone hétéroclite ou « non-zone » entre les entités urbaines. Généralement dominés par des surfaces agricoles affectées en tant que telles, ces espaces présentent des caractéristiques résolument urbaines en termes de trafic, de nuisances ou parfois même de constructions. Issue de développements quelque peu anarchiques, cette zone est peu lisible et souvent le théâtre de conflits entre les différents usagers (mobilité de loisirs, mobilité agricole, transit secondaire, etc.). Il est donc nécessaire de requalifier ces espaces, particulièrement dans les franges et interfaces avec les zones plus urbanisées.

Figure 62 – Zone de « l'entre-deux » entre urbanisation et agriculture, nomad, 2020

3.4.3. Typologies et desserte TP

Les typologies bâties sont généralement liées au niveau de desserte et de centralité. Les tissus les plus denses se retrouvent au centre de Martigny et aux abords de la gare et sont donc très bien desservis par les TP. Quelques exceptions cependant, avec des poches « pavillonnaires » très centrées, qui constituent des réserves stratégiques de développement vers l'intérieur à moyen voire long terme en fonction des périodes de construction de ces quartiers.

À Fully se dessine une centralité secondaire au cœur de la commune, là où se concentrent services, équipements publics et transport public. Ce secteur dispose d'une desserte liée à la ligne de bus régional Sion – Martigny.

À relever toutefois que les typologies aux abords des gares régionales ne reflètent pas le caractère stratégique de ces sites. Un potentiel de densification / de réaffectation apparaît donc de manière évidente dans cette optique guidant tout projet d'agglomération, la coordination entre transports publics et urbanisation.

Le chapitre 3.5.1 détaillant les densités d'habitants et d'emplois en fonction du niveau de desserte vient compléter la succincte analyse ci-dessus.

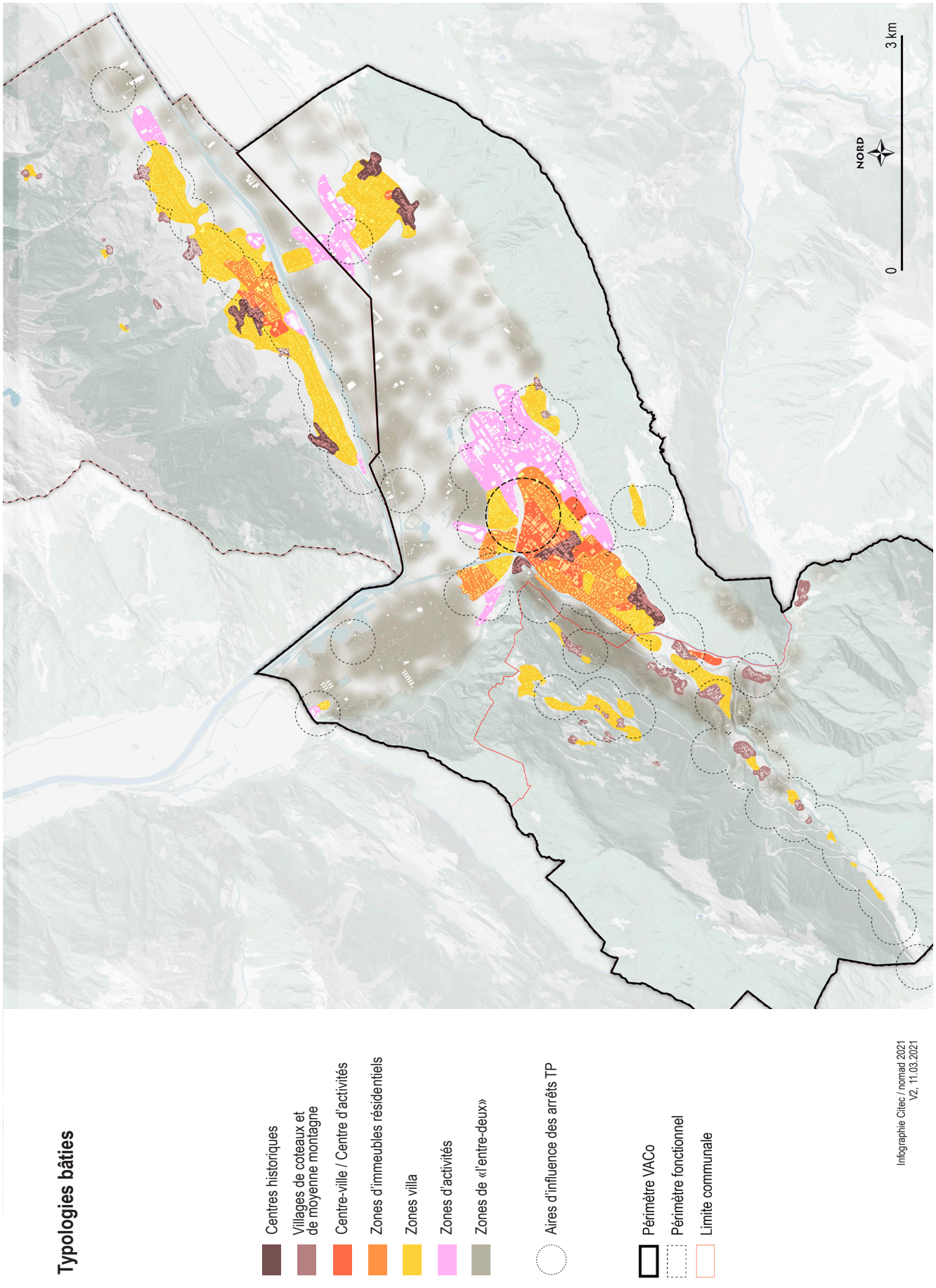


Figure 63 – Carte de la typologie des constructions existantes et aire d'influence des arrêts TP, État du Valais et Geoadmin, 2021

3.4.4. Espaces publics

L'agglomération compte différents espaces publics majeurs. Si la plupart de ceux-ci sont localisés au centre de Martigny, il faut souligner la présence de plus petits espaces publics de qualité à Charrat et à Fully. La ville de Martigny a depuis quelques années entrepris une requalification de ses espaces publics majeurs (place Centrale, avenue de la Gare, parc des Vorziers, place du Manoir, place de Rome). À ce jour, les espaces publics structurants ne sont pas mis en réseau de manière qualitative, diminuant ainsi leurs «amplitudes» et leurs impacts en termes d'urbanité.

Figure 64 – La place Centrale à Martigny, récemment réaménagée pour laisser plus de place aux piétons et vélos, nomad, 2020

Figure 65 – Requalification en cours de la rue centrale de Martigny-Croix, Commune de Martigny-Combe, nomad, 2020

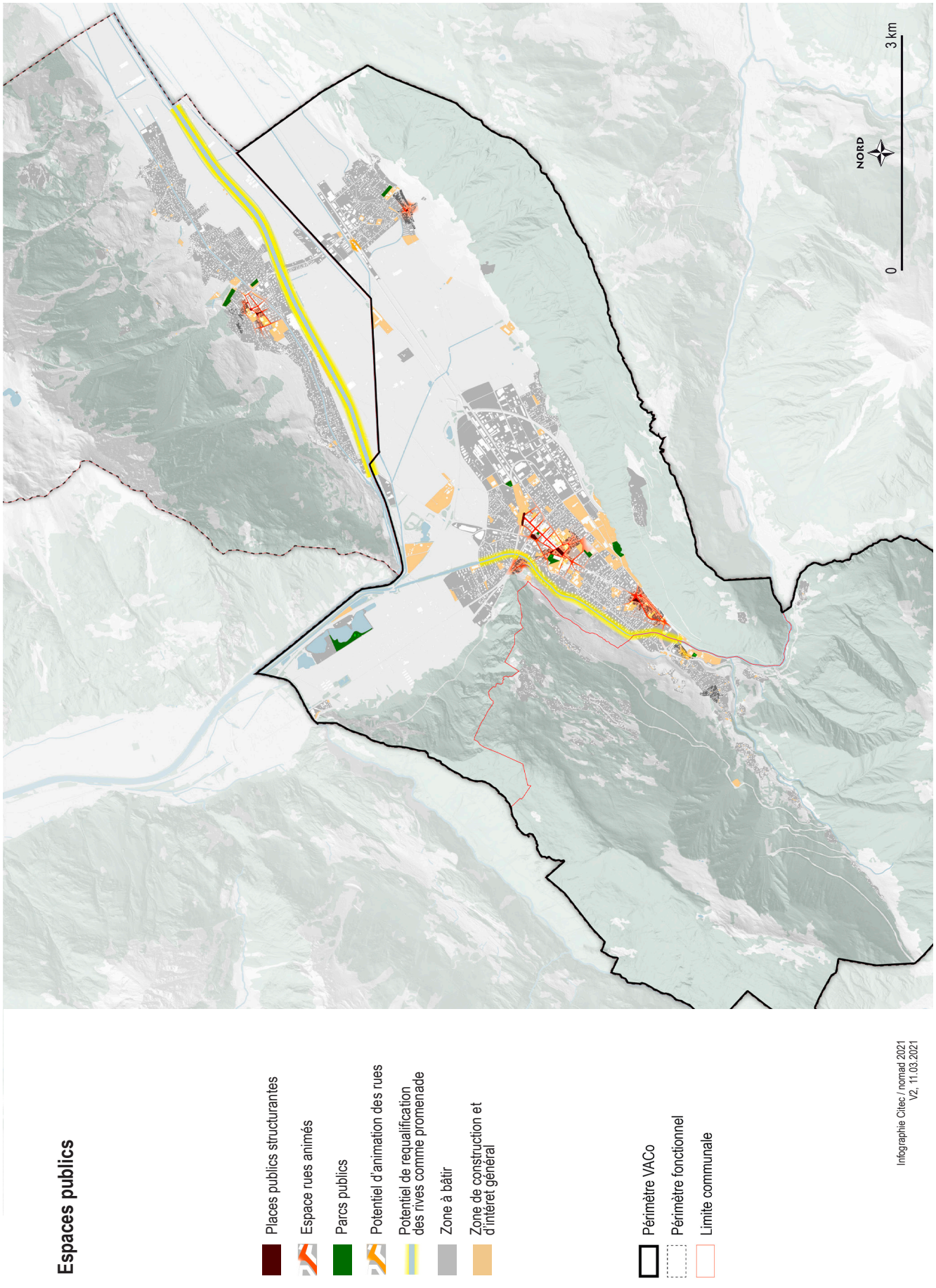


Figure 66 – Carte des espaces publics majeurs, 2020

3.4.5. Densités actuelles et réserves

Les plans d'affectations des zones (PAZ) des différentes communes ont une influence directe sur la nature des développements urbains, la densité, les affectations, variant selon les secteurs.

Afin de pouvoir comparer les prescriptions des trois communes de l'agglomération, une harmonisation des PAZ a été opérée. Sont distinguées, les zones centres (village, ville), les zones « logements » faible (IUS < 0.4), moyenne (0.4 < IUS < 0.65) et forte (IUS > 0.65) densité, les zones mixtes avec logements ainsi que les zones d'activités (pouvant être mixtes, mais sans logement).

En fonction des typologies des communes, les affectations sont très différentes et les proportions de zones forte densité les plus marquées se trouvent logiquement au centre de Martigny ou en directe proximité.

À noter que, pour l'ensemble des communes et des zones, les densités sont des indices maximaux. Rien n'impose aux propriétaires d'atteindre cette densité et, dans de nombreux cas, les parcelles n'atteignent pas l'indice maximal.

Toutefois, ces indications sur la densité des différentes zones destinées au logement renseignent sur les potentiels des secteurs et influent directement sur la typologie urbaine.

Martigny dispose d'une majorité de zones « moyenne densité », affichant un IUS de 0.4 ou 0.6. Cela représente le 60% de sa zone à bâtir dédiée au logement. À noter une proportion significative des zones « forte densité », 30% de l'ensemble des zones de la commune.

Fully et notamment son centre matérialisé par le village historique de « Vers l'Eglise » est le second et seul point dense de l'agglomération, hormis les centres de villages historiques de Charrat ou de Martigny-Combe.

Ces derniers sont caractérisés par une majorité de zones « faible densité », représentant à Martigny-Combe, le 51% de l'ensemble des zones communales et jusqu'à 63% pour Charrat. Leur morphologie urbaine est largement dominée par un tissu pavillonnaire.

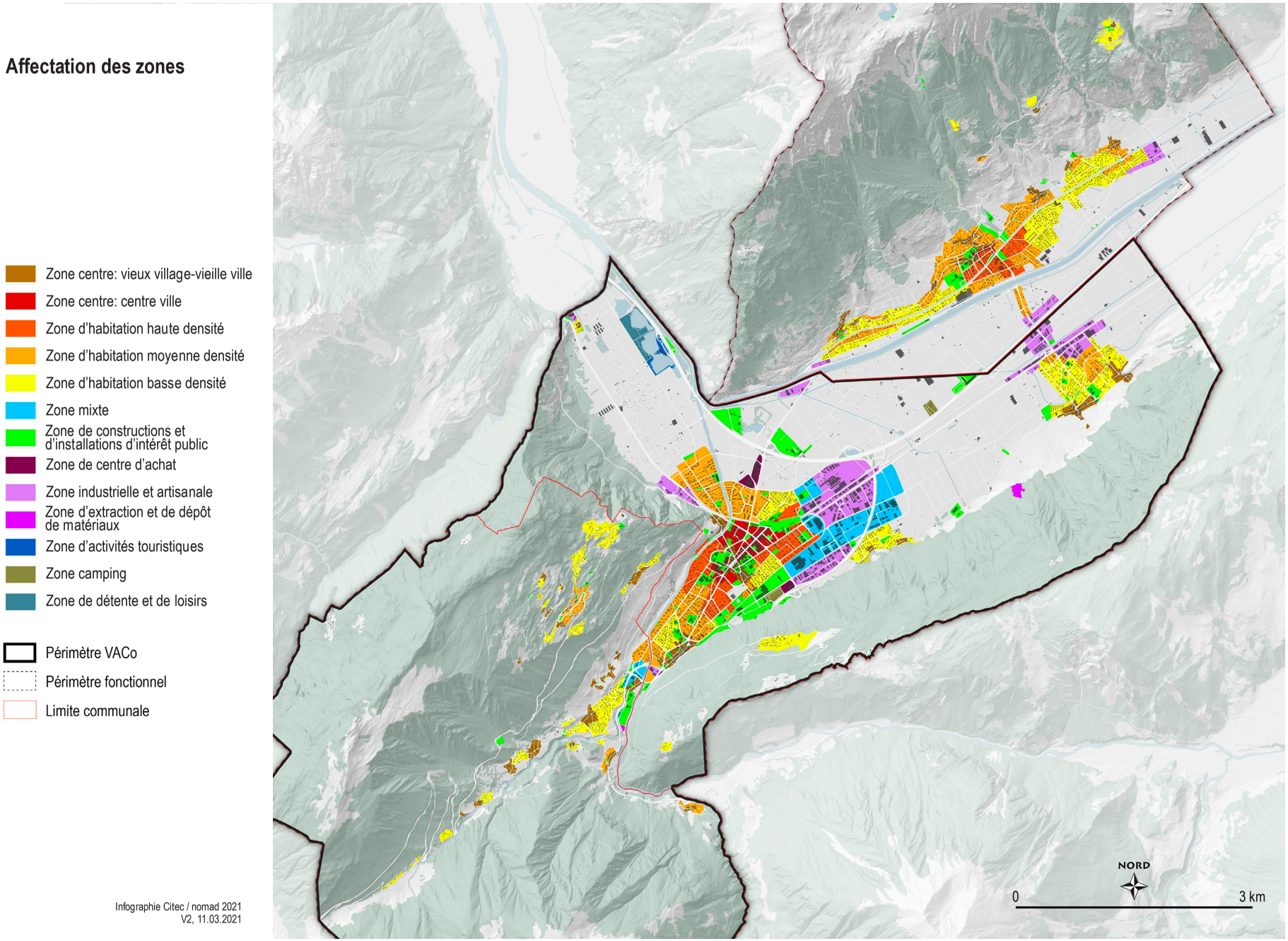
Fully, bien que présentant le deuxième point dense de l'agglomération est la commune qui affiche le plus grand contingent de zone faible densité. Avec près de 90 ha, soit le 43% de sa zone à bâtir, Fully est également caractérisé par un tissu urbain pavillonnaire. La commune concentre plus de la moitié de l'ensemble des zones faible densité de l'agglomération (57%).

À noter une dernière statistique révélatrice des structures urbaines, la zone centre de village représente le tiers de l'ensemble des surfaces dédiées au logement de la commune de Martigny-Combe. Cela s'explique par une organisation historique articulée autour de différents noyaux villageois et hameaux qui, pour certains, se sont peu développés.

Tableau 6 – Synthèse des surfaces selon le type de zone, 2020, nomad

Zone de logement	Martigny	Charrat	Martigny-Combe	Fully	Total
Faible densité (ha)	-	38,3	27,0	86,6	151,9
Moyenne densité (ha)	140,8	11,9	4,7	70,0	227,4
Forte densité (ha)	70,8	-	-	26,9	97,5
Zone mixte avec logement (ha)	7,5	-	-	-	7,5
Centre-ville/centre de village (ha)	16,1	10,2	20,6	15,0	61,9
Total (ha)	**235,0**	60,4	**52,3**	**198,5**	**546,2**

Figure 67 – Carte des PAZ harmonisées, selon PAZ communaux, 2020



Infographie Citec / nomad 2021
V2, 11.03.2021

L'analyse des densités autorisées corrobore les analyses des densités réelles et des typologies urbaines. Martigny est l'entité la plus dense de l'agglomération. À l'inverse, avec une moyenne de 30 habitants par hectare de zones logements, Martigny-Combe et Charrat sont les localités ayant le tissu bâti le plus faiblement bâti. Fully, malgré sa très grande zone dédiée au développement de villas, n'est pas à classer dans la même typologie que les localités Charrat et Martigny-Combe. Elle se situe à une moyenne d'environ 44 habitants par hectare de zone « logement », toutefois loin de Martigny.

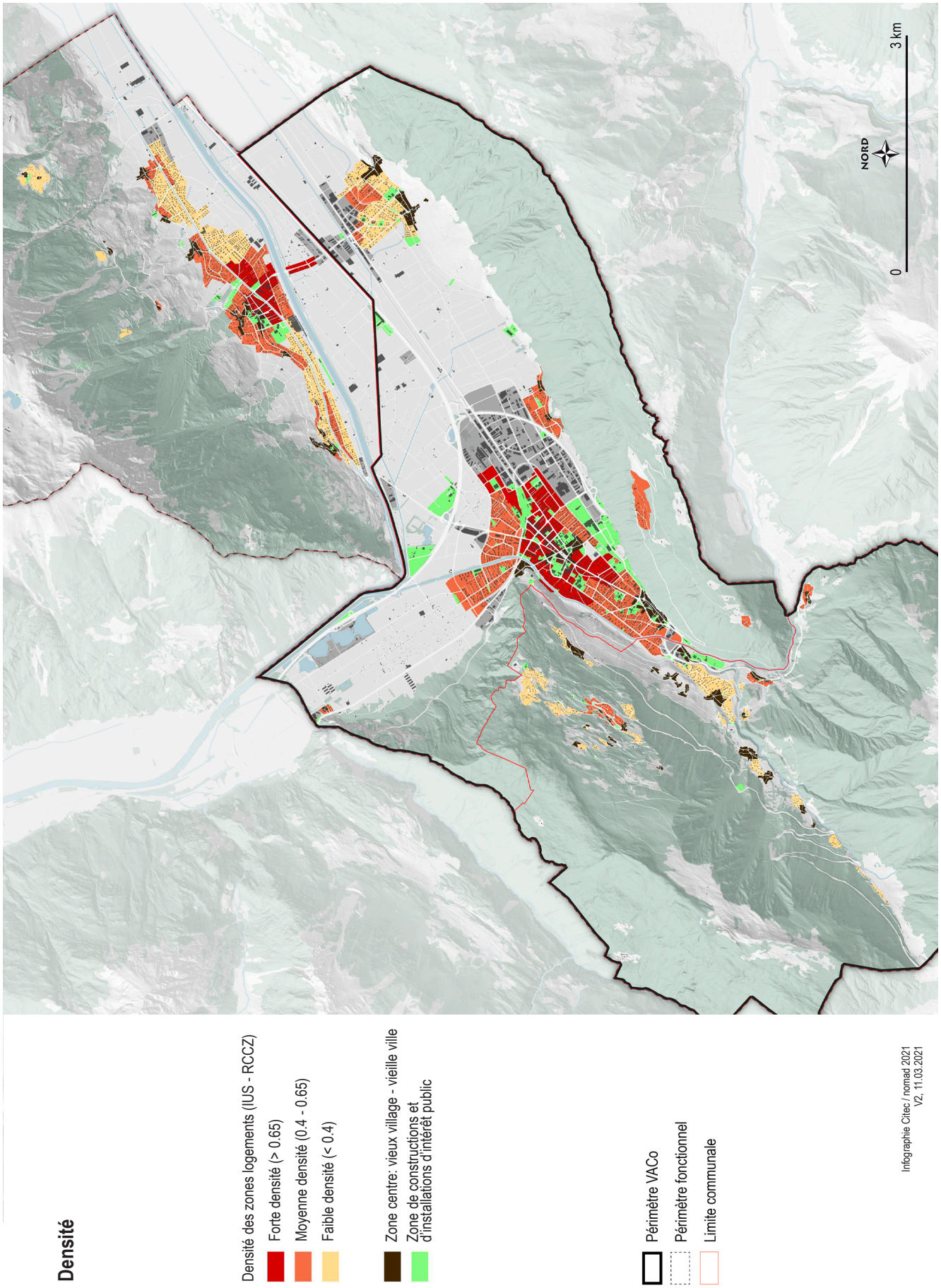


Figure 68 – Carte des densités légales, selon RCCZ communaux, 2020

3.4.6. Zones d'activités et tissu économiques

Afin d'assurer une harmonisation des plans d'affectation, les zones d'activités économiques regroupent l'ensemble des secteurs sans logement, à savoir les zones industrielles, artisanales, mixtes sans logement ainsi que les zones centres d'achats.

Chacune des communes possède leurs propres zones d'activités dont les surfaces varient très fortement entre les entités, à l'image de Martigny-Combe et ses 4 hectares de zone mixte sans logement et Martigny, pôle cantonal, avec plus de 133 hectares dédiés aux activités.

La partie Nord-Est de Martigny représente le pôle d'activités principal de l'agglomération. Sur une surface de 120 hectares, située de part et d'autre de l'autoroute de contournement, Martigny concentre ses zones artisanales, industrielles, mixtes sans logement et centres d'achats. Par son envergure, il s'agit là d'un secteur d'activités d'importance cantonale.

Une centralité secondaire en termes d'activités émerge autour de la gare de Charrat – Fully, entre les villages de Charrat et de Vers l'Église, représentant 33 hectares de zone artisanale ne permettant pas d'accueillir de l'industrie lourde, le degré de sensibilité au bruit étant limité à III. Historiquement très lié à l'agriculture et notamment à l'arboriculture (halles « frigo » de stockage, transport par le rail des fruits, etc.), le secteur a vu ses activités se diversifier ces dernières décennies. Ce secteur d'activités économiques est considéré comme d'importance régionale selon l'étude menée à l'échelle du Canton en 2018 par le bureau iConsulting.

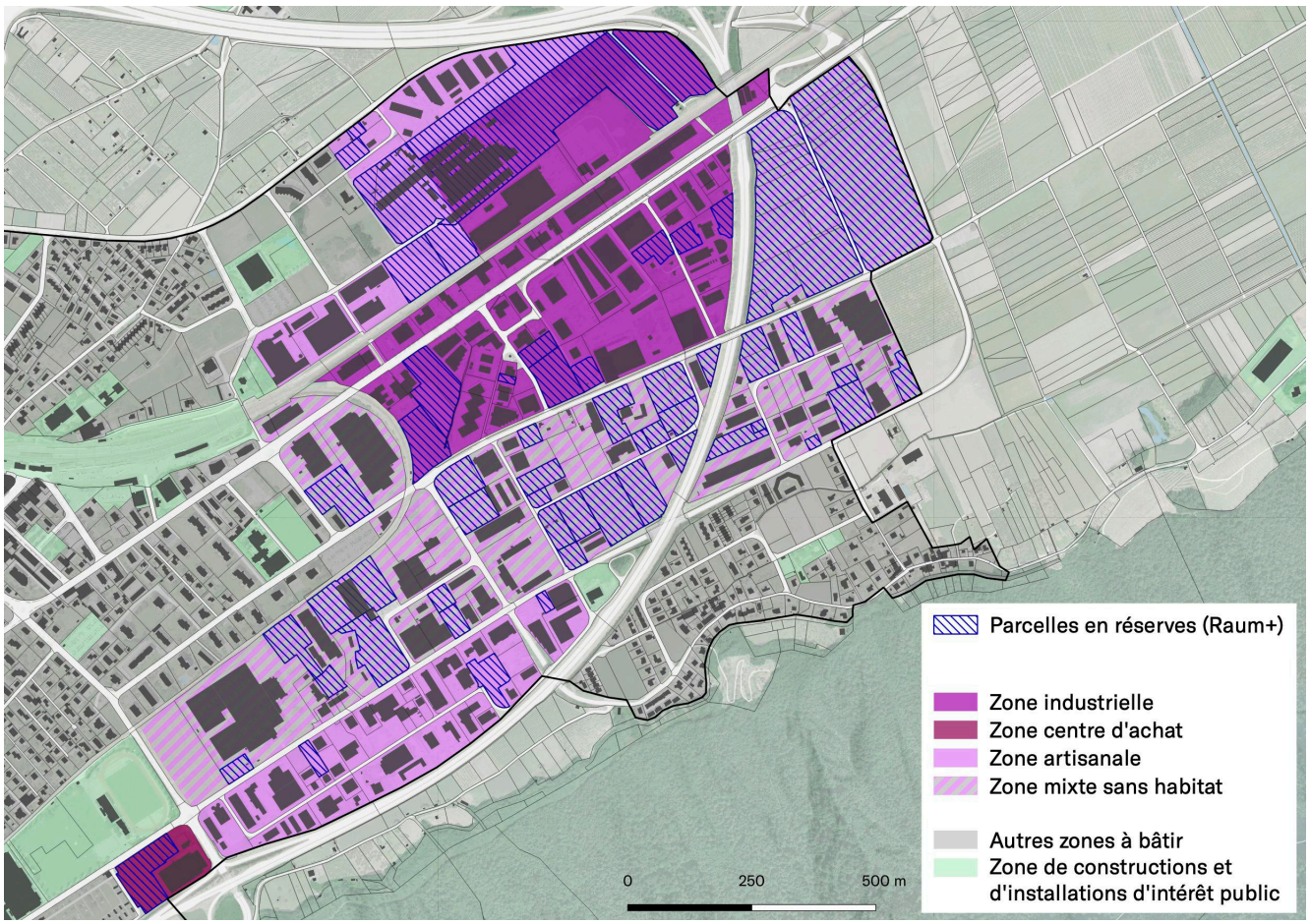
D'autres secteurs d'activités économiques, d'une importance locale, viennent compléter le tableau (Fully-Mazembroz, Martigny-Les Fumeaux, Martigny-Croix).

Les tableaux qui suivent permettent de dresser un premier aperçu des réserves des ZAE de l'agglomération, sur la base des résultats de l'étude Raum+, récemment finalisée. Il s'agit là d'un premier résultat qui devra être consolidé, et validé lors des étapes de planifications ultérieures définies dans le volet opérationnel du PA4.

En particulier, afin de répondre à l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT, art. 30 al. 2) qui impose aux cantons de mettre en place un système de gestion des ZAE, les communes devront définir, en collaboration avec le Canton, les étapes nécessaires à la mise en place d'une coordination intercommunale des ZAE. Dans ce cadre, la fonction, le classement (importance cantonale, régionale et locale) et la délimitation des ZAE pourront être définis sur la base d'une analyse des besoins et d'une stratégie régionale. Cette tâche sera formalisée dans le cadre du PDi.

D'une manière générale, l'ensemble des zones d'activités de l'agglomération renvoient une image peu qualitative et sont caractérisées par des développements au coup par coup ainsi qu'une utilisation du sol parfois peu rationnelle.

ZAE d'importance cantonale – Martigny-Est (Vorziers, Bévignoux, Ancienne Pointe)



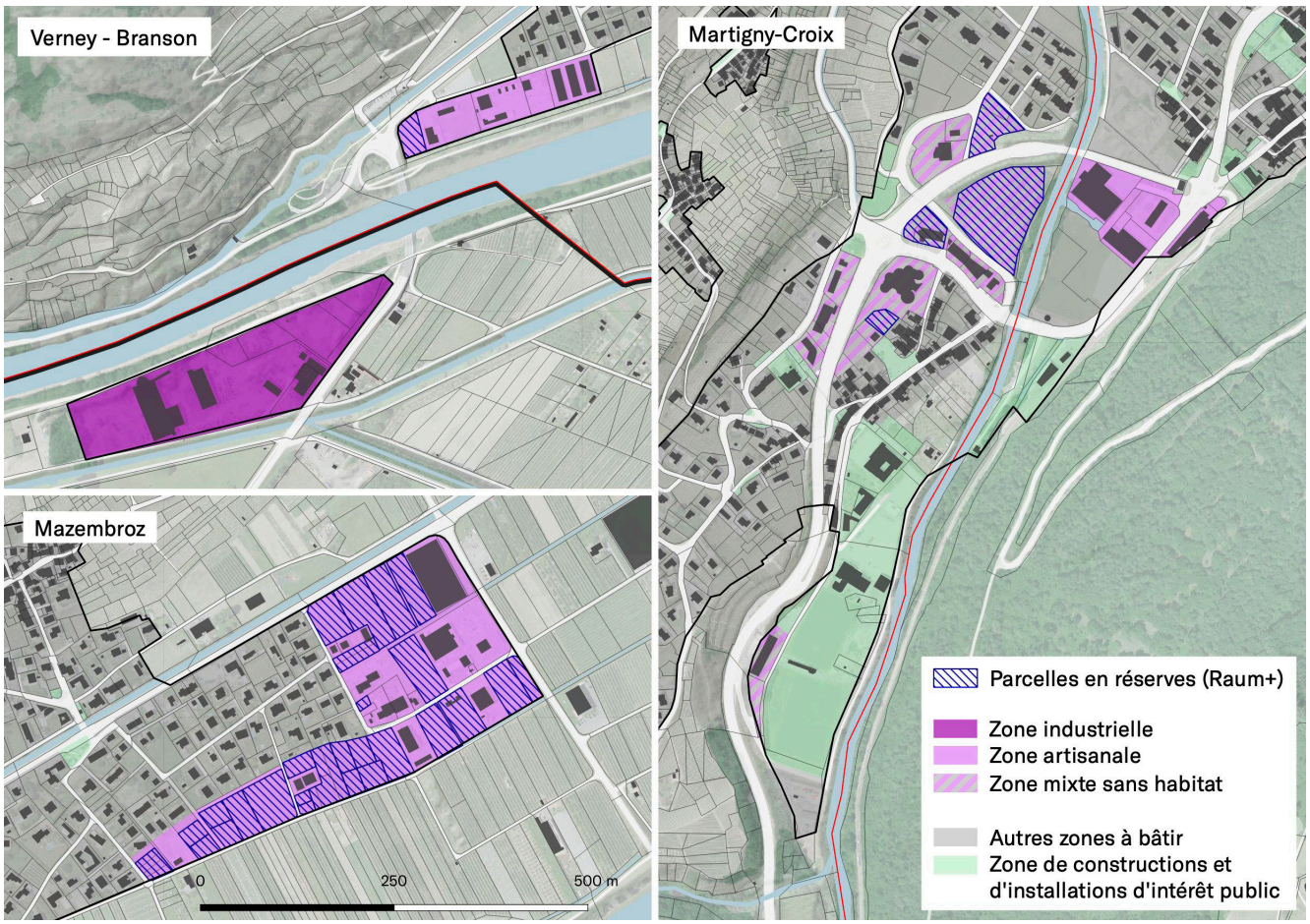
Martigny Est

	Surface totale (ha)	Réserves (ha)
Zone industrielle	37.2	14.3
Zone artisanale	25.6	4.9
Zone mixte sans habitat	57.6	25.9
Zone centre d'achat	1.9	2.5
Total	***122.3***	***47.6***

ZAE d'importance régionale – Charrat-Fully

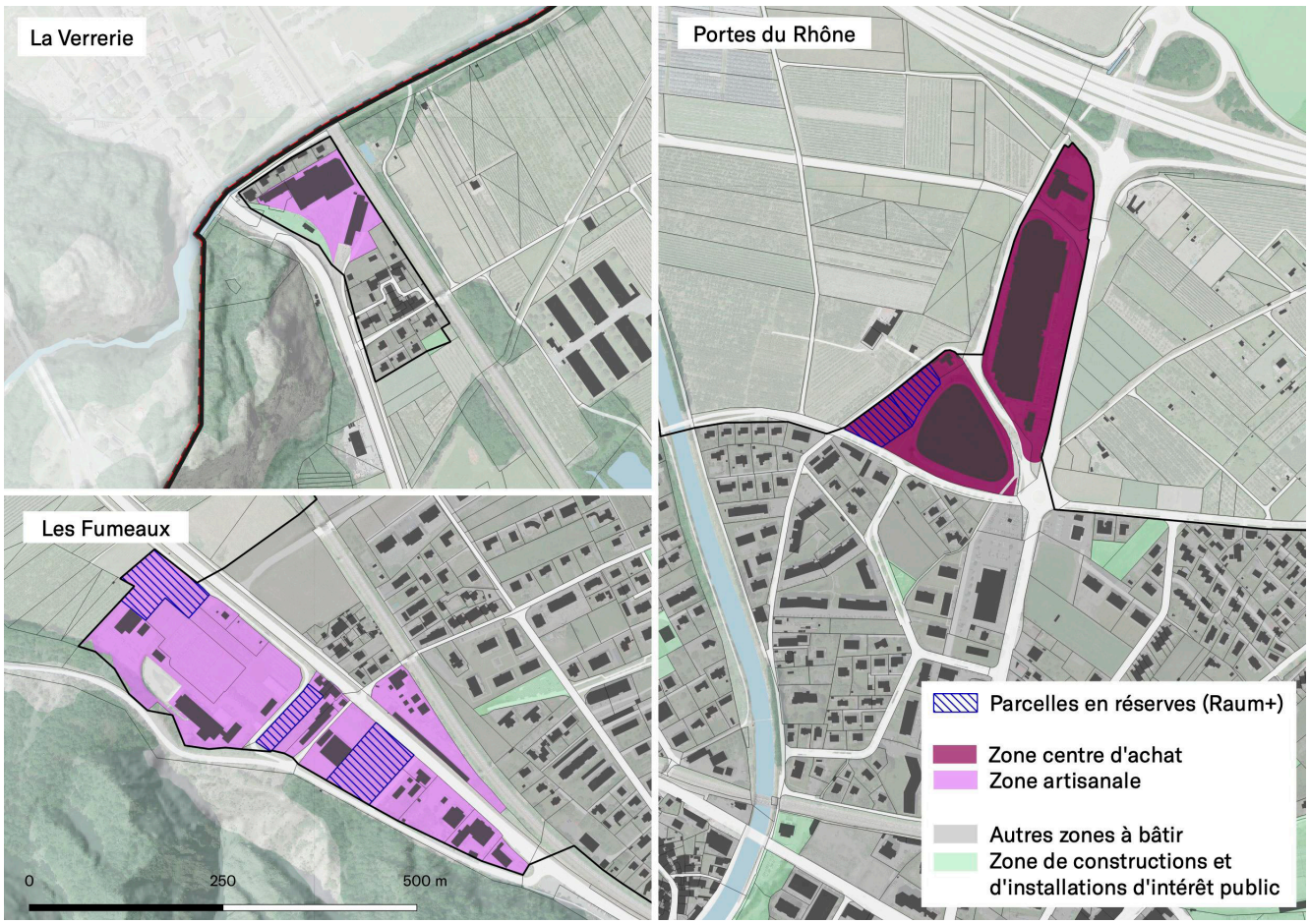
Fully-Charrat		
	Surface totale (ha)	Réserves (ha)
Zone artisanale	33.7	9.4
Total	***33.7***	***9.4***

ZAE d'importance locale et zone centre d'achats



Martigny-Croix / Mazembroz / Branson Verney		
	Surface totale (ha)	Réserves (ha)
Zone industrielle	3.8	
Zone artisanale	10.1	4.3
Zone mixte sans habitat	3.8	1.6
Total	***17.7***	***5.9***

ZAE d'importance locale et zone centre d'achats



Figures 69 (p. 105 à 108) – Zones d'activités économiques, réserves selon étude Raum+, 2020

Les Fumeaux / Portes du Rhône / La Verrerie

	Surface totale (ha)	Réserves (ha)
Zone artisanale	8.3	1.4
Zone centre d'achat	5.4	0.5
Total	***13.7***	***1.9***

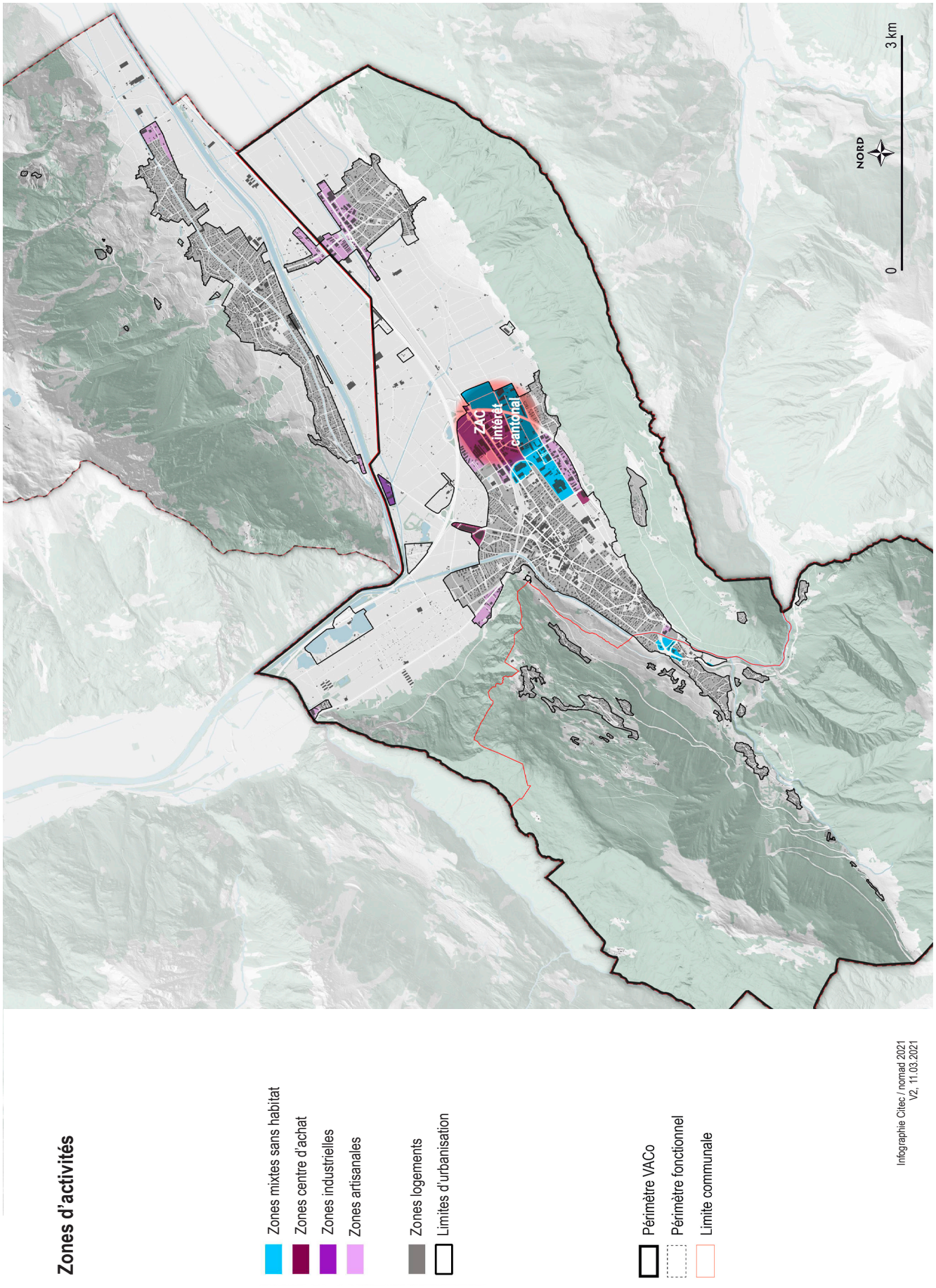


Figure 70 – Zones d'activités économiques, nomad architectes, 2020

3.4.7. Réserves des secteurs stratégiques

Le chapitre 2.2.2 a rappelé la conformité du dimensionnement de la zone à bâtir des communes du projet d'agglomération par rapport aux exigences fédérales. Le présent chapitre permet de détailler les réserves des différents secteurs stratégiques faisant l'objet d'une fiche de mesures dans le volet opérationnel (tableau 7).

Tableau 7 – Potentiels d'accueil des secteurs stratégiques

Secteurs stratégiques	Type	Commune	Surface	Densité visée	Capacité d'accueil
Prés Magnin	Central	Martigny	4.69 ha	250 hab/empl par ha	1'200
Périmètre de la gare	Central	Martigny	2.6 ha	250 hab/empl par ha	650
Place de Rome	Central	Martigny	1.87 ha	350 hab/empl par ha	650
Portes de la Dranse	Périphérique	Martigny / Martigny-Combe	2.19 ha (1.17 / 1.02)	200 hab/empl par ha	450 (234 Martigny / 216 Martigny-Combe)
Usine d'aluminium	Périphérique	Martigny	14 ha	250 hab/empl par ha	3'500
Portes du Rhône	Central	Martigny	1.55 ha	250 hab/empl par ha	380
Prévent Nord	Périphérique	Fully	1.76 ha	200 hab/empl par ha	350
Total					**7'180**

Pour rappel, le chapitre 3.2.4 a permis de chiffrer une croissance de 7'657 habitants et 1'700 emplois équivalent plein-temps pour les seules zones à bâtir dévolues au logement.

Les secteurs stratégiques permettront d'accueillir la majeure partie de la croissance attendue en matière d'habitants et d'emplois. Le solde de la croissance trouvera sa place dans les actuelles dents creuses, sur des parcelles peu ou sous-utilisées, notamment dans les zones villas, ou encore dans des éléments patrimoniaux réhabilités. Les deux cartes suivantes illustrent les actuels secteurs non-bâtis (vert), les dents creuses ou surfaces sous-utilisées (jaune) et les surfaces construites (rouge).

A noter que des réserves supplémentaires, actuellement occupées par des installations agricoles, ont été identifiées dans des secteurs bien desservis par les transports publics et en zone à bâtir. Celles-ci possèdent le potentiel de devenir de futurs pôles stratégiques. Toutefois, l'état de la planification en cours ne permet pas de les prendre en compte dans le PA4.

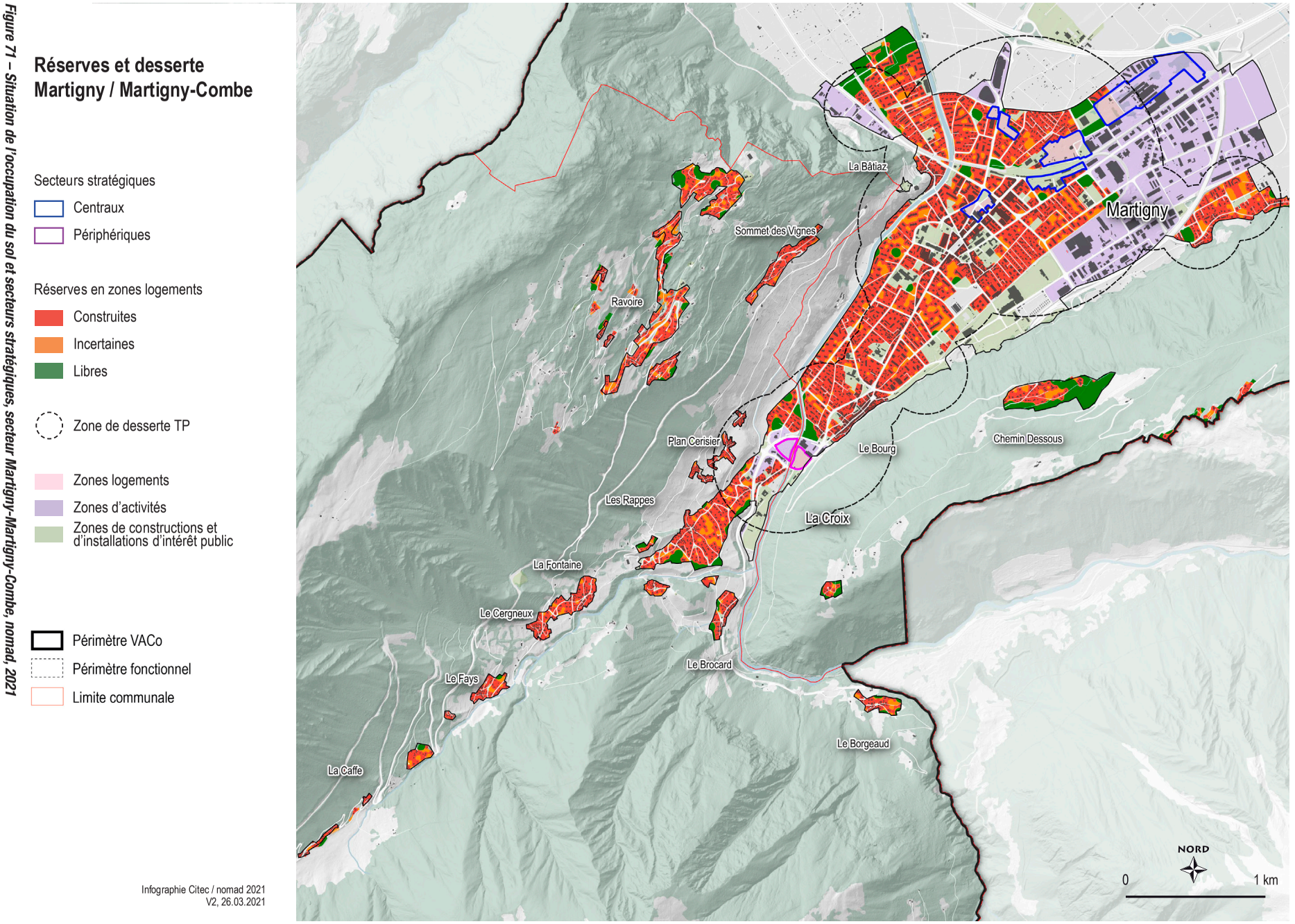


Figure 71 – Situation de l'occupation du sol et secteurs stratégiques, secteur Martigny-Martigny-Combe, nomad, 2021

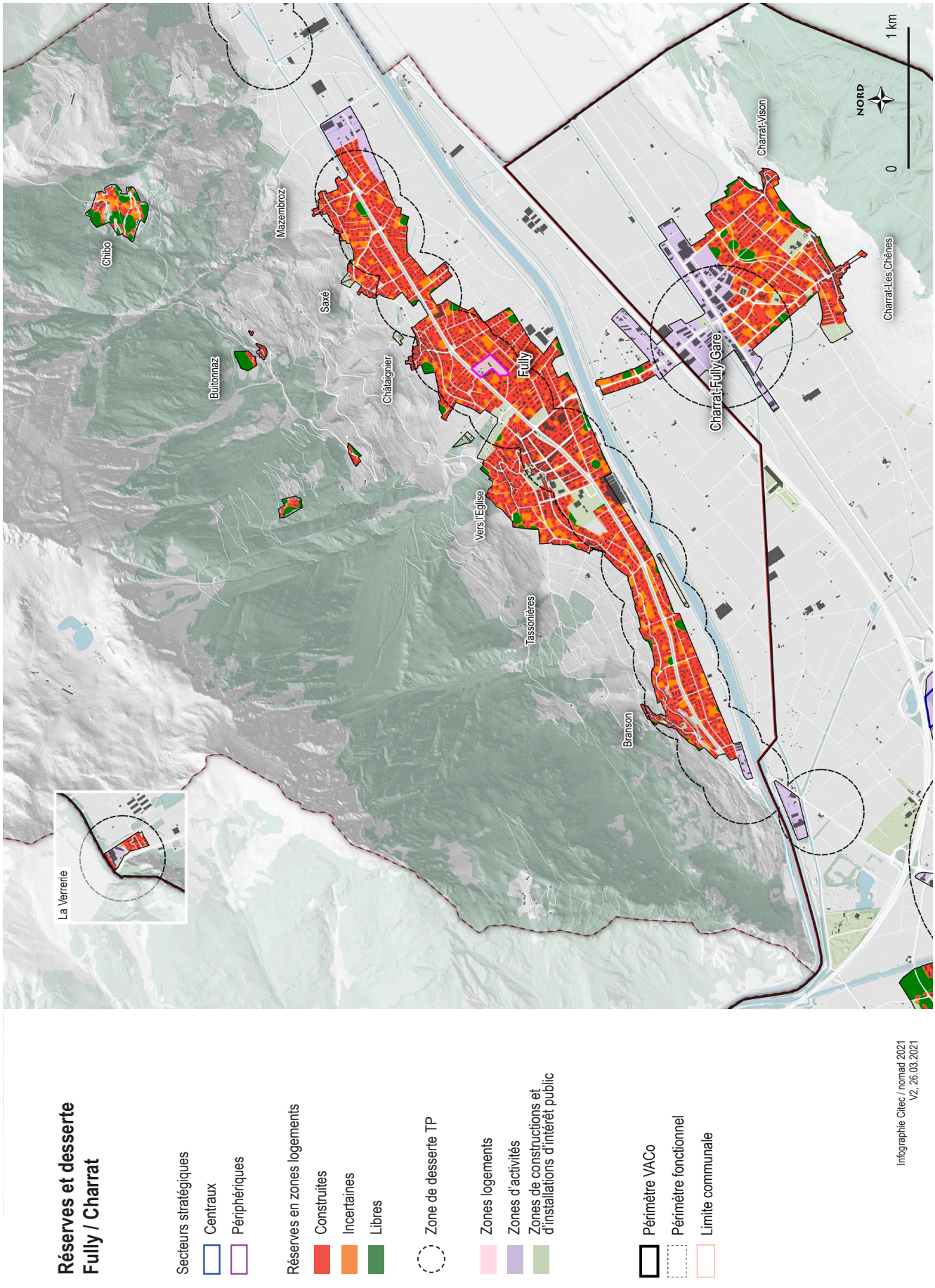


Figure 72 – Situation de l'occupation du sol et secteurs stratégiques, secteur Charrat-Fully, nomad, 2021

Les constats suivants peuvent être émis :

- A 15 ans, au niveau supra-communal, les réserves de zones à bâtir ne se situent pas forcément aux bons endroits. Fully ne dispose pas de suffisamment de réserves alors que Martigny semble disposer de suffisamment de capacité, sous réserve de la disponibilité du secteur stratégique de l'ancienne usine d'aluminium pour de futurs développements.
- À l'intérieur des communes, les réserves ne se situent pas forcément aux bons endroits. C'est le cas de Martigny-Combe, dont la majorité des terrains libres se situent sur le coteau (Sommet des Vignes, Ravoire), affichant une desserte TP moindre que les secteurs de plaine. Le parallèle peut être fait avec les communes de Martigny et de Fully qui disposent d'une part significative de leurs réserves dans les hameaux du coteau (Chemin, Buitonnaz, Chiboz), peu ou pas desservie par les transports publics.
- À noter, le cas particulier de la commune de Fully, dont l'homologation de son PAZ est actuellement bloquée. Cela freine bien évidemment ses potentiels de développement et notamment la définition de secteurs stratégiques.
- À 30 ans, horizon de planification introduit par la notion de périmètre d'urbanisation, sans mobilisation forte des réserves internes, les réserves à l'échelle de l'agglomération seront insuffisantes.

Pour répondre à ces constats, les actions suivantes devront être menées :

- **Développement vers l'intérieur,** qu'il s'agisse de dents creuses à urbaniser, de zones pavillonnaires à densifier de manière douce ou de patrimoine à rénover. Il s'agira, pour rendre cette densification acceptable, de veiller à la grande qualité des espaces publics attenants.
- **Réorientation du développement,** par des mesures proactives des acteurs institutionnels, le développement, ralenti en certains endroits par un manque de terrain, pourra être encouragé ailleurs. Ces mesures proactives peuvent concerner la viabilisation d'un secteur stratégique (mise en place d'un PAD, PQ, porté par la commune), la requalification d'espaces publics, l'amélioration des liaisons en mobilité douce et en transports publics vers les centralités ou encore l'introduction d'outils permettant une libération du foncier (outils introduits par la récente révision de la LcAT).
- **Extension de la zone à bâtir.** Il s'agit là, d'une solution partielle étant donné la forte concentration des usages et fonctions dans la plaine du Rhône. Il n'est, en effet, pas possible de pouvoir créer autant de nouvelles zones qu'il en faudrait pour accueillir la croissance attendue. Quelques secteurs, à un horizon de 30 ans, pourraient être mis en zone constructible dans chacune des communes, essentiellement dans les secteurs de plaine de l'agglomération. À ce stade, les réflexions sont portées par chacune des communes, mais feront l'objet d'une coordination régionale dans le cadre du PDi mené en parallèle au présent PA. À noter que les éventuelles extensions dépassent les horizons de réalisation des mesures du PA4.

3.4.8. Installations générant un trafic important (IGT)

Tel que le souligne la fiche C.7 du Plan directeur cantonal, il est nécessaire de coordonner efficacement l'implantation et la gestion de ces infrastructures afin d'éviter les effets indésirables de la mobilité sur l'environnement. Il a été fait le choix d'élargir la définition des IGT de la fiche du PDc afin de l'adapter à une échelle intercommunale, en incluant de plus nombreux équipements et installations susceptibles de générer du trafic et qu'il est nécessaire de coordonner avec les transports publics et les modes doux.

Le centre-ville de Martigny avec ses services, commerces et activités, concentre la grande majorité des IGT (commerces, sports, cultures, etc.).

La commune de Fully et la localité de Charrat possèdent quant à elles quelques installations susceptibles de générer un trafic important notamment la gare Charrat-Fully, ou le centre culturel de la Belle Usine et le cycle d'orientation à Fully. Si ces infrastructures sont moins importantes en termes de rayonnement, excepté la gare de Charrat-Fully, l'axe Charrat-Fully paraît tout de même être un élément important dans la mise en réseau de ces infrastructures tout comme les axes reliant toutes les petites centralités avec la ville de Martigny.

Ces éléments seront bien évidemment à considérer dans les stratégies et mesures de mobilité afin d'en assurer une accessibilité alternative à la voiture.

Tableau 8 – Liste des attracteurs principaux sur le périmètre d'agglomération

Numéro	Attracteurs	Rayonnement
1	CERM	cantonal
2	Fondation Gianadda	cantonal
3	Hôpital de Martigny	cantonal
4	Ecole professionelle	cantonal
5	Gare de Martigny	cantonal
6	Cinéma Casino	régional
7	Médiathèque Valais	régional
8	Manoir de la Ville	régional
9	Théatre Alambic	régional
10	CO Martigny	régional
11	Cinéma Corso	régional
12	Patinoire du Forum	régional
13	Barryland	régional
14	Piscine Municipale de Martigny	régional
15	Stade Octodure	régional
16	Ecole de commerce et de culture générale	régional
17	Institut de recherche idiap / Ecole Hôtel Vatel	régional
18	Centre commercial	régional
19	Western City	régional
20	Salle polyvalente et pôle sportif de Fully	régional
21	CO Fully	régional
22	Salle culturelle Belle Usine	régional
23	Gare de Charrat	régional
24	Gare Martigny Expo	régional
25	Gare Martigny Croix	régional
26	Gare Les Fumeaux	régional
27	Gare Vernayaz	régional
28	Salle du Midi	communal
29	Centre scolaire et salle poly. Martigny-Combe	communal
30	Centre scolaire et salle polyvalente Charrat	communal

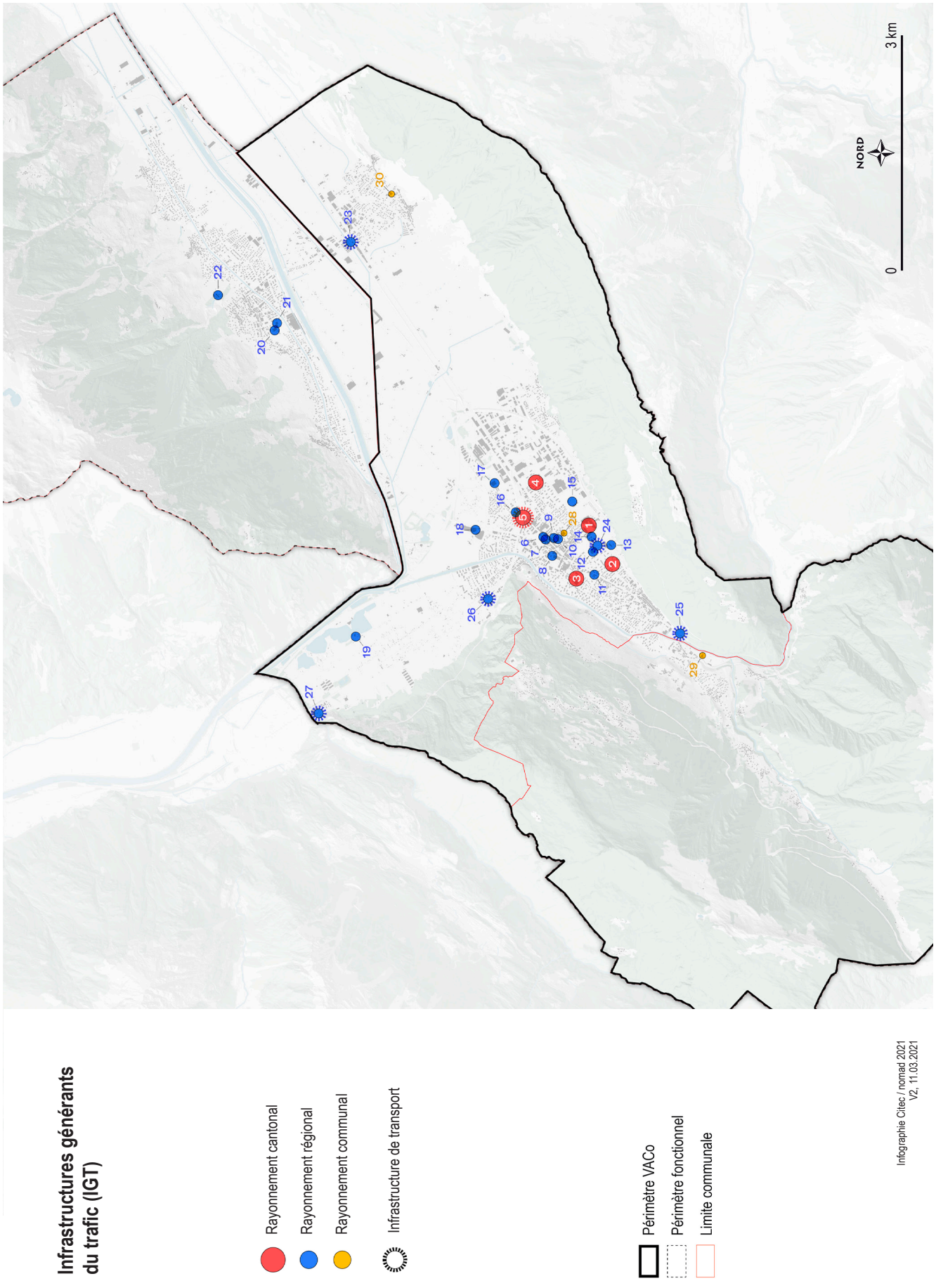


Figure 73 – Installation générant un trafic important (IGT), 2020

Forces :

- Une densité et une compacité du tissu urbain de Martigny.
- Des noyaux historiques constituant un cadre de vie préférentiel et une certaine réserve en matière de développement vers l'intérieur.
- D'importants travaux de requalification des espaces publics centraux en cours.
- Des réserves significatives de terrains en zone de logements à proximité des transports publics.
- Des réserves significatives de terrains en zone d'activités.

Faiblesses :

- Une qualité architecturale et urbanistique généralement faible, péjorant la qualité de vie en milieu urbain.
- D'importantes zones résidentielles (villas et immeubles) étalées et souvent peu desservies par les transports publics (à l'exception des zones à proximité directe des gares).
- Une faible qualité et rationalité des zones d'activités en matière d'image, de logique d'implantation et d'utilisation du sol.
- Un manque d'intégration et de transition entre les zones à bâtir et les surfaces agricoles.
- Des développements ex nihilo de quartiers récents, faiblement insérés dans leur contexte environnant.
- Une concentration des principales infrastructures à Martigny, parfois peu accessibles en transports publics ou en modes doux.
- Des réserves foncières stratégiques difficilement mobilisables.

Enjeux

- Accueillir la croissance attendue dans les limites actuelles de l'urbanisation (développement vers l'intérieur).
- Assurer une densification adaptée aux différentes typologies de l'agglomération tout en assurant l'équilibre entre densité et qualité des espaces ouverts.
- Améliorer l'intégration des nouveaux quartiers (mixités d'usages, accessibilité modes doux, etc.).
- Coordonner au niveau régional la hiérarchisation et le développement pragmatique des grands espaces encore vides (réserves stratégiques) en zone de logement et zone d'activités.
- Poursuivre le développement d'espaces publics de qualité et assurer leur mise en réseau à l'échelle de l'agglomération.
- Soigner les franges à l'interface entre la zone à bâtir et la zone agricole.

3.5. Mobilité générale

Comme dit précédemment, l'agglomération se situe à la croisée de chemins relativement importants. Son territoire est traversé pour rejoindre la France par le Col de la Forclaz et l'Italie par le Col du Grand-Saint-Bernard, mais aussi des stations touristiques valaisannes d'importance (Verbier, Pays du Grand-Saint-Bernard, Les Marécottes). De plus, il s'agit d'un point de passage obligatoire pour les habitants des vallées latérales (Entremont, Vallée du Trient) qui souhaitent rejoindre le Valais Central (et plus en amont) ou le Chablais (et le reste du territoire national).

Cette position, certes stratégique, engendre du **trafic de transit**. Cependant, les localités sont relativement bien protégées, car l'agglomération possède un bon réseau autoroutier (A9) et des routes nationales (N21 et H203) qui permettent de contourner ces centralités.

Déplacements pendulaires

Les valeurs de 2014 sont les plus récentes et sont utilisées ici, car elles sont jugées représentatives de la situation actuelle. La figure 74 illustre la **structure des déplacements** pour les flux pendulaires des communes du PDi (toutes les valeurs sont également données dans le tableau 9).

L'analyse des pendulaires à l'échelle du PDi démontre les résultats suivants :

- Les pendulaires des communes du Coude (Bovernier, Charrat, Fully, Martigny-Combe, Vernayaz et Salvan) sont principalement orientées sur la ville de Martigny.
- Les communes dites de l'Est (Chamoson, Isérables, Leytron, Riddes, Saillon) ont une part plus importante de pendulaires travaillant dans l'agglomération du Valais central (la capitale, Sion, tout particulièrement).
- Les communes dites de l'Ouest (Collonges, Evionnaz, Saint-Maurice) sont davantage orientées vers le Chablais.
- Les communes de Dorénaz, Finhaut, Trient et Saxon n'ont pas d'orientation prononcée pour une agglomération en particulier.

Il reste à préciser que **le nombre de pendulaires entrant dans l'agglomération** (Martigny, Charrat, Martigny-Combe) **est supérieur aux pendulaires sortants.**

Tableau 9 – Pendulaires PDi

Commune d'habitation	Part des pendulaires travaillant à				
	Martigny	Valais Central	Chablais	Riviera Lausanne	Autres communes
Bovernier	39%	3%	9%	2%	47%
Chamoson	6%	30%	3%	3%	58%
Charrat	51%	10%	5%	4%	30%
Collonges	17%	4%	27%	3%	48%
Dorénaz	21%	4%	22%	5%	48%
Evionnaz	13%	4%	35%	5%	43%
Finhaut	16%	3%	15%	0%	66%
Fully	26%	11%	7%	4%	52%
Isérables	7%	19%	1%	1%	72%
Leytron	12%	16%	2%	2%	68%
Martigny	65%	7%	6%	4%	18%
Martigny-Combe	59%	7%	6%	4%	24%
Riddes	9%	23%	2%	2%	64%
Saillon	14%	26%	4%	2%	54%
Saint-Maurice	7%	5%	61%	5%	22%
Salvan	29%	7%	7%	4%	53%
Saxon	20%	17%	5%	4%	54%
Trient	17%	0%	13%	0%	70%
Vernayaz	31%	7%	17%	6%	39%

Source : STATPOP, AHV, STATENT, 2014

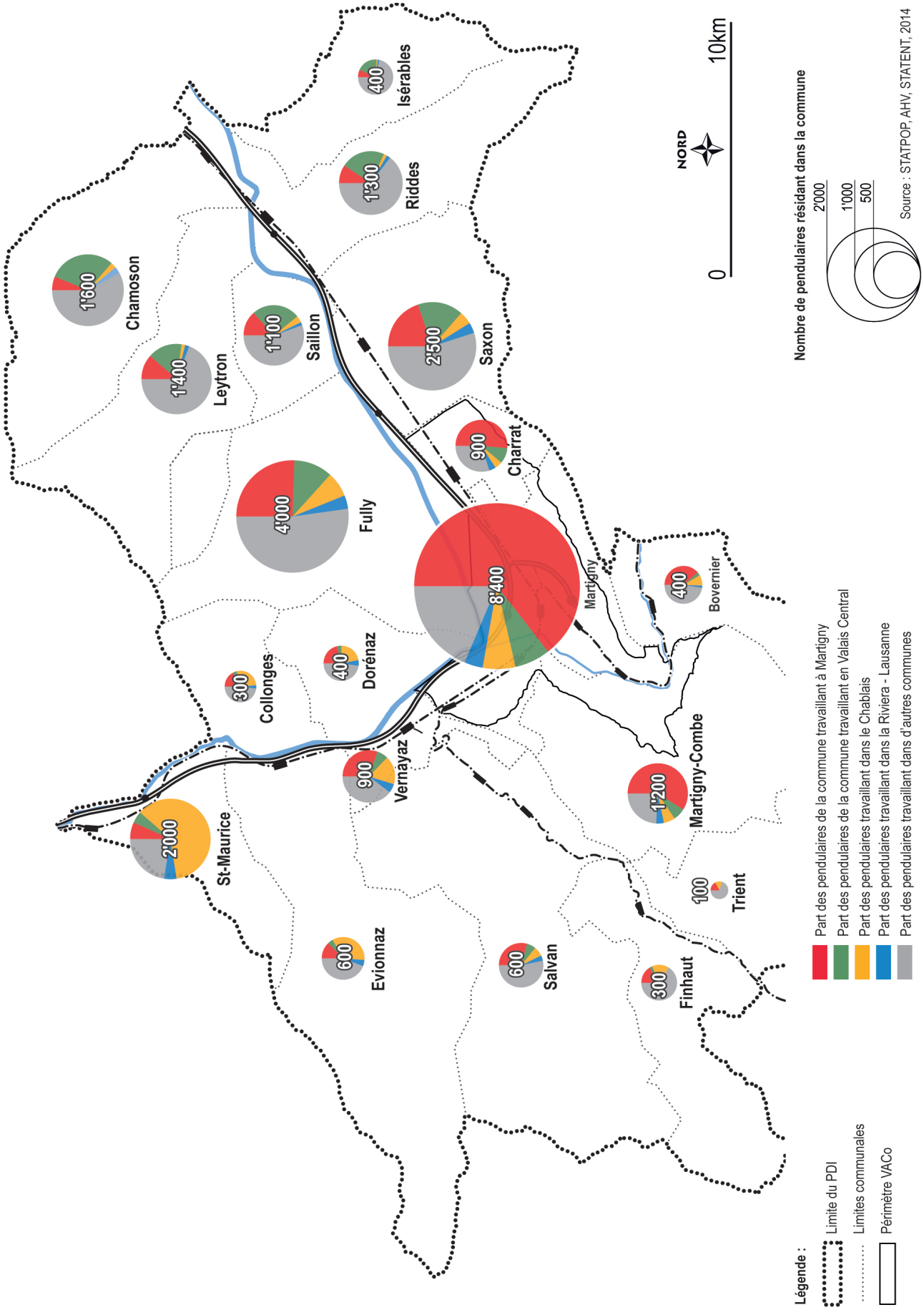


Figure 74 – Structure des déplacements des pendulaires des communes du PDi (avant la fusion de Charrat avec Martigny)

La figure 75 illustre la structure des déplacements pour les **flux pendulaires à l'intérieur du périmètre fonctionnel de l'agglomération**. Les flux convergent vers Martigny où il y a une concentration d'emplois, pour les communes de Martigny-Combe et de Fully. Plus de la moitié des Martignerains travaillent dans leur commune.

Tableau 10 – Répartition des actifs résidant dans le périmètre d'agglomération (STATPOP, AVS, STATENT, 2018)

Commune	Total des actifs	Travaillant dans leur commune	Travaillant dans le périmètre Vaco de l'agglomération (leur commune y compris)	Travaillant hors de l'agglomération
Martigny (Charrat)	9'956	56%	61%	39%
Martigny-Combe	1'197	20%	57%	43%

Tableau 11 – Répartition des actifs résidant dans le périmètre fonctionnel (STATPOP, AVS, STATENT 2018)

Commune	Total des actifs	Travaillant dans leur localité	Travaillant dans le périmètre fonctionnel (leur commune y comprise)	Travaillant hors périmètre fonctionnel
Martigny (Charrat)	9'956	56%	63%	37%
Martigny-Combe	1'197	20%	58%	42%
Fully	4'413	32%	58%	42%

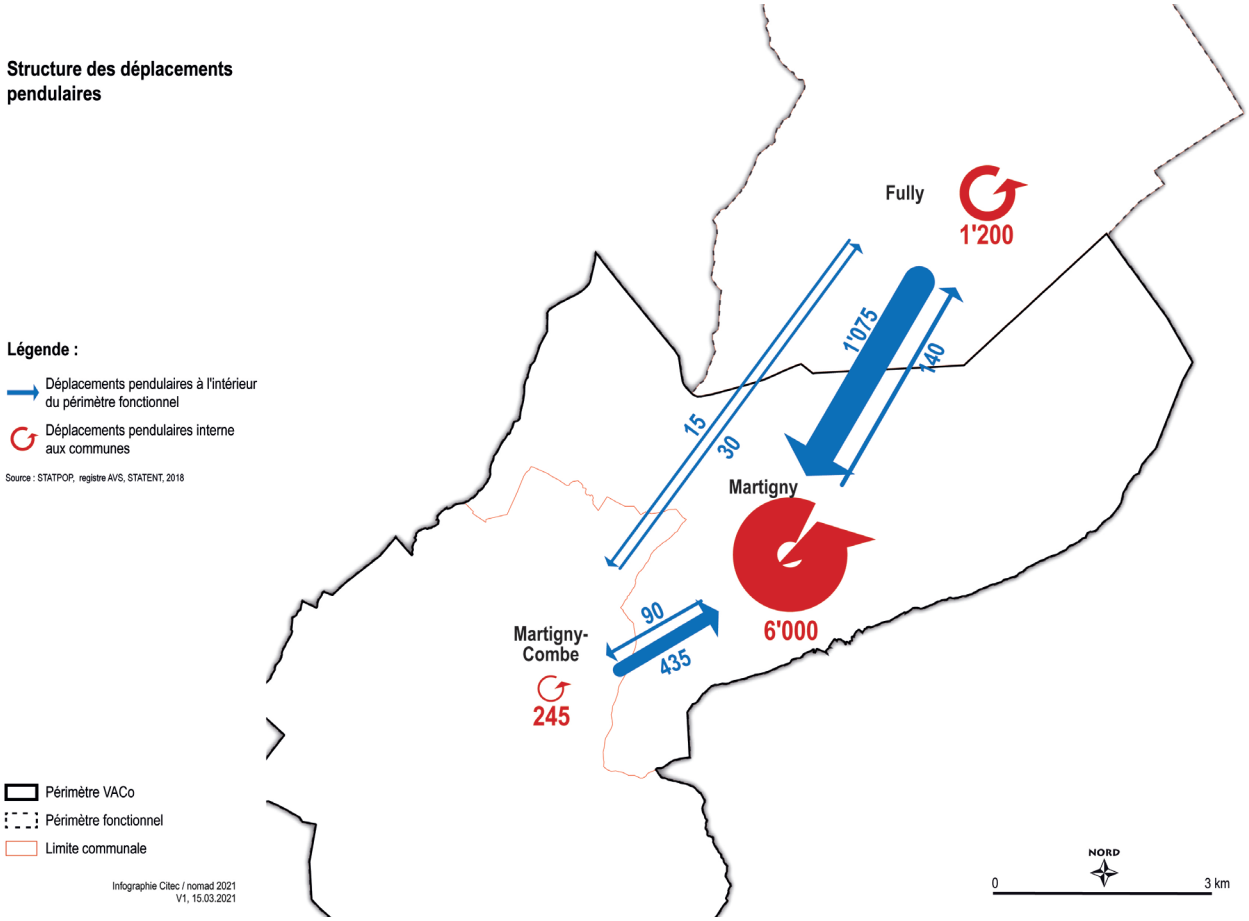


Figure 75 – Structure des déplacements des pendulaires de l'agglomération

Parts modales

Déplacements vers/hors l'agglomération (périmètre fonctionnel)

Les déplacements vers l'agglomération et hors agglomération se font majoritairement en transports individuels motorisés (données 2015-2017). Les données restent inchangées par rapport à la période 2011 à 2015. **Malgré un réseau ferroviaire efficace, le transport individuel motorisé tend à rester le mode privilégié pour entrer et sortir de l'agglomération.** Il y a là un véritable potentiel pour favoriser l'utilisation des transports publics pour ce type de déplacement.

Type de pendulaire	TIM	TP	MD
Pendulaires entrants + sortants de l'agglo	81%	18%	1%

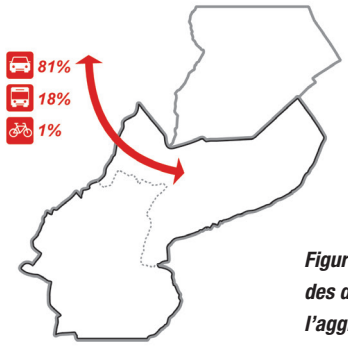


Figure 76 – Parts modales actuelles des déplacements de/vers l'agglomération

Déplacements internes entre les localités du périmètre fonctionnel de l'agglomération

Les déplacements entre les localités de l'agglomération se font principalement en voiture individuelle (92%). Les déplacements en transports publics concernent essentiellement les scolaires captifs dans les bus urbains ou régionaux (rabattement en gare de Martigny). Dans le périmètre fonctionnel, les déplacements pendulaires les plus importants se font entre Fully (commune résidentielle) et Martigny (lieu de travail et d'étude).

Les localités de l'agglomération étant toutes situées en plaine (excepté le coteau de Martigny-Combe) de surcroît avec des distances relativement faibles, un fort potentiel pour les modes doux est à exploiter (topographie favorable, temps de parcours concurrentiels, etc.).

Type de pendulaire	TIM	TP	MD
Pendulaires internes à l'agglo (exceptés internes localités)	92%	6%	2%

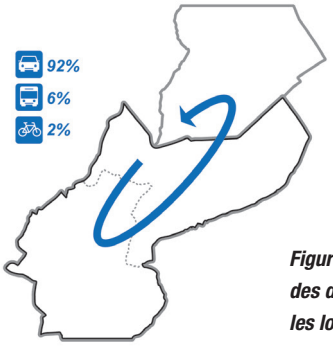


Figure 77 – Parts modales actuelles des déplacements entre les localités

Déplacements internes

En ce qui concerne les déplacements à l'intérieur des localités, **la mobilité douce (marche et vélo) est déjà bien présente pour les échanges internes (38%)**. Cette forte proportion s'explique par la relative compacité de la ville de Martigny (distances tout à fait adaptées à la marche ou au vélo) et par la bonne mixité entre habitants et emplois à Martigny. L'enjeu est ici de faire encore mieux en combinant différentes mesures (contraignantes sur le réseau routier et le stationnement / incitatives et volontaristes en faveur des modes doux et des transports publics).

Type de pendulaire	TIM	TP	MD
Pendulaires internes localités	60%	2%	38%

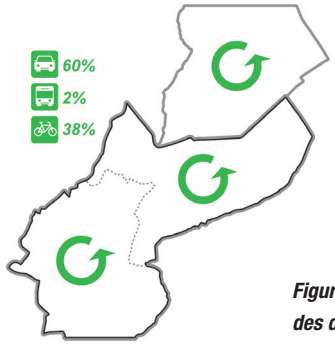


Figure 78 – Parts modales actuelles des déplacements internes

Indicateur MOCA n°1 – Répartition modale

Le tableau 12 ci-dessous recense la part modale pour les transports individuels motorisés sur la base de la distance journalière moyenne effectuée par la population résidente de chaque agglomération.

Tableau 12 – Part des transports individuels motorisés (ARE, 2018)

	2010	2015
Martigny	96.8%	70.3%
Petites agglomérations	63.8%	66.2%
Toutes les agglomérations	66.4%	66.1%

L'évolution est très encourageante, car une importante baisse de la part modale voiture peut être constatée entre 2010 et 2015. Cette diminution est due notamment à l'augmentation de la qualité de desserte des autres modes de transports. En comparaison nationale, la part des transports individuels motorisés dans l'agglomération du Coude du Rhône reste toujours supérieure.

Pour rappel, ces données concernent le périmètre VACo tel qu'il a été annoncé au 01.01.2018, c'est-à-dire Martigny et Martigny-Combe sans Charrat (avant la fusion avec Martigny), ni Fully (commune hors périmètre VACo).

3.5.1. Transports publics

Offre

En termes d'offre en transports publics (figure 79), l'agglomération du Coude du Rhône est aujourd'hui desservie par :

Le rail :

- Réseau national, ligne du Simplon (IR).
- Réseau régional, ligne St-Gingolph – Brig (RER Valais).
- Réseau régional, lignes Martigny – Orsières – Le Châble (Verbier) et Martigny – Châtelard.

Tableau 13 – Offre ferroviaire (cadence par arrêt et par ligne)

HP : heures de pointe, HC : heures creuses

Gares de l'agglomération	Inter regio (IR)	Regio (RER)	Régional Martigny – Châtelard (MC)	Régional Martigny – Orsières (MO)
Martigny, gare	30'	30'	60' HC / 30' HP	30'
Charrat – Fully	-	30'	-	-
Martigny-Bourg	-	-	-	60' HC / 30' HP
Martigny-Croix	-	-	-	60' HC / 30' HP
Vernayaz, MC	-	-	60' HC / 30' HP	-
Les Fumeaux	-	-	60' HC / 30' HP	-

La route (bus) :

- Trafic régional : cinq lignes radiales en rabattement sur la gare routière de Martigny dont la principale est la ligne 12.311 Martigny-Sion, cadencée à la demi-heure. Les quatre autres, à destination de Ravoire (via Martigny-Combe), Trient, Chemin, Evionnaz (via Vernayaz, Dorénaz et Collonges) et Aoste (trafic international) offrent toutes moins de 10 paires de courses journalières.
- Trafic urbain : trois lignes en rabattement sur la gare routière de Martigny avec un cadencement à la demi-heure et au quart d'heure en heure de pointe pour la ligne 12.201 principale (desserte du centre-ville) et une cadence à l'heure, respectivement à la demi-heure en heure de pointe pour la ligne 12.202 qui dessert le quartier du Guercet. La ligne 12.203 n'est pas cadencée, les horaires actuels sont adaptés aux besoins des scolaires.
- Commandité par l'association du Bus Urbain de Martigny (BUM), le réseau urbain dessert également la commune de Martigny-Combe par l'arrêt terminus de la ligne 12.201 (Martigny-Croix, Croisée).

Tableau 14 – Offre en transports publics routiers

Mode	Numéro	Itinéraire	Cadence [min]
Trafic international	12.211	Martigny – Aoste	>>60
Bus régional	12.213	Martigny – Trient	>60
	12.214	Martigny – Ravoire	>60
	12.215	Martigny – Chemin	>60
	12.220	Martigny – Evionnaz	>60
	12.311	Martigny – Sion	30
Bus urbain	12.201	Martigny, gare – Martigny-Croix	30 HC / 15 HP
	12.202	Martigny, gare – Le Guercet	60 HC / 30 HP
	12.203	Bassin du Manoir – Bonnes-Luites	>60

La couverture du territoire est relativement bonne. Les lignes régionales en traversée de Martigny sont déviées de l'axe principal d'entrée en ville (av. du Gd-St-Bernard) de manière à assurer également une desserte plus fine et complémentaire des quartiers denses non desservis par le réseau urbain à l'exemple du quartier de la Fusion (Ouest de Martigny) avec les lignes 12.213, 12.214 et 12.215. D'une certaine manière, la ligne 12.220 joue le même rôle pour le quartier Milieu/Ottan aujourd'hui non desservi par le réseau urbain.

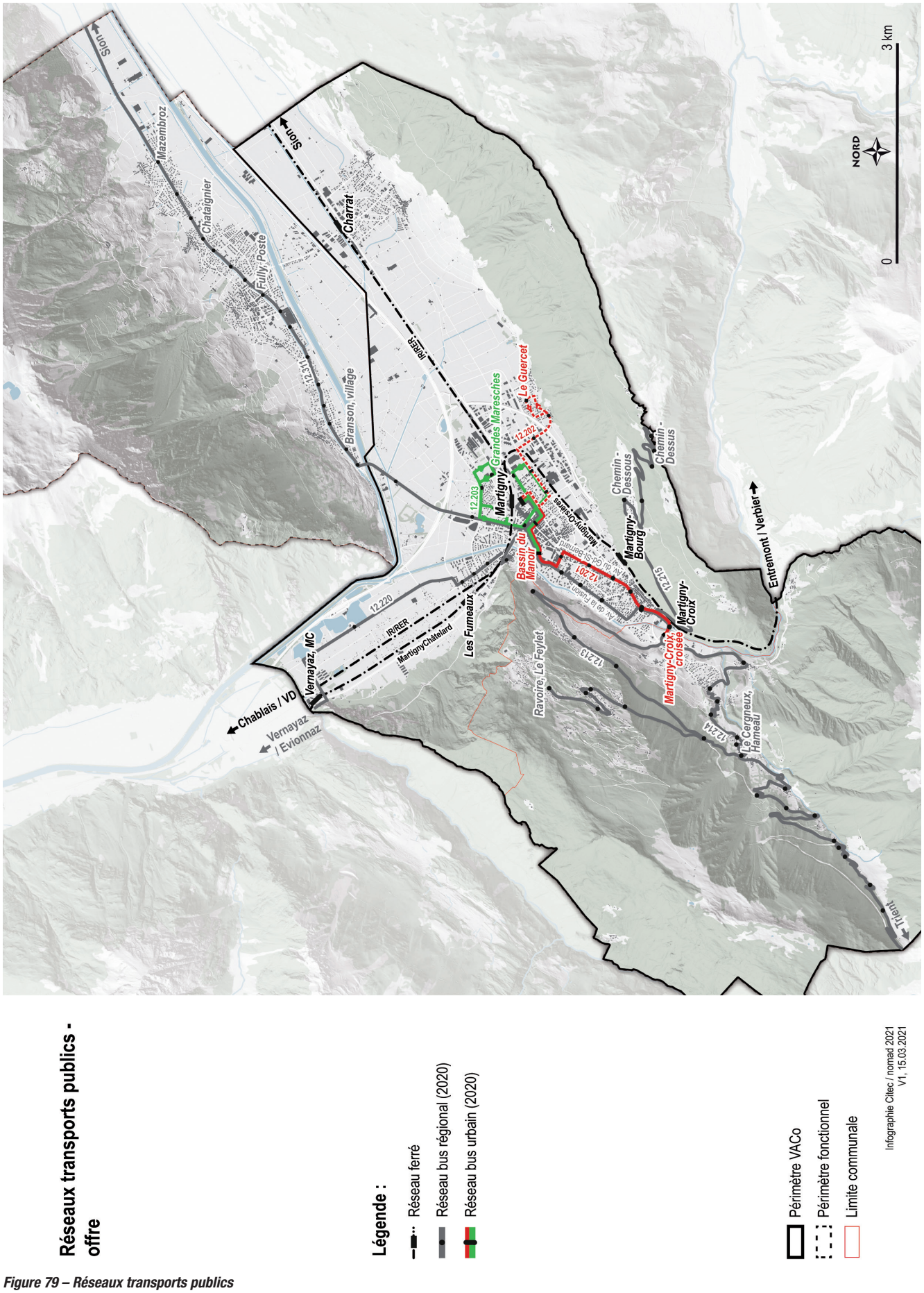


Figure 79 – Réseaux transports publics

Qualité de desserte

La figure 81 renseigne la qualité de la desserte en relation avec les densités des habitants et des emplois à l'hectare. En règle générale, les secteurs où se concentrent de fortes densités ont une qualité de desserte très bonne à moyenne (A-B-C), c'est notamment le cas pour les quartiers à proximité de la gare principale de Martigny. Le bus urbain, en complément des lignes régionales, permet de garantir aux quartiers d'habitations denses de part et d'autre de l'av. du Gd-St-Bernard un niveau de desserte moyen à faible. En règle générale, la desserte par les bus régionaux seule ne permet pas de dépasser une qualité de desserte de niveau D. C'est notamment le cas pour les hameaux de Martigny-Croix, desservis par les lignes régionales 12.214 et 12.213 et le village de Chemin-Dessus desservi par la ligne régionale 12.215.

Par contre, à Fully, les zones à forte densité (Vers l'Église) ont une desserte faible. À Charrat, là où le niveau de desserte est moyen à faible (C et D) grâce à la gare régionale, la densité des habitants et des emplois est relativement faible.

À Martigny, les principaux secteurs avec une desserte marginale ou inexistante sont les zones d'activités de part et d'autre de la jonction autoroutière (E27) reliant l'A9.

Le niveau faible de la desserte pour les quartiers périphériques que sont les quartiers du Milieu, du Guercet, ou encore de la Fusion est toutefois à mettre en rapport avec la taille de la ville de Martigny. La plupart des parcours depuis les quartiers d'habitations vers le centre et la gare peuvent se réaliser à pied sans dépasser la vingtaine de minutes (place Centrale – place de Martigny Bourg en 15 minutes à pied).

Le vélo représente le mode de transport le plus attractif pour les déplacements internes, en raison de courtes distances évoquées ci-dessus et d'une topographie favorable. Martigny-Bourg est à moins de 10 minutes de la gare CFF, pour un trajet de 1.8 km et une différence de niveau de 30 mètres.

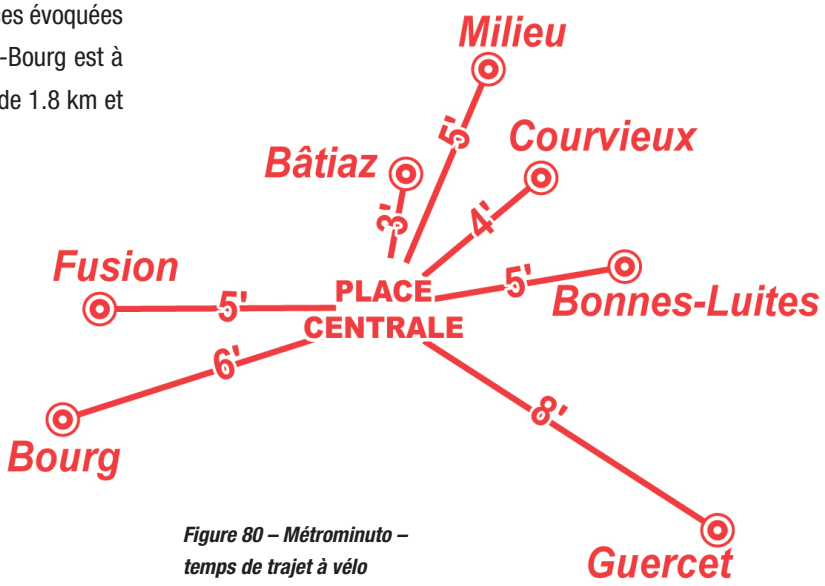


Figure 80 – Métrominuto – temps de trajet à vélo

Indicateurs MOCA n°3 et n°4 – Desserte en transports publics des habitants et emplois

Répartition des habitants et des emplois selon la classe de desserte en TP

Tableau 15 – Qualité de desserte par les transports publics à Martigny en 2017[8]

		Niv. A	Niv. B	Niv. C	Niv. D	-
Martigny	Habitants 2017	24,7%	15,5%	13,0%	32,6%	14,2%
	Habitants 2014	10.8%	14,5%	20,7%	36,0%	18,0%
Petites agglomérations	Habitants 2017	6.7%	14.2%	30.9%	34.3%	13.9%
	Habitants 2014	6.2%	13.1%	28.7%	35.4%	16.7%

Tableau 16 – Répartition des emplois en fonction des classes de desserte

		Niv. A	Niv. B	Niv. C	Niv. D	-
Martigny	Emplois 2017	26,0%	24,4%	18,0%	14,8%	16,8%
	Emplois 2014	11,2%	12,3%	34,1%	31,1%	11,2%
Petites agglomérations	Emplois 2017	15.4%	18.9%	26.1%	26.2%	13.3%
	Emplois 2014	15.4%	16.8%	25.2%	28.0%	14.6%

Les indicateurs MOCA n°3 et n°4 révèlent une augmentation importante du pourcentage d'habitants et d'emplois très bien desservis (catégorie A) due à la densification des quartiers stratégiques proches des gares. Ces données datent de 2017, avant la refonte du réseau de bus en 2020 et l'augmentation significative des cadences (un cadencement à la demi-heure et au quart d'heure en heures de pointe pour la ligne 12.201 principale – desserte du centre-ville – et une cadence à l'heure, respectivement à la demi-heure en heures de pointe pour la ligne 12.202 qui dessert le quartier du Guercet).

Pour rappel, ces données concernent le périmètre VACo tel qu'il a été annoncé au 01.01.2018, c'est-à-dire Martigny et Martigny-Combe sans Charrat (avant la fusion avec Martigny), ni Fully (commune hors périmètre VACo).

[8] *Les niveaux de qualité de desserte par les transports publics dépendent du type de moyens de transport et de la cadence par arrêt, ainsi que de la distance entre les arrêts. Ils sont définis comme suit :*
Niveau A: Très bonne desserte / Niveau B: Bonne desserte / Niveau C: Desserte moyenne / Niveau D: Faible desserte / Aucun niveau : Desserte marginale ou inexistante

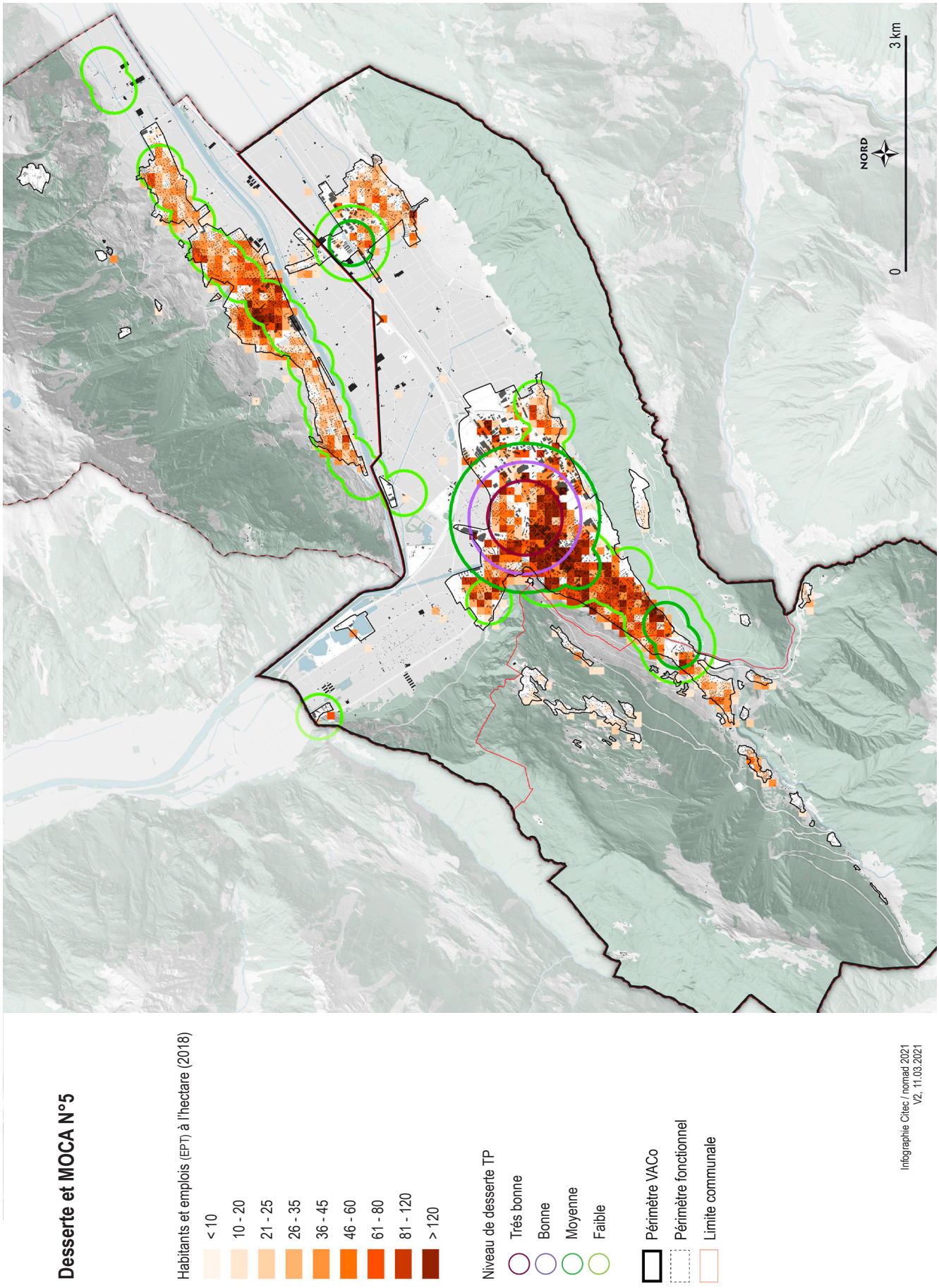


Figure 81 – Niveaux de desserte et des densités habitants/emplois

Demande

La figure 82 et la figure 83 illustrent la fréquentation des lignes de transports publics routiers (données de 2019) et ferroviaires (données de 2019). Le tracé des lignes 12.202 et 12.203 est aujourd'hui différent. En ce qui concerne le réseau urbain, il y a une importante demande pour la liaison Martigny-Bourg – Martigny Gare (via l'avenue du Gd-St-Bernard). La demande pour les lignes régionales est relativement faible, excepté pour la liaison Martigny Gare – Fully (jusqu'à Fully Poste).

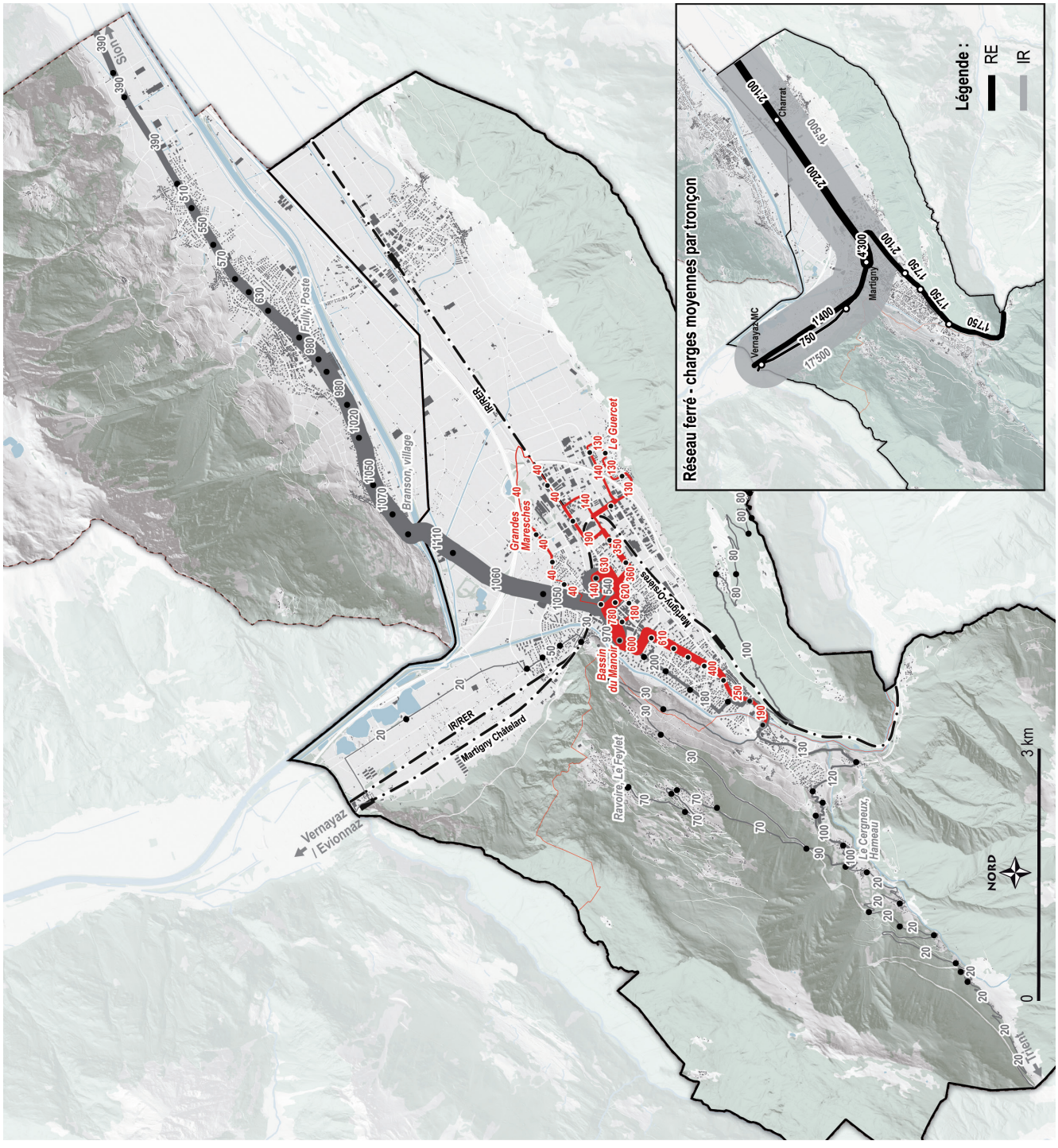


Figure 82 –Demande en transports publics, charges par tronçon (2019)

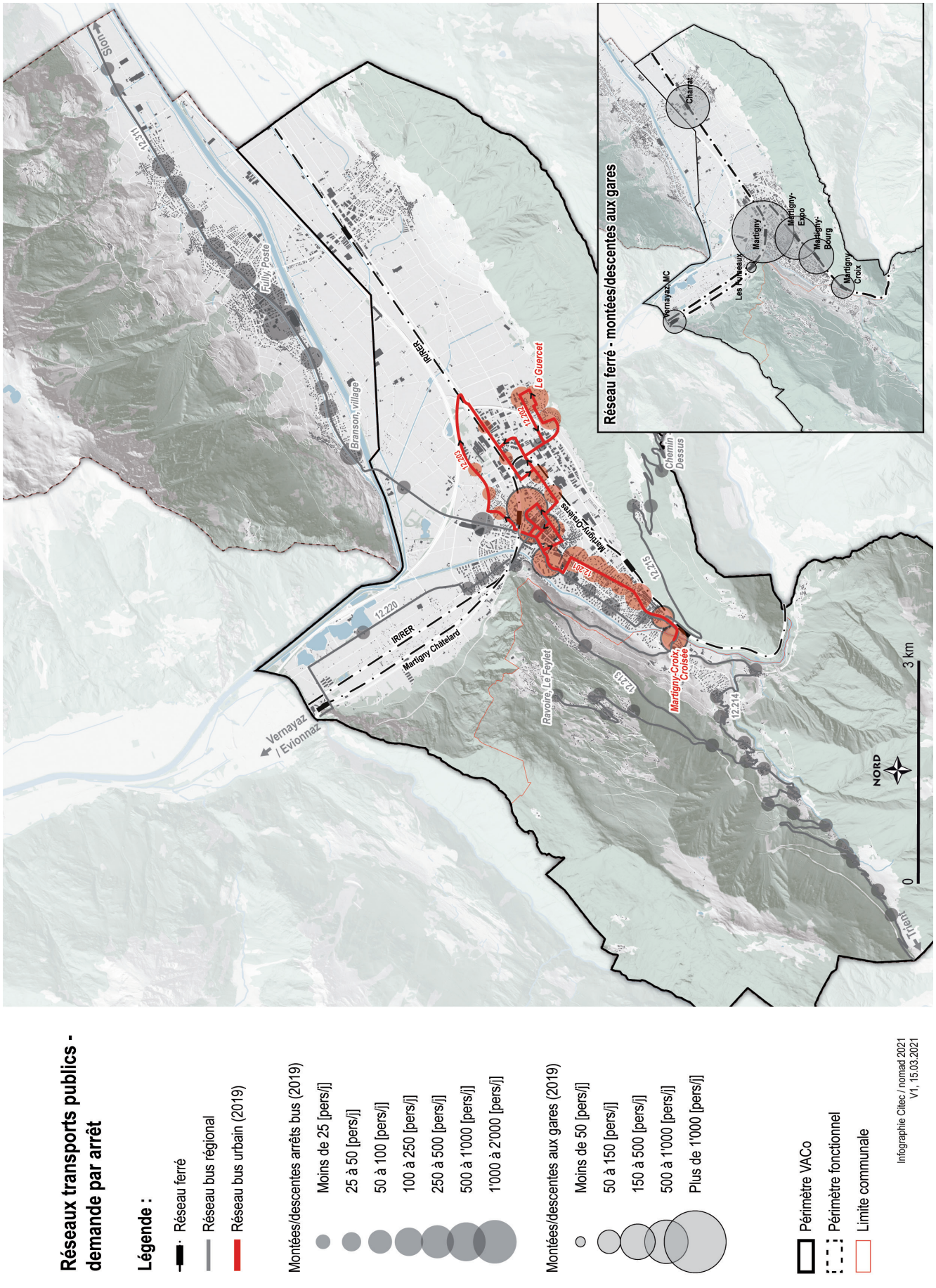


Figure 83 – Demande en transports publics, montées et descentes journalières par arrêt (2019)

3.5.2. Transports individuels motorisés

La figure 84 illustre la **hiérarchie dite « fonctionnelle » du réseau routier** sur l'ensemble du périmètre fonctionnel. À l'échelle régionale, l'autoroute A9 et la H21 (tunnel du Mont-Chemin) offrent aux communes du périmètre d'agglomération une **très bonne accessibilité routière**.

Martigny, la ville-centre de l'agglomération, possède **trois points d'accès** à l'autoroute (jonctions Martigny-Fully, Martigny-Expo et la sortie Ouest du Tunnel Mont-Chemin) ; Martigny dispose ainsi d'un accès au réseau autoroutier depuis le Nord, le Sud et l'Ouest, **ce qui permet de très bien répartir le trafic**.

Le village de Charrat et la commune de Fully ont comme points d'accès deux jonctions (Martigny-Fully à l'Ouest et Saxon à l'Est). Cette **colonne vertébrale est directement connectée aux deux liaisons internationales** ; la route de la Forclaz (Trient ; France) et la route du Grand-Saint-Bernard (Entremont ; Italie).

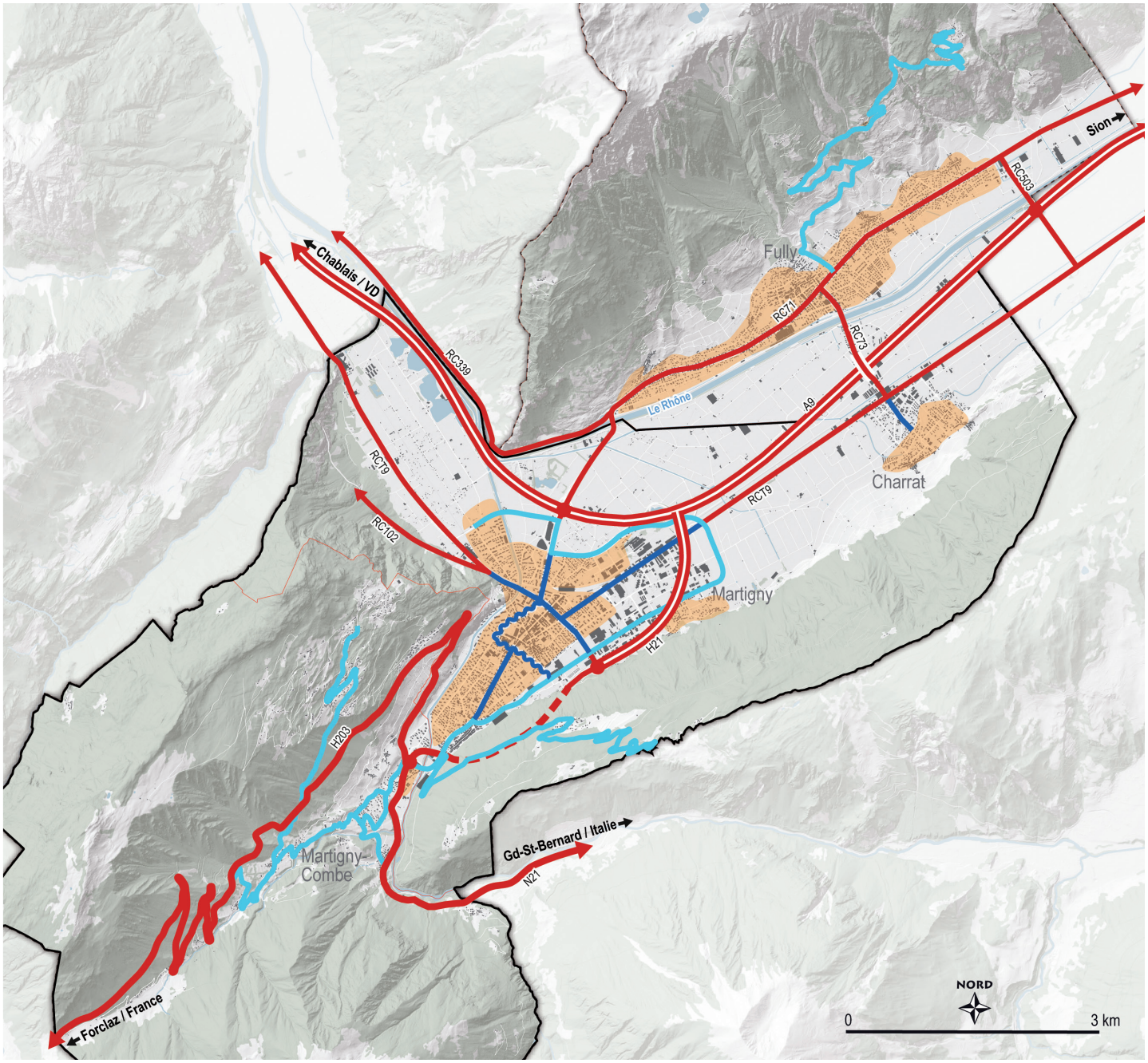
Le **réseau routier cantonal complète la desserte des communes** en les traversant (pour Martigny, Martigny-Combe et Fully) ou en les longeant (pour Charrat). Pour la ville-centre de Martigny, le **schéma de circulation fonctionne en anneau à deux échelles** :

- Un **réseau d'accessibilité** (incomplet à ce jour) qui permet de contourner la ville et les zones à bâtir (route d'Ottan, Grandes-Maresches, route du Levant, av. du Gd-St-Bernard).
- Un **réseau secondaire** qui permet de protéger le centre-ville.

La quasi-totalité du réseau routier communal de l'agglomération est exploitée en zones modérées ou est en cours de planification. Martigny est d'ailleurs la ville valaisanne qui dispose du meilleur pourcentage de rues en zone 30 et zone de rencontre.

Figure 84 – Hiérarchie du réseau routier

Hiérarchie du réseau routier



Légende :

- Réseau autoroutier et jonction (transiter)
- Réseau routier international (transiter)
- Réseau routier principal (transiter et relier)
- Réseau d'accessibilité (transiter et relier)
- Réseau secondaire (collecter)
- Réseau secondaire modéré (collecter)
- Réseau modéré (accéder)

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V1, 15.03.2021

La figure 85 illustre le **trafic journalier moyen (TJM) pour les axes structurants du périmètre d'étude**. Ces valeurs sont issues du plan de charges de l'État du Valais ainsi que de plusieurs études récemment menées. Son analyse amène les quelques commentaires suivants :

- Le réseau autoroutier à la hauteur de Martigny dépasse les 35'000 vhc/j.
- L'**avenue de Fully** (19'000 vhc/j) est clairement **l'axe le plus chargé d'entrée en ville.**
- Suivent la **rue du Léman** et le **tunnel du Mont Chemin** avec 16'500 vhc/j.
- Hors centre-ville de Martigny, **les axes cantonaux RCT9** (direction Charrat et direction Vernayaz), RC71 (av. de Fully) et **RC73** (entre Charrat et Fully) ainsi qu'au centre-ville, l'av. du Gd-St-Bernard et la rue du Levant, sont caractérisés par un trafic compris **entre 6'500 et 10'000 vhc/j.**
- Tous les **autres axes ont des valeurs égales ou inférieures à 5'000-6'000 vhc/j**, soit des charges relativement faibles et adaptées à diverses affectations plus favorables aux modes doux notamment (zone 30 ou zone de rencontre).

Le tableau 17 ci-dessous complète l'analyse des charges de trafic en indiquant l'évolution de la demande depuis les années 2000.

Tableau 17 – Transport individuel : charges journalières de 2000 à 2019

	TJM 2000	TJM 2005	TJM 2010	TJM 2015	TJM 2019	Remarques
RCT9 Charrat-Martigny	5'000	5'500	6'000	9'000	8'500	Compté en 2006, 2013 et 2019
RCT9 Vernayaz-Martigny	8'000	9'500	6'000	7'000	**6'500**	Compté en 2010
RCT9 Rue du Léman	-	-	**14'000**	15'500	16'500	Compté en 2007, 2012 et 2016
RC73 Charrat-Fully	-	-	-	6'000	6'500	Compté en 2013 et 2018
RC 71 Fully (traversée)	-	-	7'000	7'500	7'500	Compté de 2009 à 2010 puis en 2013
RC71 Av. de Fully	12'000	13'000	17'000	18'000	19'000	Compté de 2008 à 2010 puis en 2016
RC90 Rue du Levant	-	-	6'500	8'000	8'500	Compté de 2010 à 2011
409 Av. du Gd-St-Bernard	-	-	**8'000**	9'000	9'500	Compté en 2014
H21Tunnel Mont-Chemin	**9'500**	**10'500**	**12'500**	**15'500**	16'500	Compté de 1995 à 2018
H21 Rte du Gd-St-Bernard	12'000	**11'000**	**13'000**	**15'000**	-	Compteur OFROU

Sources : données statistiques Canton du Valais, SDM (valeurs **comptées** *ou estimées)*

D'une manière générale, toutes les valeurs de tous les axes structurants du périmètre d'étude augmentent linéairement (entre +20% et +40% en 10 ans, soit +2.0% à 3.5% par an en moyenne ; entre 2010 et 2019).

Considérant les projections pour les habitants et les emplois dans 15 ans, +8'000 à 10'000 habitants, respectivement +1'000 à 4'000 emplois (selon les méthodes de prévision), il y a peu de raisons que la courbe du trafic se tasse. Cependant, il y a plutôt lieu de considérer la fourchette habituelle pour l'augmentation de trafic annuelle soit entre +1% et +2% par an.

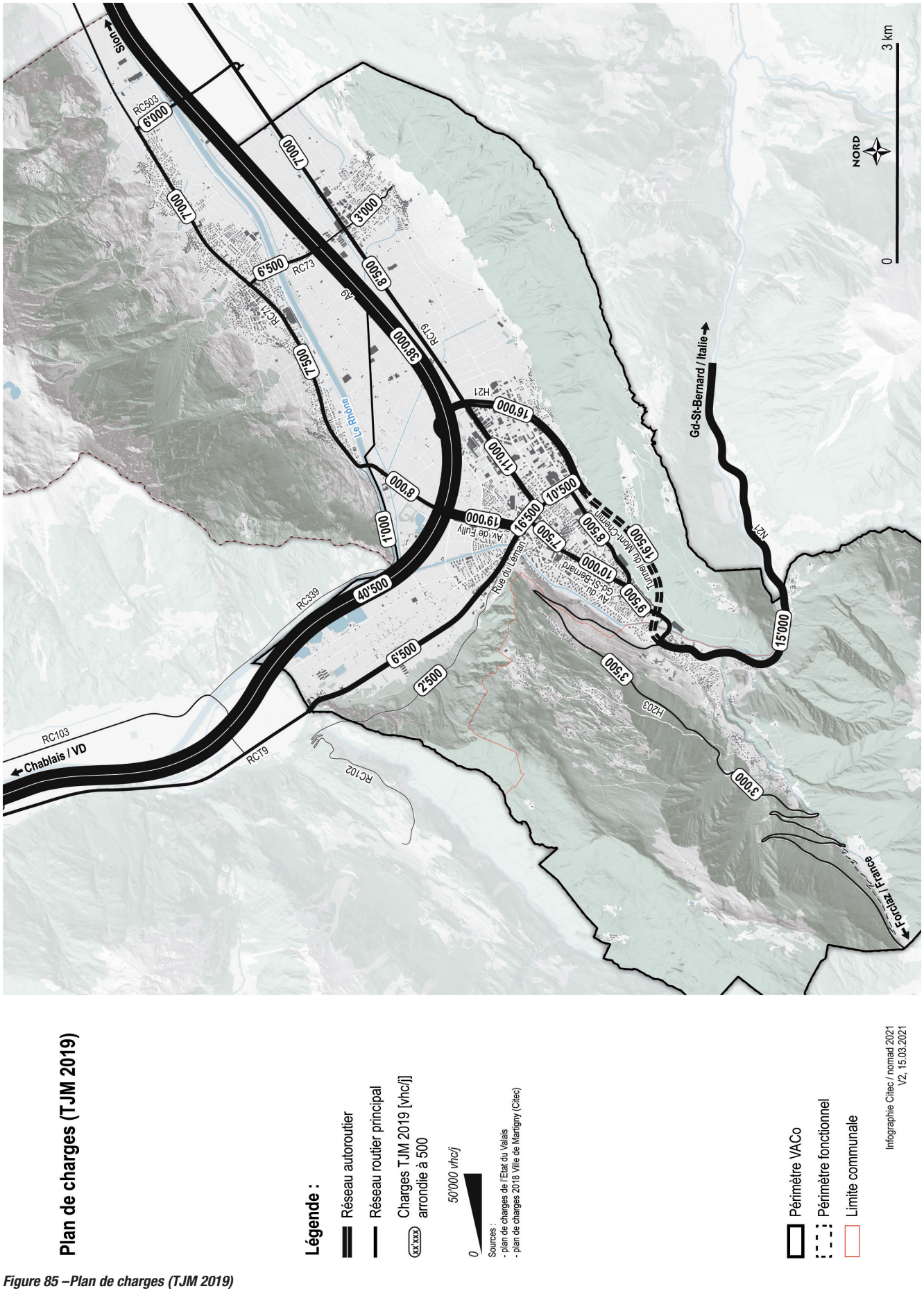


Figure 85 –Plan de charges (TJM 2019)

La figure 86 analyse les charges de trafic actuelles et les capacités des axes routiers et carrefours les plus sollicités. En heures creuses, le fonctionnement du réseau routier est assuré. **En heures de pointe** (matin et soir), **différents tronçons sont saturés** avec pour conséquences des remontées de files, des temps de trajets rallongés, des difficultés de progression des bus, etc. Ces tronçons critiques sont mentionnés en rouge sur la figure et **se concentrent à l'échelle de la ville-centre de Martigny**. Il s'agit principalement de :

- **L'avenue de Fully et le giratoire Fully/Léman**, avec près de 20'000 vhc/j. Le soir (plus de 1'000 vhc/h dans les deux directions) la situation sur cet axe est encore plus critique, car aux flux pendulaires forts s'ajoute le trafic en lien avec la zone commerciale bordant cet axe. La situation est donc problématique avec des remontées de files sur toutes les quatre branches du giratoire.
- **L'axe principal traversant le centre-ville d'Est en Ouest** (rue du Léman et av. des Neuvilles) avec une succession de giratoires et une demande trop élevée sur ces axes structurants. Les difficultés de progression s'étendent sur l'ensemble de l'axe, depuis le giratoire Fully/Léman à l'Ouest jusqu'au giratoire Levant/Neuvilles (jonction d'autoroute Martigny-Expo) avec des reports également sur les axes perpendiculaires (route du Levant) et des impacts négatifs sur les autres modes (traversées piétonnes difficiles).
- **Du giratoire Gd-St-Bernard/H21** en entrée Sud-Ouest qui est ponctuellement surchargé ; la situation est toutefois moins critique que dans les autres cas. Cet axe est particulièrement surchargé les week-ends d'été et d'hiver lorsque se cumulent les motifs pendulaires avec les motifs de loisirs/vacances (en lien avec les destinations touristiques Verbier/Val de Bagnes et Pays du Saint-Bernard).

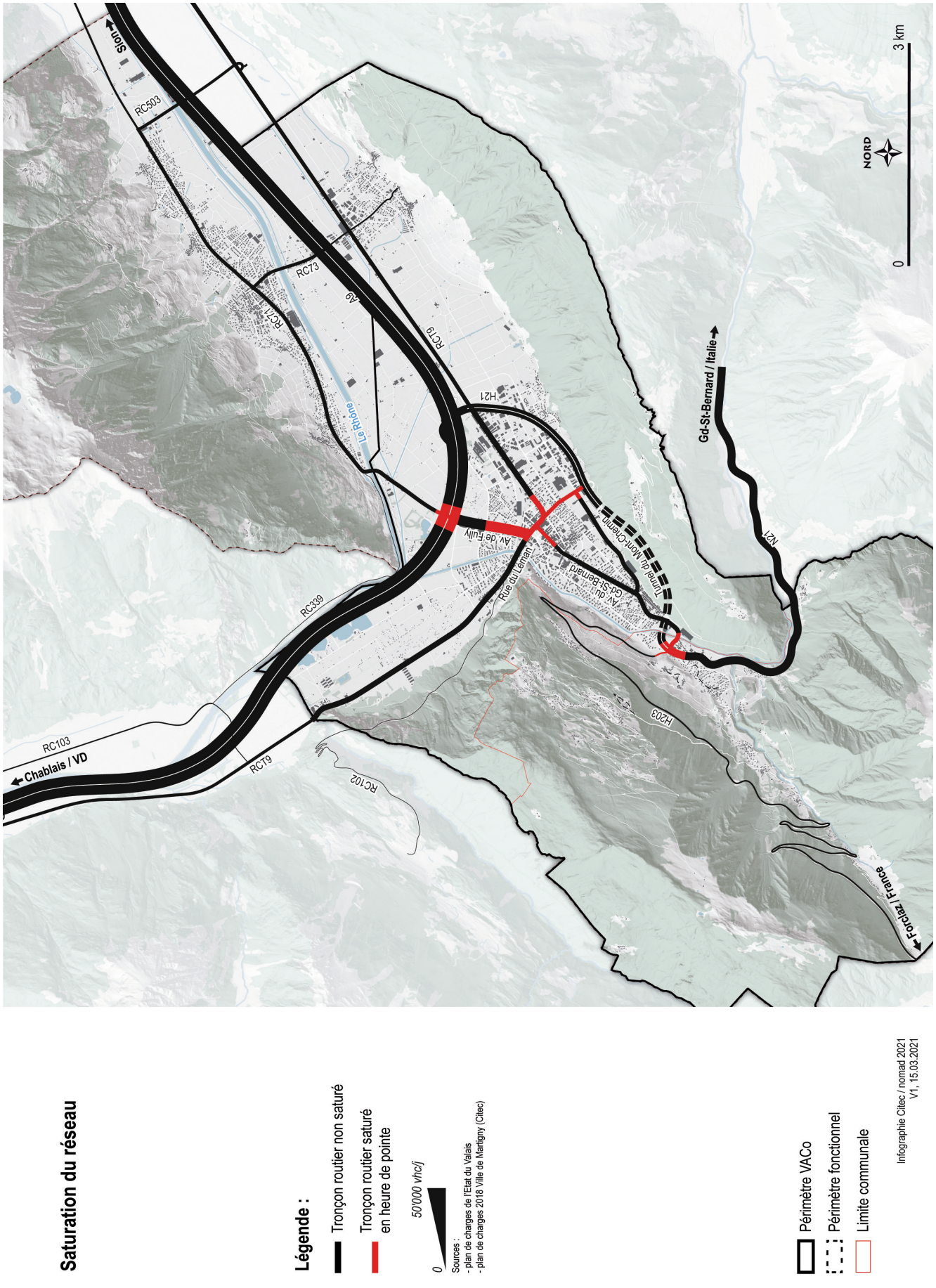


Figure 86 – Tronçons routiers saturés en heure de pointe, 2020

3.5.3. Sécurité routière

Les analyses de sécurité routière ont été menées sur la base de plusieurs sources :

- Les points noirs du réseau routier obtenus à l'aide du programme Mistra, application métier Vugis, conformément à la méthode décrite dans la norme VSS 641 721.
- L'analyse de l'indicateur MOCA n°2 mis à jour par l'ARE.

Un seul point noir est identifié pour la période 2016-2018 sur l'ensemble du périmètre fonctionnel. Il est situé au **croisement entre la RC503 et la jonction de Saxon-Fully**. L'OFROU, conjointement avec l'État du Valais, prévoit de l'assainir, dans le cadre du traitement des points noirs du réseau routier.

Indicateur MOCA n°2 – Accidents

L'indicateur suivant représente le nombre d'accidentés (blessés ou tués) sur les routes en dehors du réseau routier national, par rapport à la population présentielle sur le territoire de l'agglomération. Les valeurs ci-dessous[9] correspondent au nombre d'accidentés pour 1'000 personnes présentielles (somme des habitants et de la moitié des emplois).

Tableau 18 – Nombre d'accidentés pour 1'000 personnes (ARE – 2018)

	2014	2017
Martigny	2.42	1.22
Moyennes des petites agglomérations	1.80	1.69
Toutes les agglomérations	1.74	1.64

*On constate ainsi une **baisse importante du nombre d'accidents pour Martigny** (-50% entre 2014 et 2017). Martigny est désormais en dessous de la moyenne de toutes les agglomérations. Pour rappel, ces données concernent le périmètre VACo tel qu'il a été annoncé au 01.01.2018, c'est-à-dire Martigny et Martigny-Combe sans Charrat (avant la fusion avec Martigny), ni Fully (commune hors périmètre VACo).*

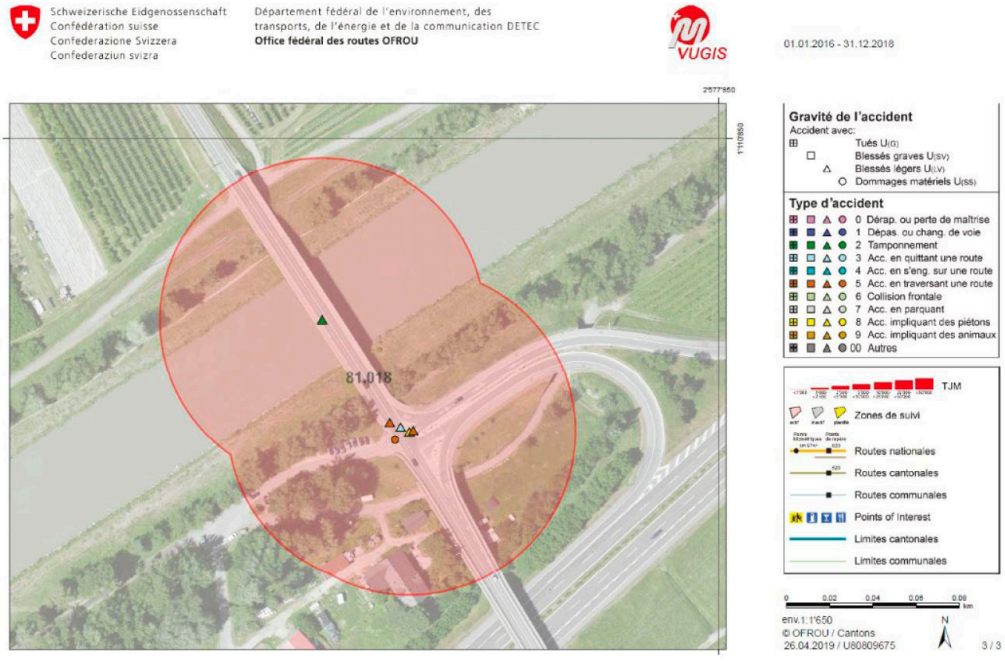


Figure 87 – Point noir sur la jonction Saxon-Fully, SDM, 2020

[9] *Monitoring des projets d'agglomération transports et urbanisation (MOCA), indicateurs comparatifs selon les agglomérations, ARE, décembre 2018*

Les données ci-dessous renseignent le nombre d'accidentés par 1'000 habitants pour l'ensemble du périmètre fonctionnel ainsi que l'évolution de l'indicateur de 2015 à 2020 (valeur 2020 estimée, car la population de 2020 n'est pas connue à l'heure du calcul).

Tableau 19 – Nombre d'accidentés pour 1'000 personnes (SDM – 2021)

	Agglo Coude du Rhône (périmètre fonctionnel)
2015	1.92
2016	1.50
2017	1.23
2018	1.50
2019	1.50
2020	1.86

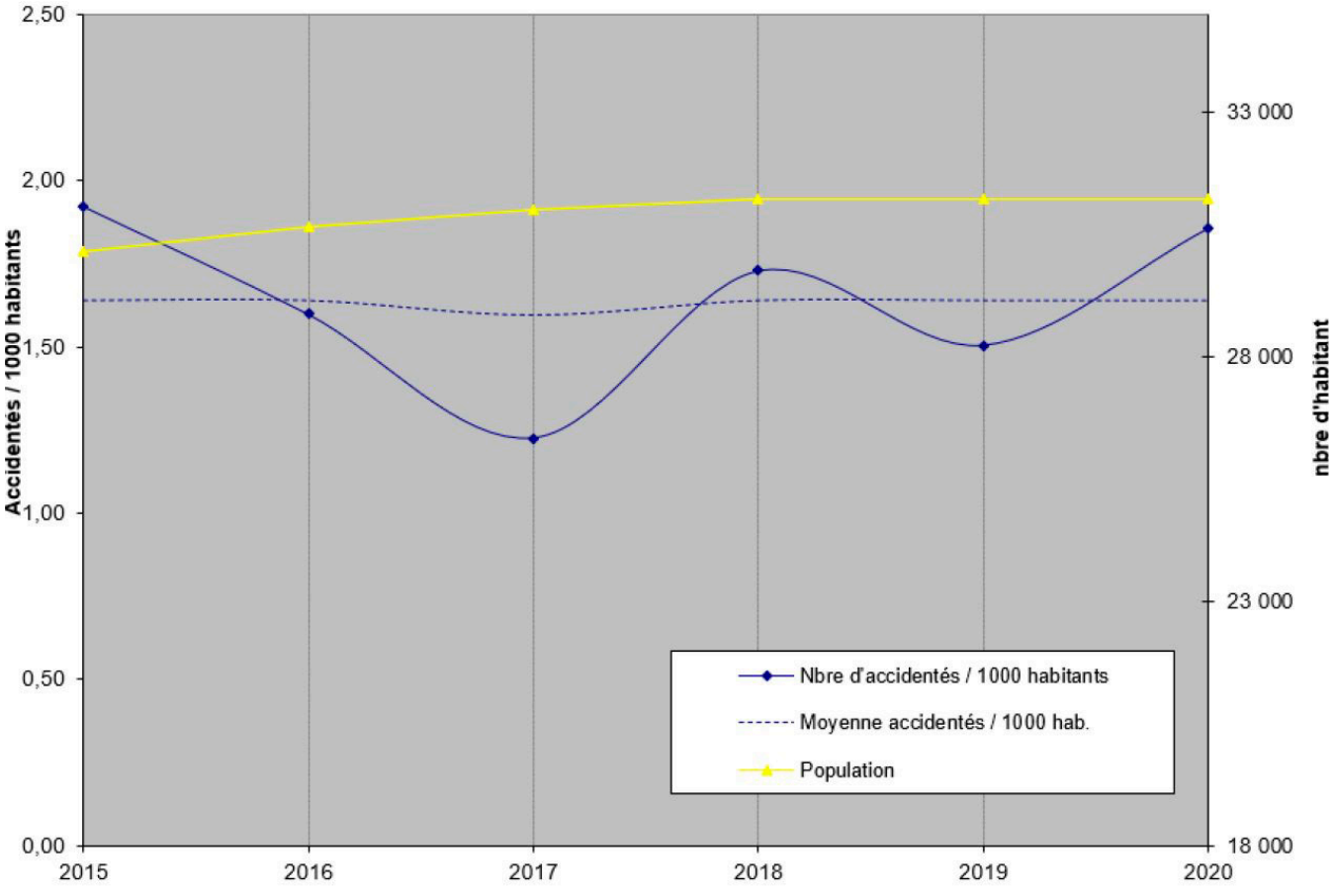


Figure 88 – Nombre d'accidentés par 1'000 habitants pour le périmètre fonctionnel, SDM, 2021

3.5.4. Flux de trafic de marchandises

Le transfert rail-route est en cours de réorganisation dans la région du Coude du Rhône afin de libérer l'espace actuellement utilisé (transfert rail-route) à l'Est de la gare de Martigny.

3.5.5. Flux de trafic d'achat et de tourisme

Bien que le Canton du Valais soit l'une des principales régions touristiques du pays, il n'y a pas d'importants flux de trafic lié au tourisme à relever au sein de l'agglomération. Cependant, étant à la croisée des chemins, il convient de relever la proximité de l'agglomération aux axes permettant de relier la France, l'Italie ou encore les destinations touristiques comme Verbier – Val de Bagnes et le Pays du Saint-Bernard. Ce trafic est certes considérable, mais n'impacte pas Martigny, car il contourne la ville principale et les localités en empruntant le réseau autoroutier, le tunnel du Mont-Chemin, avant de poursuivre sur les axes internationaux. **Le trafic lié au tourisme sera abordé de manière transversale dans les différentes thématiques concernant la mobilité.**

Il est à noter que des améliorations sont proposées pour faciliter les accès aux destinations touristiques en train, notamment la liaison ferroviaire Martigny-Chamonix, l'introduction du train des neiges reliant Genève à Verbier sans changement (Verbier-Express) ou encore les récents travaux en cours en gare de Martigny pour faciliter le transbordement pour les correspondances à destination du Châble/Verbier (nouveau passage inférieur).

Sur le territoire de l'agglomération, un **axe est impacté par le trafic d'achat, il s'agit de l'av. de Fully** qui dessert les centres commerciaux et permet l'accès à la jonction autoroutière de Fully.

3.5.6. Stationnement

Le stationnement joue un rôle essentiel dans la gestion de la mobilité. En effet, la disponibilité et les règles de gestion des places de stationnement ont une influence sur le choix du mode de transport.

Pour les localités de l'agglomération, le nombre de places de stationnement est relativement élevé ; elles sont de plus souvent gratuites. Cela favorise l'usage de la voiture et a un impact négatif sur la qualité de l'espace public (à l'exemple de Plan-Ceriser, village ISOS).

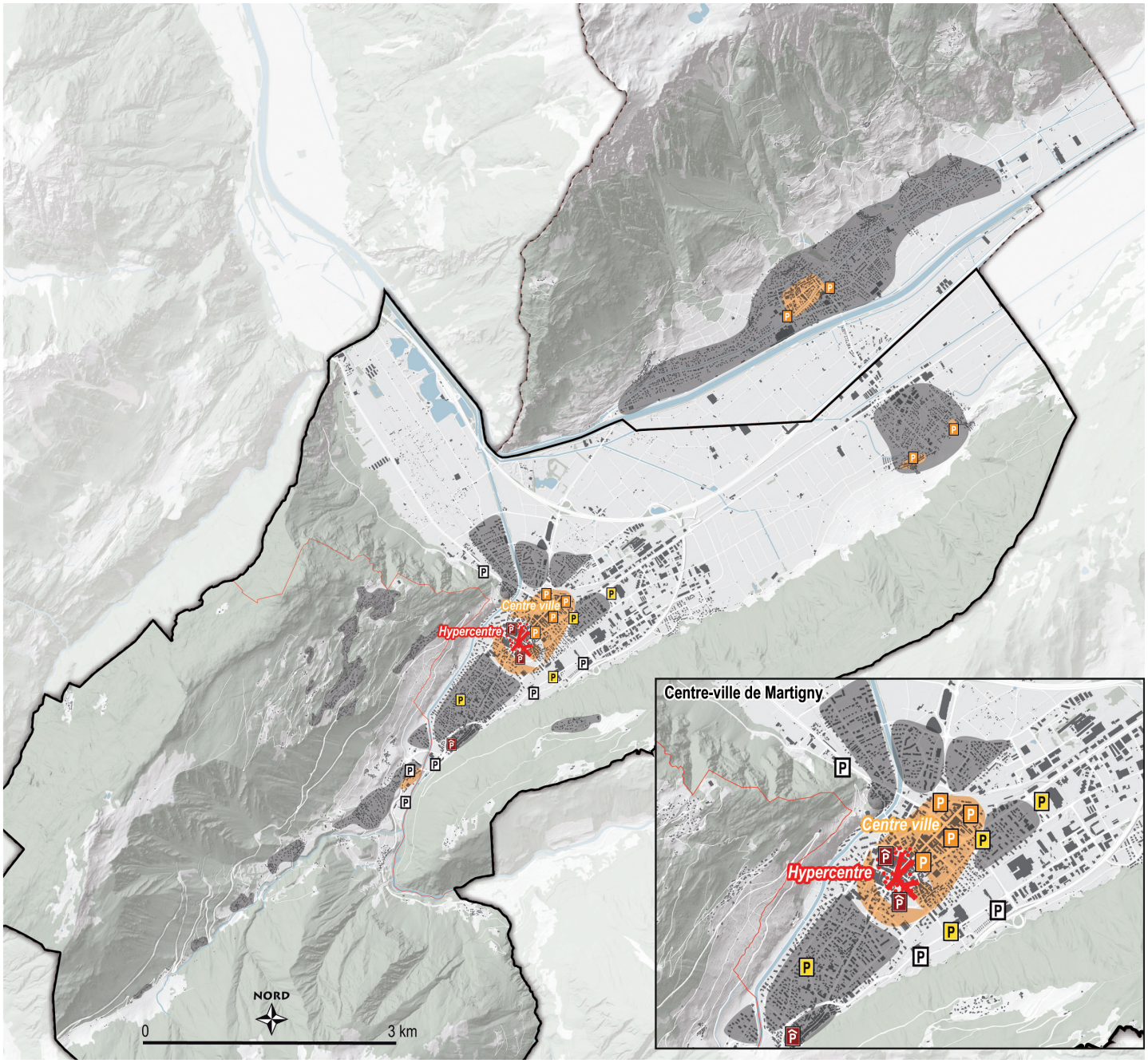
Bien qu'il s'agisse d'un domaine relevant de la responsabilité communale, des réflexions globales à l'échelle du PDi ont été menées pour proposer une politique de stationnement sur fonds publics et privés cohérente ; ces réflexions tiennent comptent des disparités entre les localités.

À l'échelle du périmètre fonctionnel, Martigny dispose d'une politique stationnement sur fonds publics (révision et retouches annuelles), tout comme Martigny-Combe.

D'autres types de parkings peuvent répondre à la demande de la population en cohérence avec les transports en commun, la mobilité douce et le schéma de circulation : P+rail, P+R, P+marche/vélo, parking de covoiturage, etc. Une révision de la signalisation verticale en lien avec les principaux parkings est en cours à Martigny. Elle est mise en œuvre progressivement, au gré des opportunités.

Figure 89 – Politique de stationnement

Politique stationnement sur fonds public



Infographie Citec / nomad 2021
V1, 15.03.2021

3.5.7. Intermodalité

L'intermodalité a déjà été abordée dans les chapitres précédents consacrés à chaque mode. Il est toutefois utile d'en rappeler les principaux aspects :

- **La gare de Martigny** (nœud principal d'intermodalité) concentre en un même point toutes les dessertes ferroviaires (trois lignes), ainsi que les bus régionaux (cinq lignes) et urbains (trois lignes). Son caractère central en fait **une interface très utilisée pour les déplacements multimodaux** (bus + train ou bus + bus). Le caractère est toutefois encore « très routier » (la place de gare se réduit à un grand carrefour, la gare routière à une grande surface de bitume).
- La compacité de la ville de Martigny et la proximité de la gare CFF sont également à mentionner. Les **duos marche + transports publics** (train ou bus) **ou vélo + transports publics** (train ou bus) répondent à une véritable demande pour les habitants de Martigny. Les deux points de franchissement de la voie ferrée dans le périmètre immédiat de la gare ainsi que l'offre de stationnement vélo accompagnent cette demande croissante.
- En termes de réseau ferré, **le rabattement sur les gares régionales** de Martigny (lignes TMR : Les Fumeaux, Martigny-Expo, Martigny-Croix) et de Charrat – Fully **doit être renforcé** pour que la chaîne de déplacement soit la plus efficace possible.
- Au niveau du stationnement, un système de **Parc + marche ou Parc + vélo** a également été mis en place dans une première phase de déploiement (et en attendant d'autres mises en œuvre), en complément du système habituel de P+rail en gare de Martigny. Exemple des parkings du CERM à proximité du centre-ville ou des Neuvilles (marche jusqu'à la gare).
- Finalement, à Martigny, deux **projets de hub** sont en cours de planification ou de réalisation (hub du Manoir et hub de Martigny-Croix) en plus de celui de la gare afin d'offrir à la population des réelles plateformes multimodales.

Figure 90 – Gare routière de Martigny, Citec, 2020

3.5.8. Mobilité douce

La figure 94 illustre la situation actuelle des modes doux dans l'agglomération du Coude du Rhône. Cette dernière bénéficie d'une **topographie très favorable à la mobilité douce**, hormis pour les hameaux de Chemin et de Martigny-Combe situé sur le coteau. Les distances entre les localités sont relativement faibles et donc particulièrement adaptées au vélo (figure 91).

Cependant, le réseau inter-localité n'est pour l'heure pas continu et/ou entièrement sécurisé; en effet, des aménagements ponctuels sur le réseau cantonal ou communal manquent encore. La plupart de ces manquements ont pu être relevés dans le cadre des plans directeurs mobilité douce communaux.

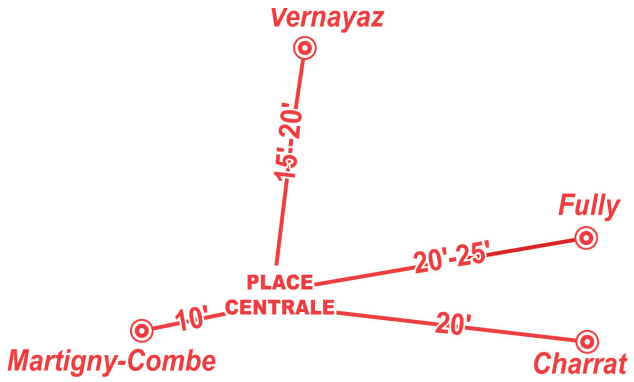


Figure 91 – Métrominuto

Figure 92 – Passerelle mobilité douce du Courvieux à Martigny, Citec, 2011

À l'intérieur des localités, un grand nombre d'axes routiers sont **exploités en zones modérées** ou en cours de planification. Dans ces zones modérées, la mixité entre voiture et vélo est la règle. Il reste cependant à garantir certaines continuités pour bénéficier d'un maillage satisfaisant (objectif d'une maille piétonne de ~100m en site urbain dense, respectivement de ~300m pour le vélo) notamment en ce qui concerne les franchissements. De manière générale, les **barrières naturelles** (cours d'eau) et construites (réseau routier et ferré) **sont régulièrement jalonnées par des ponts, passages inférieurs ou passerelles**. Des manquements ont pu être relevés dans les différents plans directeurs, notamment entre Martigny et Martigny-Combe ou la liaison cyclable entre Fully et la gare de Charrat-Fully.

Le Rhône et ses berges représentent l'axe principal des itinéraires de loisirs dans la plaine. La troisième correction du Rhône, dont un des objectifs est le renforcement de la qualité des itinéraires mobilité douce sur cet axe, est une réelle opportunité pour **repenser les accès aux berges depuis les localités** en lien avec les éléments (portes d'entrée) planifiés dans le cadre de R3 pour y favoriser des déplacements de loisirs ou pendulaires.

Figure 93 – Liaison actuelle pour relier Charrat à Fully et au Rhône, Citec, 2020

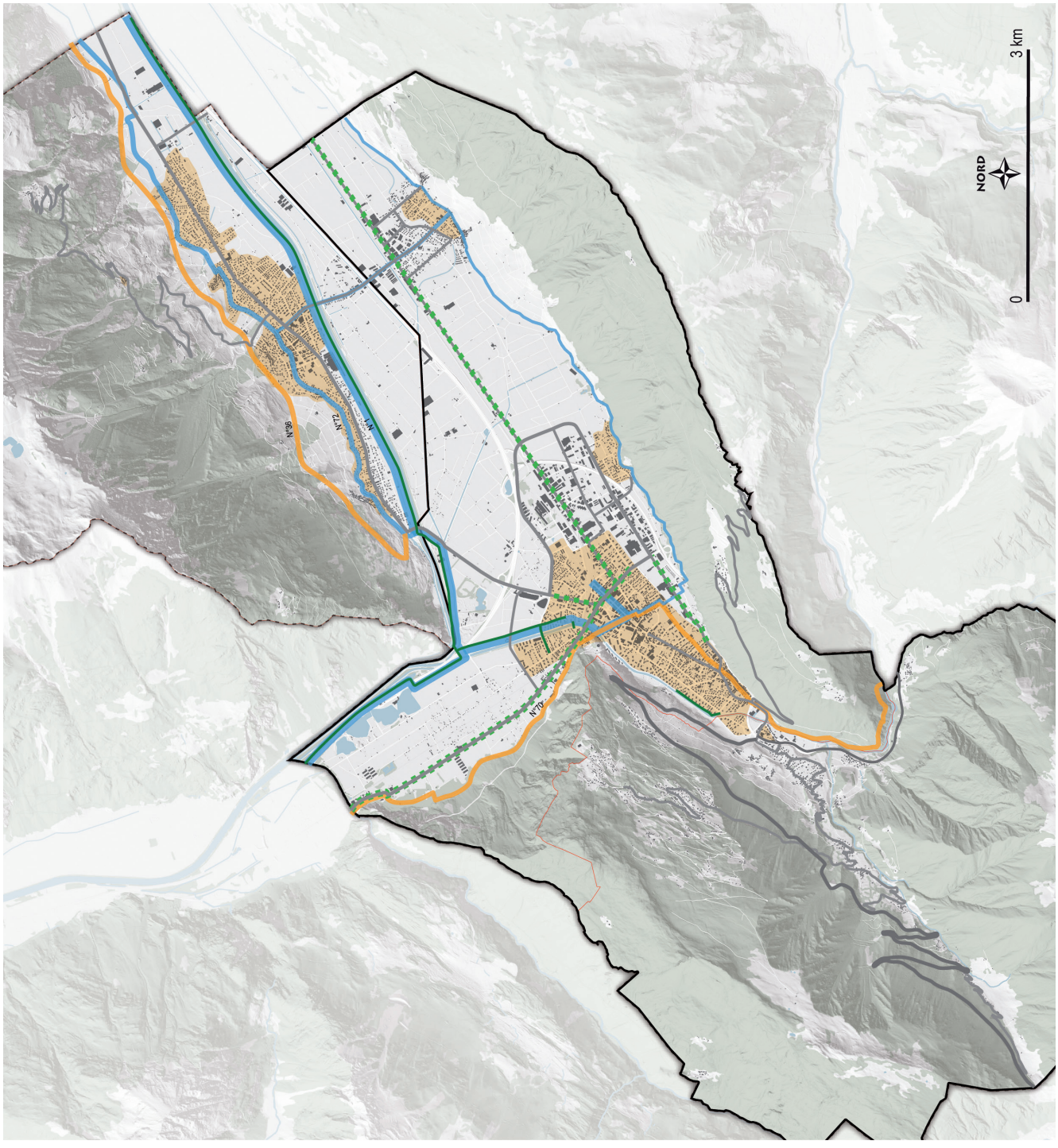


Figure 94 – Réseau mobilité douce

Trafic touristique de loisirs

À l'échelle du périmètre fonctionnel, **des itinéraires nationaux** (vélo ; itinéraire n°1 Route du Rhône) **et régionaux** (marche, n°36 et n°70 et vélo, n°72) existent et sont notamment en lien étroit avec les cours d'eau structurants que sont le Rhône et la Dranse (échanges entre Martigny et les communes voisines). Se trouvent également différents points de départ pour les **itinéraires cyclosportifs** (Col de la Forclaz, Col des Planches, etc.) mis en œuvre à l'été 2020.

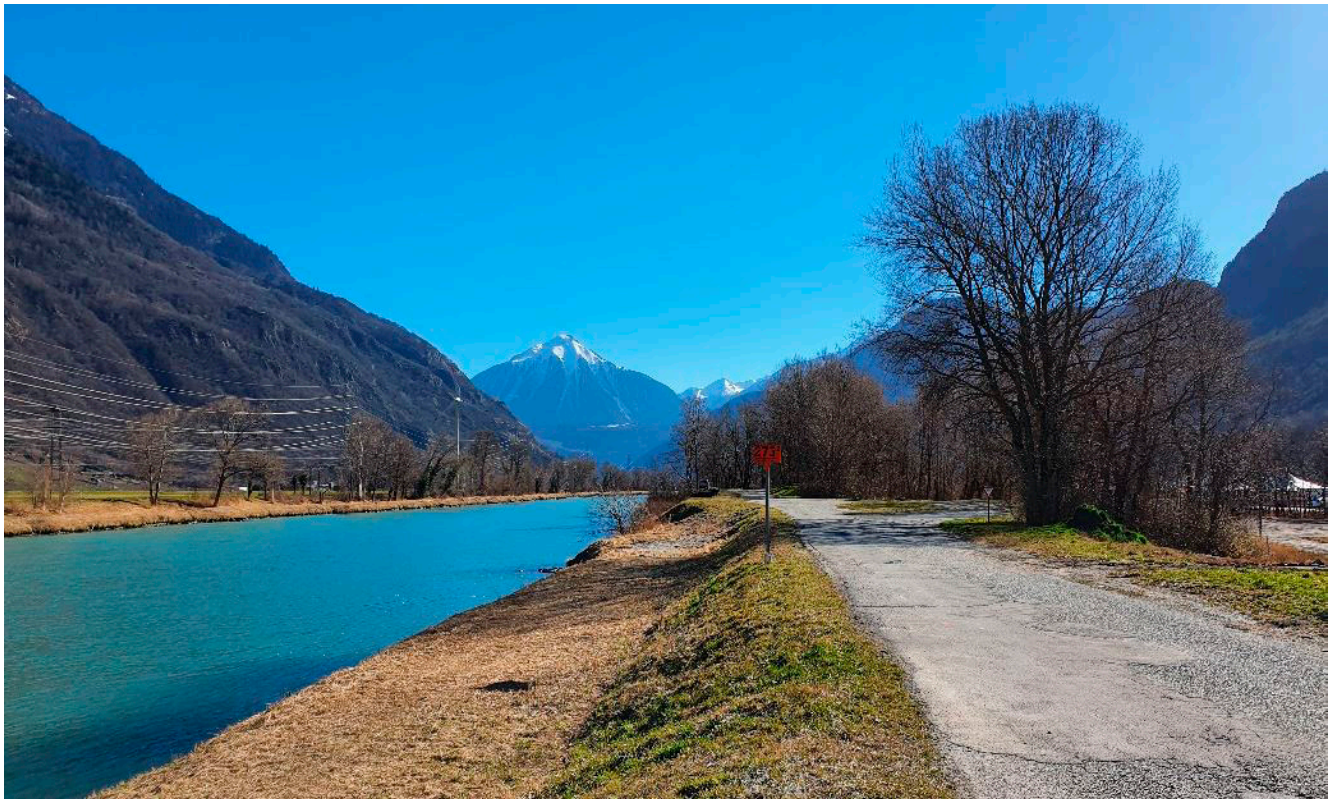


Figure 95 – Itinéraire mobilité douce le long du Rhône (Route du Rhône), Vue en direction de Martigny depuis Vernayaz, ARVr, 2021

Figure 96 – Station Velospot au parking des Neuvilles, Citec, 2020

Vélos en libre-service

Depuis l'été 2019, **la Ville de Martigny a mis en œuvre des vélos en libre-service**. Plus de 50 vélos mixtes (prééquipés d'un système électrique) sont répartis sur 14 stations, situées sur domaine public et privé. Il est prévu d'étendre le nombre de stations en y incluant des entreprises privées (partenariat public-privé). L'objectif est de disposer, à terme, d'un total d'environ 25 stations avec 60 à 80 vélos.

Selon Velospot, 95% des clients sont des abonnées à l'année. 85% des locations se font pour des trajets de moins de 10 minutes avec des vélos hybrides. Aujourd'hui, il y a 0,5 location par jour et par vélo en moyenne. L'objectif est d'atteindre deux locations par jours et par vélo.

Potentiel du vélo

La proximité des localités et la densité des gares permettent d'**envisager le vélo comme véritable prolongement du train**, notamment là où la desserte en transports publics est inexistante ou insuffisante.

En effet, le 2/3 de la population, respectivement le 4/5 des emplois sont à moins de 10 minutes à vélo des gares de Martigny et de Charrat-Fully.

Tableau 20 – Habitants et emplois depuis la Place Centrale de Martigny

Temps de parcours	Population	Population [%]	Emplois	Emplois [%]
0 à 5 min	14001	42	8663	48
5 à 10 min	4180	13	4616	25
10 à 15 min	1415	4	648	4
15 à 20 min	2268	7	735	4
Plus de 20 min	11630	35	3580	19
Total	***21'864***		***18'242***	

Figure 97 – Isochrones vélos depuis les gares régionales de Martigny et de Charrat

Isochrones vélos

Légende :

Réseau ferroviaire

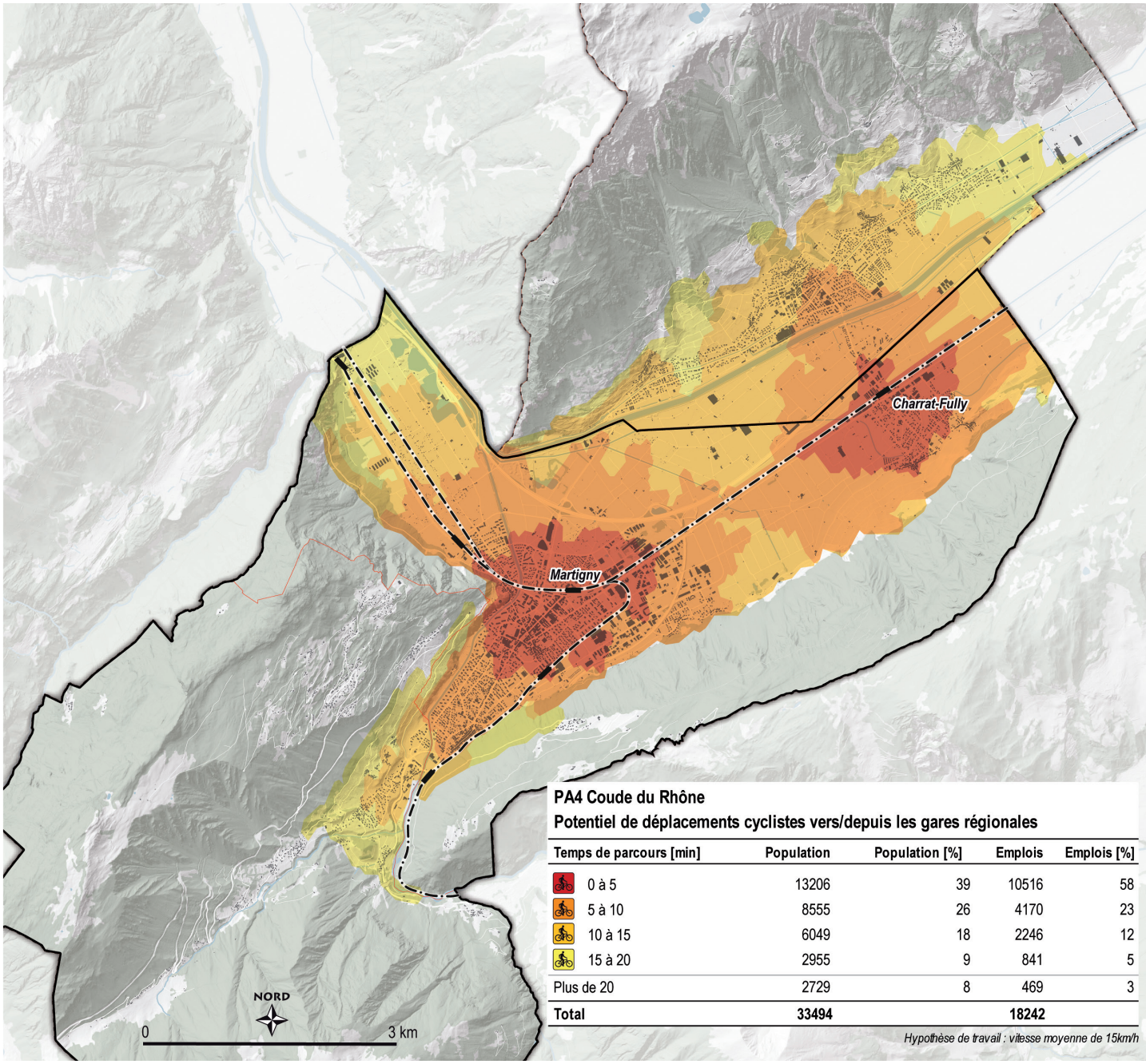
Isochrone vélo autour des gares de Martigny (IR et RE) et de Charrat-Fully (RE) (15km/h)

- 0 à 5 min
- 5 à 10 min
- 10 à 15 min
- 15 à 20 min

Sources :
Emplois : OFS 2017
Population : OFS 2018

Périmètre VACo
Périmètre fonctionnel
Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V1, 15.03.2021



PA4 Coude du Rhône
Potentiel de déplacements cyclistes vers/depuis les gares régionales

Temps de parcours [min]	Population	Population [%]	Emplois	Emplois [%]
0 à 5	13206	39	10516	58
5 à 10	8555	26	4170	23
10 à 15	6049	18	2246	12
15 à 20	2955	9	841	5
Plus de 20	2729	8	469	3
Total	**33494**		**18242**	

Hypothèse de travail : vitesse moyenne de 15km/h

Stationnement vélo

L'inventaire concernant le stationnement vélo se fonde sur les plans directeurs de mobilité douce de Martigny et de Fully.
L'analyse permet de relever qu'en règle générale, le stationnement vélo sur domaine public, est stratégiquement bien situé, à proximité des générateurs (gares, sites sportifs, centres scolaires). Cependant, **il doit être amélioré quantitativement et qualitativement** pour viser un standard d'accueil satisfaisant (sécurisation, stationnement couvert). Cette amélioration est nécessaire pour favoriser un report modal et réduire les déplacements en véhicules individuels motorisés.

Figure 98 – Stationnement vélo à la gare de Charrat-Fully , Citec, 2020

La question **des bornes de recharge pour les vélos électriques** est également centrale. Ce besoin est partagé par une grande majorité des communes du PDi qui ont des localités situées sur les coteaux, les villages de Martigny-Combe par exemple. Ces bornes de recharges peuvent à la fois répondre aux besoins des pendulaires comme à ceux des cyclistes parcourant les nombreux itinéraires de loisirs traversant l'agglomération.
Finalement, sur domaine privé, il est nécessaire d'**intégrer le stationnement vélo dans les règlements communaux (RCCZ)** pour contraindre les propriétaires privés à répondre à leur propre besoin ; à ce jour, mis à part Martigny, aucune autre commune de l'agglomération n'intègre cette question. Il est urgent de profiter des révisions de PAZ / RCCZ pour y remédier.

3.5.9. Mobilité électrique

Plusieurs projets relatifs à la mobilité électrique se développent au sein des communes de l'agglomération.

Martigny et Fully, en étroite collaboration avec les fournisseurs locaux d'électricité, ont investi dans l'installation de **bornes de recharge pour voitures électriques**. 14 bornes sont recensées à Martigny et deux à Fully. Martigny dispose également d'une vision directrice du développement des bornes de recharge.

Il est désormais nécessaire de profiter de l'expérience de ces deux communes et d'uniformiser ces pratiques à l'échelle du PA4 voire du PDi. D'ailleurs, les communes de l'agglomération ainsi que sept autres communes, faisant toutes partie du PDi, s'engagent, via MYénergie, pour plus d'indépendance énergétique. Si des sujets comme le bilan énergétique des bâtiments étaient au cœur du programme, la thématique de la mobilité devient désormais centrale.

À Martigny, cette transition se traduit notamment par une forte volonté d'équiper son réseau urbain de bus électriques d'ici maximum cinq ans.

Forces :

- Un réseau routier principal (autoroute, réseau national et cantonal) permettant une bonne desserte du territoire et offrant des axes de contournement efficaces.
- Une offre en transports publics (routier et ferré) couvrant une bonne partie du territoire (densité des gares et compacité du territoire).
- Une topographie de plaine et un territoire compact favorables aux déplacements actifs (mobilité douce).

Faiblesses :

- Un réseau de contournement pas totalement complet pour éviter le trafic de transit (destination Vernayaz, Salvan).
- Un territoire en rive droite et les villages de coteaux relativement moins bien desservis par les transports publics.
- Des réseaux de mobilité douce discontinus et pas suffisamment sécurisés, manquements auxquels s'ajoute la contrainte météorologique du vent, caractéristique du Coude du Rhône.

3.5.10. La gestion de la mobilité

La Ville de Martigny travaille activement pour mettre en place une politique active en matière de mobilité. La qualité de l'aménagement des espaces urbains du centre-ville en faveur des piétons leur a permis de recevoir le prix national du Flâneur d'Or en 2014. Elle est notamment labellisée European Energy Award Gold depuis 2010 (Cité de l'énergie) où la mobilité fait partie intégrante du plan d'action.

De plus, Martigny accueille sur son territoire le Centre de recherches énergétiques et municipales (Crem), acteur spécialisé dans le domaine de la durabilité énergétique en milieu urbain.

Enjeux

1. Favoriser un report modal et augmenter la part des transports publics pour les déplacements pendulaires entrants/sortants de et vers l'agglomération.
2. Mieux affirmer le vélo, la marche et le bus pour les déplacements internes et comme prolongement du rail surtout et de la voiture.
3. Poursuivre le développement du réseau de bus urbains à l'intérieur de Martigny (quartiers densément bâtis) et si justifié et pertinent, au-delà de ses frontières communales (vision réseau de bus d'agglomération).
4. Gérer le stationnement de manière volontariste (P+marche, P+vélo).
5. Mettre en place un réseau d'accessibilité performant permettant de compléter le schéma de circulation en anneaux (tronçon route d'Ottan et Grandes Maresches) pour limiter encore le trafic de transit dans le centre-ville de Martigny.
6. Limiter la perméabilité des centres pour y décourager le trafic de transit, les pacifier, réduire l'emprise de la voiture et augmenter leur qualité.
7. Sécuriser le réseau routier en assainissant les points noirs et en supprimant les passages à niveau.
8. Esquisser un concept énergétique global et cohérent à l'échelle de l'agglomération voire du PDi (bornes de recharge et bus électriques).
9. Déplacer le transfert rail-route hors du centre-ville de Martigny.

3.5.11. Évolutions en matière de mobilité

La mise en œuvre des mesures aura pour objectif de modifier la répartition modale pour les déplacements pendulaires.

Le réel potentiel pour les déplacements externes (vers/hors agglomération) reste les transports publics. L'amélioration des conditions de rabattement et de qualité des services dans les interfaces de transports peut amener les gens à utiliser les transports publics pour des déplacements en dehors de l'agglomération.

Tableau 21 – Évolution de la répartition modale pour les déplacements vers/hors agglomération

	TIM	TP	MD
2015-2017	81%	18%	1%
2035	70%	25-30%	0-5%

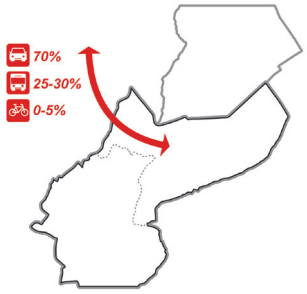


Figure 99 – Parts modales futures des déplacements de/vers l'agglomération

En ce qui concerne les déplacements entre les localités de l'agglomération (périmètre fonctionnel), le potentiel se concentre sur les modes doux. La part des transports publics peut également croître pour les liaisons entre villages, via le train (Charrat-Martigny) et les bus (voire des liaisons câblées).

Tableau 22 – Évolution de la répartition modale pour les déplacements entre localités

	TIM	TP	MD
2015-2017	92%	6%	2%
2035	65%	15%	20%

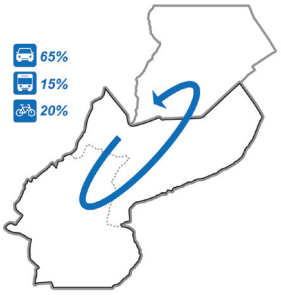


Figure 100 – Parts modales futures des déplacements entre localités

Pour ce qui est des déplacements internes aux localités, la part des transports individuels motorisés doit baisser au profit des modes doux. Une tendance déjà en place (avec 38% de modes doux), mais elle devra encore être renforcée.

Tableau 23 – Évolution de la répartition modale pour les déplacements internes

	TIM	TP	MD
2015-2017	60%	2%	38%
2035	45%	5%	50%

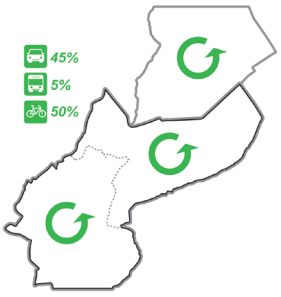


Figure 101 – Parts modales futures des déplacements internes

3.6. Synthèse

Tableau 24 – Synthèse de l'analyse de la situation actuelle et des tendances

Forces :

- Une agglomération compacte, dense et dynamique
- Paysage exceptionnel, diversifié et emblématique, accessible et en directe proximité des secteurs de vie de l'agglomération
- Potentiel offert par la troisième correction du Rhône en matière de requalification paysagère de l'ensemble de la plaine
- Forte présence du vent en plaine qui représente un potentiel énergétique
- Développement autour de centres historiques caractéristiques représentant une valeur patrimoniale et une certaine réserve en termes de développement vers l'intérieur
- Importants travaux de requalification des espaces publics centraux en cours
- Réserves significatives de terrains en zone de logements ainsi qu'en zones d'activités, à proximité des transports publics
- Un réseau routier principal (autoroute, réseau national et cantonal) permettant une bonne desserte du territoire et offrant des axes de contournement efficaces
- Une offre en transports publics (routier et ferré) couvrant une bonne partie du territoire (densité des gares et compacité du territoire)
- Une topographie de plaine et un territoire compact favorables aux déplacements des modes actifs (piétons et vélos)

Faiblesses :

- Une tendance à la concentration des emplois dans la ville-centre avec un risque de saturation
- Dynamiques les plus marquées en termes d'évolution de la population dans les secteurs peu denses de l'agglomération
- Tendance à la compartimentation des fonctions du territoire (entre habitants et emplois)
- Une pression accrue sur la branche agricole
- Atténuation progressive des valeurs biologiques du territoire et tendance à l'augmentation des contraintes environnementales et naturelles
- Contraintes liées au vent dans les déplacements des modes doux
- Une qualité architecturale et urbanistique généralement faible, péjorant la qualité de vie en milieu urbain
- Importantes zones résidentielles (villas et immeubles) étalées et souvent peu desservies par les transports publics (à l'exception des zones à proximité directe des gares)
- Faible qualité et rationalité des zones d'activités en matière d'image, de logique d'implantation et d'utilisation du sol
- Manque d'intégration et de transition entre les zones à bâtir et les surfaces agricoles
- Développements ex-nihilo de quartiers récents, faiblement insérés dans leur contexte environnant
- Réserves foncières stratégiques difficilement mobilisables et risque de manque de celles-ci face au dynamisme démographique
- Un réseau de contournement pas totalement complet pour éviter le trafic de transit (destination Vernayaz, Salvan)
- Un territoire en rive droite et les villages de coteaux moins bien desservis par les transports publics
- Des réseaux de mobilité douce discontinus et pas suffisamment sécurisés, manquements auxquels s'ajoute la contrainte météorologique du vent, caractéristique du Coude du Rhône

Enjeux

1. Accueillir la croissance attendue dans les limites actuelles de l'urbanisation
2. Garantir la qualité du cadre bâti (éviter une « surdensification » de Martigny)
3. Assurer l'attractivité et la mixité fonctionnelle de Charrat et de Fully
4. Assurer une densification adaptée aux différentes typologies de l'agglomération tout en assurant l'équilibre entre densité et qualité des espaces ouverts
5. Améliorer l'intégration des nouveaux quartiers
6. Soigner les franges à l'interface entre zone à bâtir et zone agricole
7. Valoriser le patrimoine bâti, culturel et paysager sur l'ensemble du territoire
8. Gérer le stationnement de manière volontariste (P+marche, P+vélo)
9. Mettre en place un réseau d'accessibilité performant permettant de compléter le schéma de circulation en anneaux (tronçon route d'Ottan et Grandes-Maresches) pour limiter encore le trafic de transit dans le centre-ville de Martigny
10. Limiter la perméabilité des centres pour y décourager le trafic de transit, les pacifier, réduire l'emprise de la voiture et augmenter leur qualité
11. Sécuriser le réseau routier en assainissant les points noirs et en supprimant les passages à niveau
12. Favoriser le report modal et augmenter la part des transports publics pour les déplacements pendulaires entrants/sortants de/vers l'agglomération
13. Poursuivre le développement du réseau de bus urbains à l'intérieur de Martigny (quartiers densément bâtis) et au-delà de ses frontières communales (vision réseau bus d'agglo)
14. Déplacer le transfert rail-route hors du centre-ville de Martigny
15. Mieux affirmer le vélo, la marche et le bus pour les déplacements internes et comme prolongement du rail et de la voiture
16. Poursuivre le développement d'espaces publics de qualité, assurer leur mise en réseau et les connecter au reste de l'agglomération
17. Revaloriser le réseau hydrographique : cours d'eau, plans d'eaux, canaux
18. S'appuyer sur Rhône 3 comme base à l'armature d'espaces publics de la plaine
19. Considérer le paysage de plaine comme le support principal du « bassin de vie » du Coude du Rhône
20. Valoriser les espaces agricoles
21. Intégrer l'ensemble des contraintes environnementales et naturelles à la réflexion territoriale
22. Intégrer les réseaux écologiques à l'intérieur et hors du tissu urbain
23. Esquisser un concept énergétique global et cohérent à l'échelle de l'agglomération voire du PDi (bornes de recharge et bus électriques)
24. Coordonner au niveau régional la hiérarchisation et le développement pragmatique des grands espaces encore vides (réserves stratégiques) en zones logement et zones d'activités

Première partie | Volet stratégique

04 | **Vision d'ensemble à un horizon de 15 ans** 155

05 | **Besoins d'action** 167

06 | **Stratégies sectorielles** 171

07 | **Mesures et priorisations** 207

Commune de Martigny-Combe, ©Thierry Sermier

Première partie | Volet stratégique

04

Vision d'ensemble à un horizon de 15 ans 155
4.1 Vision par thématique 156
4.2. Objectifs visés 161
4.2.1. Principe 1 – « Rapprocher les centralités » 163
4.2.2. Principe 2 – « Grandir sans s'étaler » 163
4.2.3. Principe 3 – « Insuffler une exigence de qualité » 164

4. Vision d'ensemble à un horizon de 15 ans

Articulée autour de la ville-centre de Martigny, **l'agglomération du Coude du Rhône s'étend sur un périmètre restreint, mais concentre de très nombreux usages et fonctions**. Cette complexité nécessite un développement de qualité, optimisé et concerté au-delà des frontières communales.

Le Coude du Rhône doit pouvoir garder un développement rationnel tout en restant connecté. Martigny concentrant beaucoup d'activités et de services, il s'agira d'équilibrer ou de rééquilibrer quelque peu les fonctions du territoire tout en facilitant les échanges sans pour autant impacter l'environnement.

Martigny restera, et de loin, le principal pôle d'emplois et d'échanges de l'agglomération. Elle devra cependant veiller à ne pas se congestionner par une trop forte concentration de personnes, d'emplois et de services en favorisant le développement de complémentarités et de synergies avec les communes et centralités voisines afin de renforcer l'agglomération en tant qu'**espace de vie polycentrique**.

Ces différentes pièces d'un même espace urbain devront rester indépendantes tout en étant étroitement reliées par la mobilité, qu'il s'agisse des transports publics ou des modes doux (piétons et vélos). En matière de transports publics, il s'agira de consolider l'axe ferroviaire en rive gauche du Rhône et le réseau bus en rive droite afin d'augmenter la part modale des transports publics actuellement faible à l'échelle de l'agglomération. Pour les modes doux, les potentiels résident tant dans le développement de liaisons cyclables entre et dans les localités que dans la promotion et l'amélioration des conditions piétonnes au cœur des zones urbaines. Une restructuration de l'offre en stationnement accompagnée d'une politique de mobilité volontariste (gestion du stationnement, faveurs bus, contrôle d'accès, etc.) doit également permettre le report modal vers les transports publics et/ou la mobilité douce. **La compacité de la structure urbaine de l'agglomération ainsi que la forte densité du centre de Martigny plaident en faveur de la promotion d'une mobilité active**.

Ce développement de la mobilité se coordonnera de manière étroite avec les futurs projets urbains pour **parvenir, à un horizon de 15 ans, à une agglomération compacte, ultra-connectée, où un soin tout particulier sera apporté aux espaces ouverts et publics**, permettant ainsi une dépendance moins marquée à la voiture et apposant les conditions-cadres pour atteindre les objectifs énergétiques 2050.

4.1. Vision par thématique

Au vu des enjeux identifiés dans le chapitre état et tendances et dans le but d'améliorer les critères d'efficacité, la vision pour l'agglomération du Coude du Rhône se décline ainsi :

- **L'urbanisation et ses développements se concentrent majoritairement autour des axes structurants, à savoir dans le tissu urbain de la ville-centre et en directe proximité des arrêts de transports publics structurants (gares, ligne régionale Sion-Martigny) sur des terrains non construits, en friches ou sous-utilisés.**

En fonction de la taille de ces terrains, deux catégories se distinguent. Premièrement, les surfaces de plus grandes ampleurs, les secteurs stratégiques, à développer prioritairement et faisant l'objet d'une fiche de mesure. Deuxièmement, les parcelles dont la taille plus restreinte implique moins d'enjeux urbanistiques. Toutefois, par leur localisation, il s'agit de réserves stratégiques pour lesquelles les communes peuvent encourager un développement. Finalement, des densifications plus douces s'opèrent au gré des opportunités dans les zones résidentielles, à Charrat, Fully et Martigny-Combe, prioritairement sur des secteurs desservis par les transports publics urbains ou régionaux. D'une manière générale, cette densification vers l'intérieur généralisée s'accompagne d'une requalification des espaces publics centraux afin de maintenir voire d'améliorer la qualité de vie. Pour les secteurs en périphérie de la zone à bâtir et en contact avec les zones agricoles, une attention particulière est portée sur la gestion des franges urbaines et leur lien au monde agricole.

- **Les coordinations régionales sont renforcées pour assurer une utilisation rationnelle du sol (mutualisation des équipements publics, synergies entre zones d'activités économiques, etc.).**

En partageant certaines infrastructures publiques, les communes réalisent des économies tout en favorisant une utilisation rationnelle du sol. Ces équipements partagés doivent être coordonnés avec les questions de mobilité pour assurer un accès à un bassin de population élargi.

- **Les transports individuels motorisés sont redirigés et/ou captés (concept de parkings de captage pour protéger les hypercentres) pour limiter encore plus le trafic de transit à l'intérieur des localités favorisant ainsi la requalification des espaces publics centraux.**

Les contournements autoroutiers déjà en place sont valorisés par une restriction de trafic dans les centres permettant ainsi un meilleur partage des rues entre les différents modes de transport et une requalification des espaces publics. Le stationnement est considéré comme un levier d'action pour limiter le transit et permettre de requalifier les espaces publics urbains.

- **Les transports publics sont optimisés et valorisés notamment par un réaménagement des gares et de leur place afin d'assurer le confort des usagers et la multimodalité (rabattement bus, vélo et/ou marche sur le mode principal qu'est le train).**

La desserte de la rive droite se fait en transports publics routiers et la desserte de la rive gauche par le rail (axe de transports publics fort de la région).

Le niveau de desserte de Fully est progressivement augmenté par une amélioration des cadences de la ligne de bus régionale Sion-Martigny en rabattement sur la gare principale de Martigny. Pour les rabattements sur la gare de Charrat-Fully, la mobilité active est privilégiée. Les communes étant conscientes que le financement d'une augmentation de niveau de desserte n'est possible que dans le cadre des critères demande/offre définis par l'Office Fédéral des Transports (OFT), l'ajout de prestations supplémentaires est éventuellement à leur charge.

- **La mobilité douce, par le développement d'un réseau sécurisé et continu, devient une réelle alternative à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens et de loisirs.**

Sur une telle agglomération compacte et majoritairement plane, l'ensemble des zones habitées de plaine se situent à moins de 20 minutes à vélo du centre de Martigny et à moins de 15 minutes d'une gare. En intra-urbain, les réseaux proposent des itinéraires sécurisés, notamment en rabattement sur les gares, également pour les déplacements piétons. Les liaisons interurbaines sont mises en place et les franchissements stratégiques aménagés pour les cycles assurant ainsi leur sécurité (dans les cas où la mobilité douce est le mode le plus performant). Un véritable réseau piétonnier et cyclable de qualité relie les localités de l'agglomération en s'appuyant largement sur le Rhône et ses accès depuis les zones de vie. Des liaisons directes complètent ce réseau pour permettre des déplacements pendulaires attractifs et sécurisés.

- **Le Rhône, au travers de sa troisième correction, devient la colonne vertébrale d'un réseau d'espaces publics « paysagers » au travers de la plaine.**

Détente, loisirs, nature, agriculture y trouvent des conditions idéales pour se développer, en lien avec le fleuve. Grâce au projet

de réaménagement des espaces publics du Rhône, le projet de correction va au-delà du simple aspect sécuritaire en proposant un véritable projet paysager et d'espaces publics sur les digues qui sera à coordonner avec la plaine. Les habitants de l'agglomération profitent de ce nouvel espace par la mise en place de liaisons douces entre le fleuve et les zones habitées. La trame bleue de l'agglomération, le Rhône, la Dranse, les canaux, est ainsi valorisée en support de mobilité douce et/ou de liaisons biologiques. Plus largement, le Rhône est renforcé comme élément structurant du paysage et surtout du développement des espaces publics. Les liaisons mobilité douce structurantes vers le fleuve permettent un accès rapide aux berges et sont développées de manière coordonnée avec les portes d'entrée prévues le long du Rhône dans le cadre de la troisième correction. De même, la mise en valeur des belvédères, offrant des vues sur la plaine du Rhône, permet de saisir cette importance et vient offrir des buts de balades pour la population. Le Rhône se rapproche ainsi physiquement, mais également culturellement des usagers et des habitants de la région.

- **L'agriculture continue d'occuper un rôle structurant dans le paysage et l'économie de l'agglomération du Coude du Rhône.**

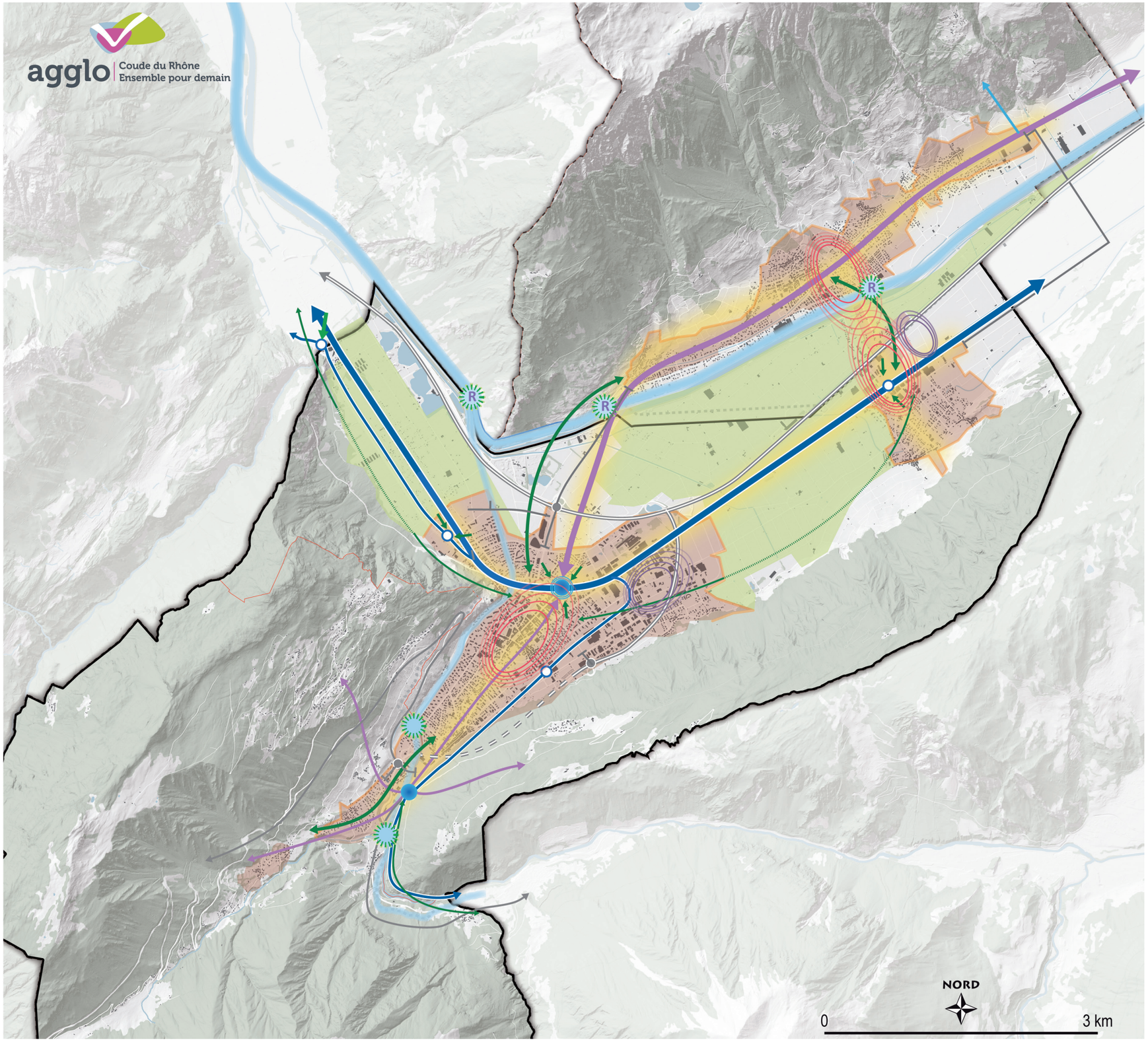
Sa relative force dans le tissu économique a permis au fil des dernières décennies, et ce malgré le fort développement urbain de la plaine, de préserver de grandes entités cultivées. Les zones urbanisées sont restées disjointes favorisant ainsi la lecture paysagère et les fonctions biologiques du territoire. Cette lecture est cependant menacée par l'implantation de très nombreuses constructions constellant la zone agricole d'éléments bâtis et par l'étalement urbain dont l'intégration paysagère n'est pas toujours soignée. Le projet d'agglomération renforce la branche agricole, en limitant la superposition d'usages au cœur des principaux secteurs productifs et met en place une gestion des franges urbaines, articulant harmonieusement ainsi zones bâties et secteurs agricoles. Il s'agit également de favoriser les circuits courts et la mise en évidence de la production locale par le développement de points de vente directe. Enfin, la planification agricole se fait en coordination avec les travaux de révision des PAZ ; l'agriculture retrouve ainsi un rôle central dans la planification territoriale.

- **La biodiversité est favorisée sur l'ensemble du territoire et l'agglomération reste responsable face aux défis environnementaux (bruits, dangers, climat, pollution, etc.).**

Le maillage écologique, à défaut d'être continu, est densifié. Il offre des points relais pour la faune et la flore dans le tissu urbain tout comme dans la plaine agricole. L'aménagement et la revitalisation des cours d'eau, l'amélioration des biotopes existants ainsi que l'encouragement à l'implantation de structures paysagères traditionnelles contribuent à augmenter la diversité écologique. Les éléments de nature en ville, tant sur le parcellaire public que privé viennent également compléter ce réseau à l'aide notamment d'une bonne sensibilisation des enjeux climatiques et biologiques de ces aménagements.

- **Les alternatives énergétiques durables et le rôle de pionnier de l'agglomération du Coude du Rhône en la matière sont renforcés.**

L'énergie est l'une des composantes structurantes de l'agglomération, qui affiche un terreau favorable au développement de sources d'énergies renouvelables (chauffage à distance, MYénergie, recherches sur la durabilité énergétique, etc.). Les politiques publiques communales proactives dans ce domaine ont contribué à la mise en place de cette dynamique vertueuse notamment par la création du Crem (centre de recherches énergétiques et municipales), mais également par l'obtention du label cité de l'énergie ou encore la création de Sinergy. Le potentiel d'accroissement de la part en énergies renouvelables, pour atteindre les objectifs climat 2050 de la Confédération, sont encore nombreux dans le périmètre d'agglomération (éolien, solaire, géothermie, hydraulique, etc.). Parallèlement à ce développement, l'optimisation énergétique des bâtiments devient une exigence et un enjeu d'importance sur l'ensemble de l'agglomération.



PROJET D'AGGLOMERATION «COUDE DU RHÔNE»

VISION

Légende :

Urbanisation :

- Délimitation de la zone à bâtir
- Densification stratégique des centralités
- Pôle d'activité principal de l'agglomération
- Pôle d'activité secondaire
- Armature urbaine - Axes structurants

Mobilité :

- Réseau autoroutier et jonction
- Réseau routier structurant
- Réseau ferroviaire structurant
- Desserte transports publics (routier/câble)
- Liaisons mobilité douce structurantes
- Accès mobilité douce aux cours d'eau
- Portes d'entrée au Rhône

Paysage :

- Cours d'eau structurants
- Zone agricole de plaine
- Gestion des franges urbaines

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2020
V6, 23.06.2021

Figure 102 – Vision de l'agglomération Coude du Rhône

4.2. Objectifs visés

En complément de la vision d'ensemble, des indicateurs quantitatifs sont définis.

Le chapitre suivant synthétise les indicateurs MOCA fournis par l'ARE ainsi que les indicateurs MOCA réajustés en fonction du périmètre fonctionnel (périmètre de projet). Il étaye également les tendances si rien n'est fait ainsi que le rôle du projet d'agglomération pour atteindre les objectifs fixés pour 2035.

Tableau 25 – Indicateur MOCA, tendances et objectifs

Indicateur MOCA	Agglo Martigny (indicateur MOCA, ARE 2018)	Agglo Coude du Rhône (avec Charrat et Fully)	Petites agglomérations (ARE, 2018)	Description des tendances si rien n'est fait et rôle du projet d'agglomération	Objectifs pour 2035 pour l'agglo Coude du Rhône (avec Fully)
1. Part modale TIM	70,3%	81,0%	66,2%	Une tendance générale de l'augmentation de la mobilité des personnes (augmentation du nombre de personnes, étalement des services, distances parcourues toujours plus grandes). La mobilité des personnes en transports publics est influencée par les conditions de trafic, de stationnement, de l'offre en transports publics ou le réseau de mobilité douce. Grâce au projet d'agglomération et ses nombreuses mesures en faveur du report modal, il est attendu que la tendance s'inverse).	75%
2. Accident [nombre d'accidentés pour 1'000 habitants]	1,22	1.50 (2019)	1,69	La tendance est à la diminution du nombre d'accidentés, notamment grâce à l'assainissement du seul point noir sur le territoire de l'agglomération. La suppression des passages à niveau (4 sur le territoire d'agglomération) dans le cadre des réaménagements des plateformes multimodales permettra de réduire le nombre d'accidentés.	1,30
3.Répartition des habitants par classe de desserte en TP	A 24,7% B 15,5% C 13,0% D 32,6% - 14,2%	A 14% B 9% C 16% D 46% - 15%	A 6,7% B 14,2% C 30,9% D 34,3% - 13,9%	Les densifications dans les secteurs stratégiques et les adaptations des réseaux de transports publics permettront d'augmenter la part des habitants dans les classes A-B-C.	amélioration de + 2 à 5% pour les classes A-B-C
4.Répartition des emplois par classe de desserte en TP	A 26,0% B 24,4% C 18,0% D 14,8% - 16,8%	A 12% B 26% C 25% D 24% - 13%	A 15,4% B 18,9% C 26,1% D 26,2% - 13,3%	Les densifications dans les secteurs stratégiques et les adaptations des réseaux de transports publics permettront d'augmenter la part des emplois dans les classes A-B-C.	amélioration de + 2 à 5% pour les classes A-B-C
5.Densité [Nombre habitants /emplois par hectare de zone à bâtir]	93.0	67	65.0	Aujourd'hui, une tendance à la densification est initiée par la nouvelle LAT, mais l'incitation à la densification est nettement renforcée par le projet d'agglomération.	77

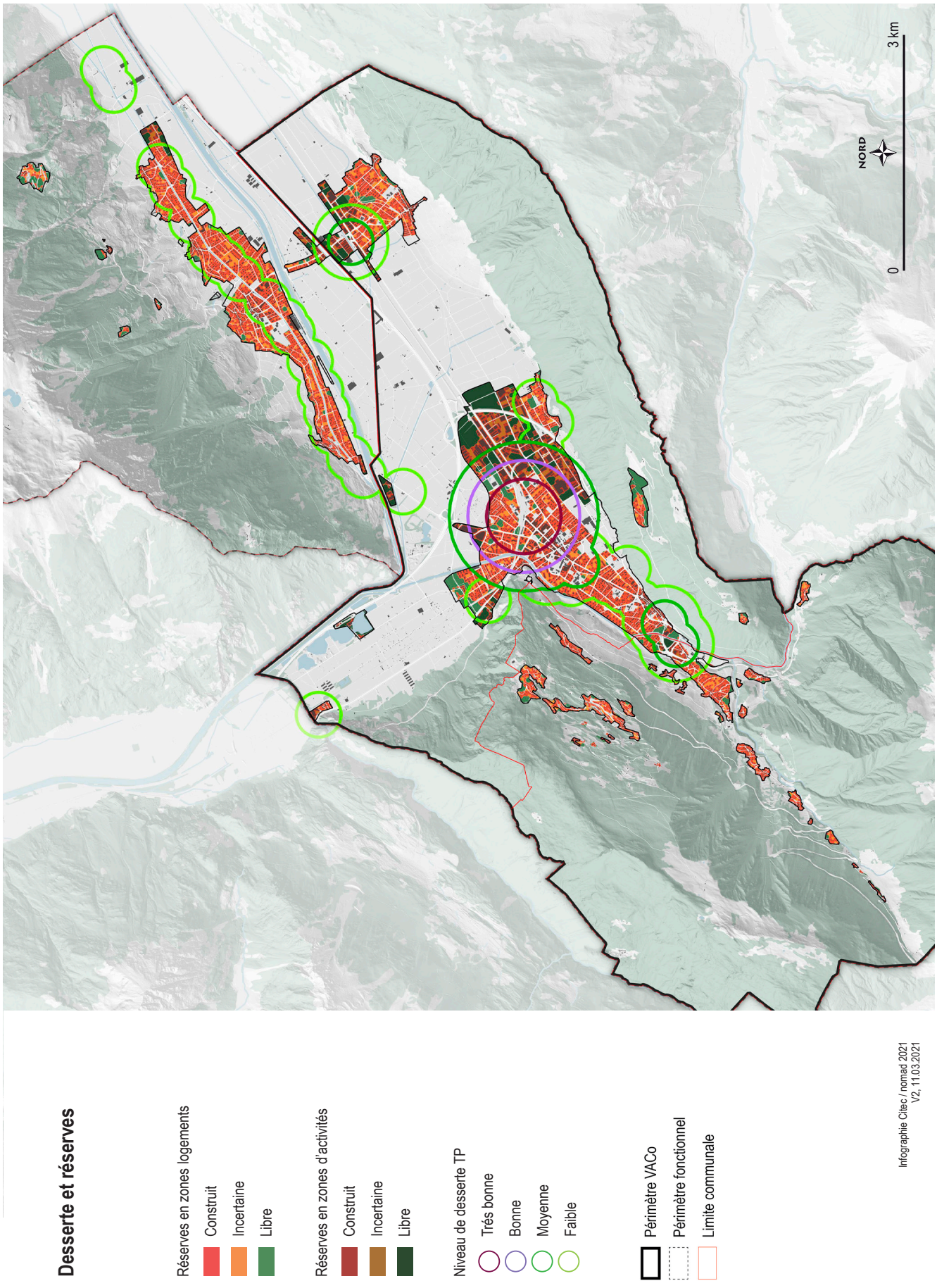


Figure 103 – Zones de réserve et niveau de desserte en transports publics

Pour rappel, l'analyse de la situation et des tendances a permis de relever différentes forces et faiblesses, notamment :

Des centres de localités relativement compacts, mais éloignés les uns des autres.

- Un fort dynamisme démographique et économique provoquant une forte pression sur les surfaces agricoles.
- Une tendance à la concentration des habitants et emplois dans la ville-centre avec un risque, à terme, de congestion.
- Un développement rapide dont l'intégration dans le contexte environnant est faible et dont la desserte en transports publics est incomplète.
- Une utilisation du sol peu rationnelle dans certains secteurs (résidentiels, zones d'activités économiques).

Partant de ces constats et pour atteindre la vision qui souhaite renforcer l'agglomération du **Coude du Rhône en tant qu'espace de vie polycentrique**, trois principes sont développés :

1. Rapprocher les centralités.
2. Grandir sans s'étaler.
3. Insuffler une exigence de qualité.

Ces principes découlent directement du diagnostic et de la vision d'ensemble retenue et ont permis d'identifier les besoins d'action nécessaires. De ces trois principes découleront les différentes stratégies sectorielles.

4.2.1. Principe 1 – « Rapprocher les centralités »

Les localités de l'agglomération du Coude du Rhône, même si relativement compactes, sont éloignées les unes des autres. Il est indispensable de **permettre aux déplacements de s'effectuer de manière rapide, fluide et sûre**.

La priorité doit être mise sur les liaisons entre les localités qu'elles soient en transports publics ou en mobilité douce. Si actuellement le recours à la voiture est dominant à l'échelle de l'agglomération, il semble important de rappeler que les distances entre les centralités restent faibles, que le territoire possède une densité élevée de gares régionales et que la topographie permet une bonne facilité de déplacement.

Par des mesures d'aménagement adéquates et qualitatives, la perception des distances déjà faibles pourra être encore réduite. Cinq axes structurants relient les localités entre elles et forment la charpente principale de l'agglomération. De plus, ils catalysent un grand nombre d'enjeux et de mesures (mobilité, urbanisation, paysage). Par la consolidation et le soin particulier accordé à ces axes, l'ensemble de l'agglomération se retrouve renforcée et plus efficacement interconnectée.

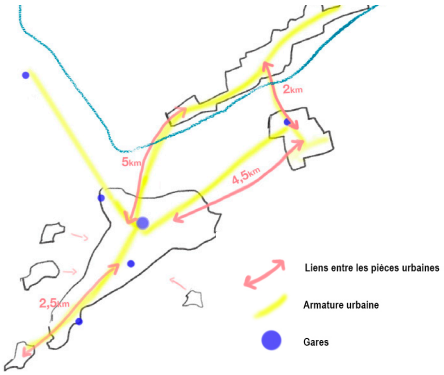


Figure 104 – Distance entre les principales localités de l'agglomération

4.2.2. Principe 2 – « Grandir sans s'étaler »

Le territoire de l'agglomération regroupe, sur un périmètre restreint, de très nombreux usages. Afin de maintenir cet équilibre fragile entre secteurs urbanisés et secteurs ouverts, il est primordial de **promouvoir un développement vers l'intérieur** sur l'ensemble des entités de l'agglomération, mais également **d'assurer le dynamisme du binôme Charrat-Fully**.

Le renforcement de ces pôles secondaires efficacement reliés (principe 1) évite ainsi une trop forte concentration des activités, services et emplois à Martigny limitant le risque de voir, à terme, son centre-ville s'asphyxier. Il permet d'équilibrer le développement des espaces de vie de l'agglomération de manière complémentaire.

En garantissant des liaisons rapides et efficaces en transports publics et/ou en mobilité douce (principe 1), tout en planifiant les bonnes choses au bon endroit (principe 2), il est possible de développer de manière mesurée et cohérente l'ensemble de l'agglomération sans épuiser les ressources spatiales.

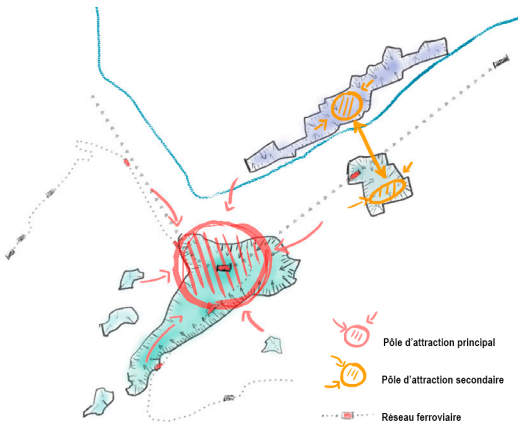


Figure 105 – Pôles d'attraction et principe de densification

4.2.3. Principe 3 – « Insuffler une exigence de qualité »

Un développement harmonieux va de pair avec un haut niveau de qualité de vie au sein de l'agglomération. Il est donc indispensable de **définir des standards de qualité ambitieux** afin de promouvoir des projets cohérents sur le long terme, quel que soit le domaine concerné.

Ces exigences de qualité pourront se décliner pour :

- Les constructions et les aménagements extérieurs (intégration, nature en ville, rapport à la rue, etc.).
- Les espaces publics (redéfinition du partage de l'espace public, nature en ville, diminution des nuisances, préservation et qualité des vides en milieu urbain).
- Les zones agricoles (rationalisation de travail des agriculteurs, réponses aux besoins infrastructurels, etc.).

Cette qualité sera au bénéfice :

- Des habitants et usagers de la ville (visiteurs et pendulaires).
- Des agriculteurs.
- De la faune et de la flore (nature en ville, relais nodaux, trame bleue comme support de la mobilité douce, etc.).

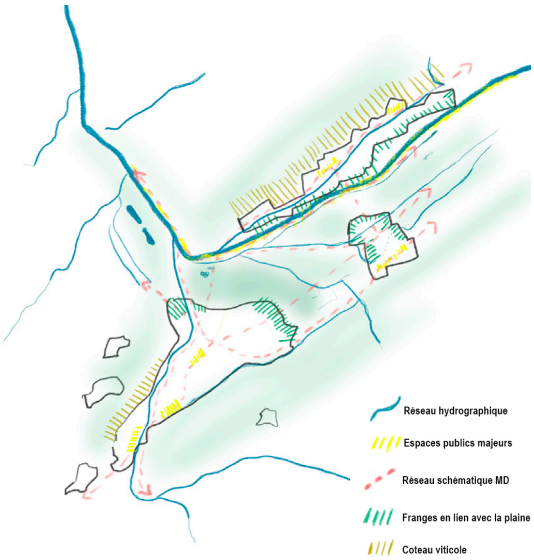


Figure 106 – Schéma des liens entre la zone à bâtir et la zone agricole

Première partie | Volet stratégique

05 | **Besoins d'action** **167**

5. Besoins d'action

Les besoins d'action ont été identifiés en comparant l'analyse de la situation actuelle et des tendances ainsi que les enjeux avec la vision d'ensemble de l'agglomération.

Afin de répondre aux nombreux enjeux, une priorisation des besoins d'action est retenue. **Le premier principe « rapprocher les centralités » constitue la priorité** de cette génération. D'une fois que l'agglomération bénéficiera de connexions efficaces, les développements coordonnés seront facilités.

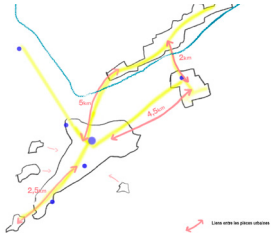
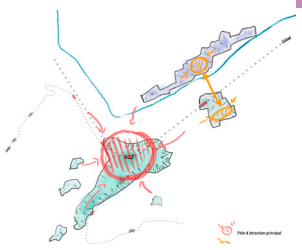
Les problématiques (parfois transversales) prioritaires à traiter sont :

- Le réseau de mobilité douce.
- L'accessibilité aux transports publics.
- La concrétisation du schéma fonctionnel routier.
- La mise en œuvre d'une mobilité durable (énergies renouvelables).

Dans un deuxième temps, les thématiques suivantes seront traitées :

- L'augmentation de la desserte en transports publics (augmentation des cadences et meilleure couverture du territoire).
- La coordination régionale pour un développement rationnel.
- La qualité des espaces publics et leur mise en réseau.
- La poursuite des objectifs relatifs à la mobilité durable.

Tableau 26 – Besoins d'action

Principes	Besoins d'action et priorité	Priorités
Principe 1 : Rapprocher les centralités 	1.1 Renforcer le réseau mobilité douce et l'intermodalité 1.2 Améliorer qualitativement l'accès aux transports publics pour favoriser le report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics 1.3 Compléter le réseau routier secondaire et requalifier les traversées de localité	
	1.4 Faciliter les accès en transports publics et en mobilité douce aux zones industrielles/artisanales 1.5 Renforcer la desserte des villages de coteau (par les transports publics et/ou les modes doux – examen au cas par cas)	
Principe 2 : Grandir sans s'étaler 	2.1 Orienter le développement urbain selon la desserte en transports publics et le déploiement des réseaux de mobilité douce	
	2.2 Répartir plus efficacement les dynamiques territoriales 2.3 Freiner et limiter l'étalement urbain, soigner les franges urbaines afin de valoriser la zone agricole dans son ensemble et optimiser son utilisation 2.4 Atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie	
Principe 3 : Insuffler une exigence de qualité	3.1 Tirer profit des énergies renouvelables ainsi que des nouvelles technologies pour une mobilité plus durable et des bâtiments plus efficients	
	3.2 Pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs 3.3 Poursuivre la logique de revitalisation d'espaces publics urbains et les raccrocher au réseau de mobilité douce de loisirs (réseau de balades) et au développement d'espaces publics en lien avec le Rhône et les cours d'eau.	

06

Stratégies sectorielles **171**
6.1. Stratégie urbanisation **171**
6.2. Stratégie mobilité **175**
6.2.1. Transports publics 175
6.2.2. Mobilité douce 179
6.2.3. Transports individuels motorisés 192
6.3. Stratégie paysage **199**

6. Stratégies sectorielles

6.1. Stratégie urbanisation

L'urbanisation du Coude du Rhône nécessite une **densification rationnelle** et coordonnée sur l'ensemble des zones à bâtir de l'agglomération. Les dents creuses ainsi que les friches situées au cœur du milieu bâti, bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics et souvent situées à proximité des commerces, services et équipements existants se verront densifiées prioritairement. Les plus grandes de ces dents creuses et de ses friches sont considérées en tant que secteurs stratégiques. Il est prévu que ces secteurs accueillent entre un tiers et la moitié de la croissance attendue en matière d'habitants et d'emplois (sous réserve de la mobilisation du secteur de l'ancienne usine d'aluminium) à Martigny. Mais l'effort du développement vers l'intérieur sera également fourni par une densification douce et progressive des zones pavillonnaires. Les projets urbains et les mesures de mobilité (transports publics, modes doux) se développent de manière concertée et coordonnée pour réduire, progressivement, la part modale du trafic individuel motorisé.

Pour répondre à la forte concentration des habitants et emplois du centre de Martigny et éviter une future congestion de la ville-centre, des mesures permettant de renforcer l'axe Fully-Charrat sont développées.

Pour rendre supportable ce développement vers l'intérieur, il est essentiel **d'insuffler une exigence de qualité** à tous les niveaux dans le développement des projets à l'échelle de l'agglomération, qu'il s'agisse de projets publics, mais également privés. Cela passe par une sensibilisation de l'ensemble des acteurs concernés par des activités ayant des incidences territoriales (du propriétaire d'une villa au promoteur, du technicien communal au politicien), mais également par l'introduction de mesures parfois contraignantes dans les différents documents-cadres régissant l'aménagement du territoire communal.

Cette volonté de qualité se traduit également au niveau des franges urbaines, à l'interface entre zone à bâtir et zone agricole. Pour limiter les emprises sur la zone agricole, déjà contrainte de toutes parts, la transition se fera du côté de la zone à bâtir. Cela permettra **d'atténuer les conflits entre habitat et agriculture** tout en favorisant une intégration paysagère du bâti dans son environnement direct. Il s'agit là de reconnaître et d'intégrer l'agriculture comme une composante centrale et structurante de l'agglomération du Coude du Rhône.

Ces trois volets de la stratégie urbanisation s'intègrent bien évidemment au Plan Directeur cantonal, et font notamment écho aux fiches A.1 (Zones agricoles), C.1 (Dimensionnement de la zone à bâtir) et C.2 (Qualité des zones à bâtir).

Objectif indicateur MOCA – Classes de desserte habitants/emplois et densité des zones d'habitation

Les objectifs de densification vers l'intérieur auront un impact positif sur deux indicateurs MOCA.

Conformité aux exigences des planifications supérieures PDc (C1, C2, C4, C7 et C8)

- Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains.
- Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité.
- Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur.
- Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics.
- Délimiter l'urbanisation afin de préserver des espaces pour l'agriculture et la nature.
- Coordonner l'urbanisation et les transports.

S.U.1 Densifier de manière coordonnée et réfléchie

a. Densifier les secteurs stratégiques afin d'assurer un développement vers l'intérieur.
b. Prioriser la densification autour des axes structurants et des interfaces de transport, y compris pour les installations générant du trafic (IGT). S'assurer d'une densification toujours adaptée au contexte dans lequel elle s'opère.
c. Intégrer la protection contre les nuisances sonores dans le bâti en priorité à proximité des installations bruyantes et des infrastructures de transport dépassant les limites en vigueur.
d. Densifier de manière douce et raisonnée, au fil des opportunités des zones pavillonnaires.
e. Intégrer la protection du patrimoine bâti et historique dans le développement urbain.
f. Définir les secteurs de non-extension de la zone à bâtir, en lien avec des limites et coupures naturelles ou avec des infrastructures existantes.
g. Intégrer des outils permettant de favoriser le développement vers l'intérieur, notamment ceux prévus dans la législation cantonale (périmètre de développement, plan de quartier, etc.).
h. Assurer une utilisation rationnelle des surfaces en zones d'activités économiques.

S.U.2 Exiger de hauts standards de qualité à toutes les échelles de développement

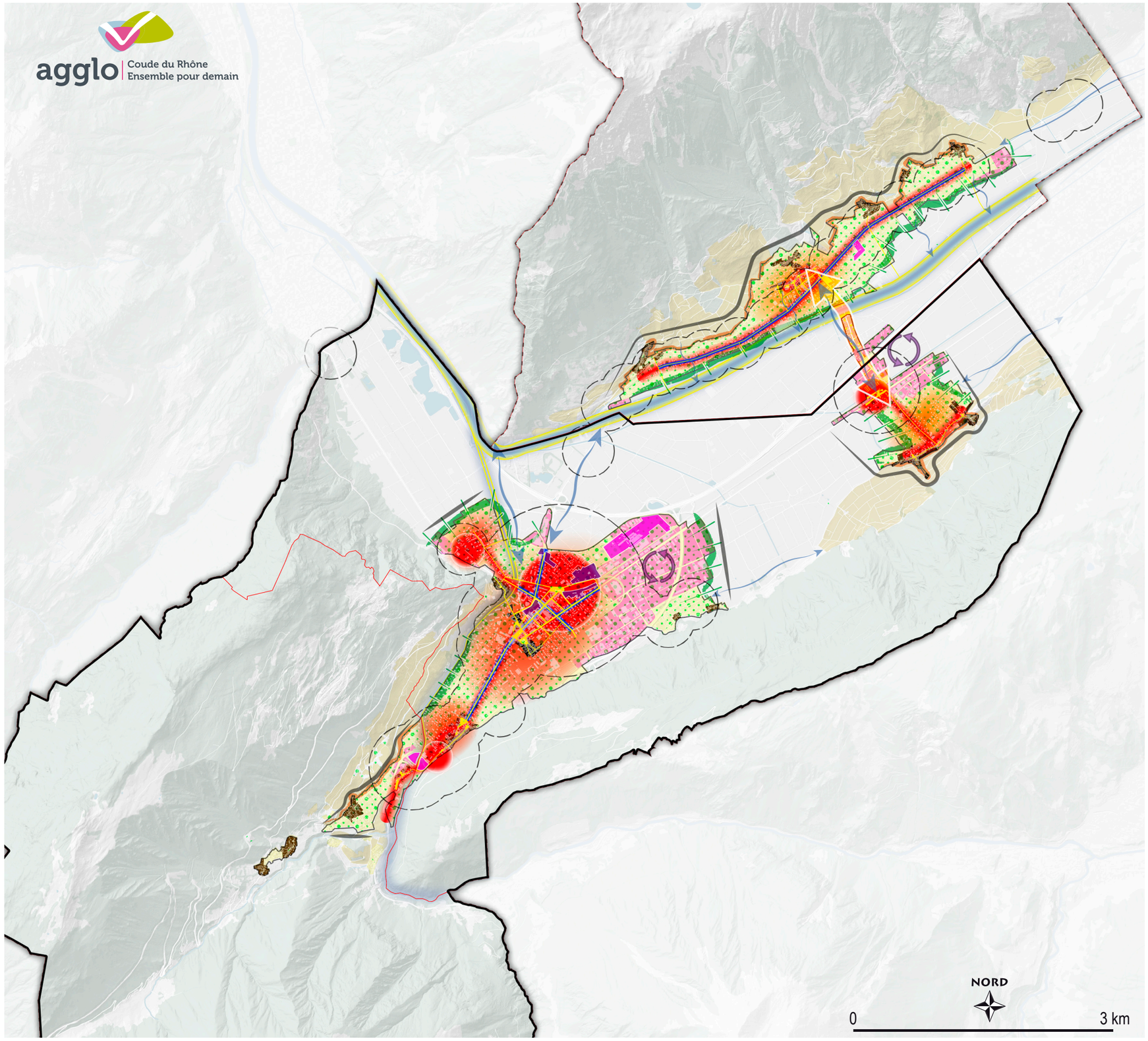
a. Poursuivre le développement d'espaces publics de qualité à l'intérieur du tissu bâti, dans ses franges et sur le maillage de mobilité de loisirs (notamment en s'appuyant sur la troisième correction du Rhône pour ce dernier point) tout en veillant à mettre en exergue les spécificités villageoises ou de quartier. La valorisation des espaces publics passe également par leur mise en réseau à l'échelle de l'agglomération.
b. Introduire des hauts standards pour les nouvelles constructions en matière de consommation d'énergie.
c. Introduire une exigence d'intégration des nouveaux tissus urbains au contexte bâti existant (et notamment aux tissus historiques).
d. Intégrer efficacement les notions de nature en ville permettant de réduire les îlots de chaleur, d'augmenter la capacité d'infiltration des eaux superficielles (réduction des surfaces imperméables), de favoriser la biodiversité ou encore d'offrir un meilleur cadre de vie aux habitants en veillant à reconnecter cette végétalisation aux structures paysagères de plaine (affluents et canaux, rideau-abris, etc.).
e. Orienter les acteurs vers une qualité globale des constructions et de leurs aménagements extérieurs, dans tous les types de zones.

S.U.3 Favoriser les coordinations supracommunales notamment dans le renforcement de l'axe Charrat-Fully

a. Considérer l'axe Charrat-Fully comme le lien entre les pôles de développement secondaires que forment ces villages. La zone reliant les villages accueille différentes infrastructures pour l'ensemble des habitants et l'accessibilité y est renforcée (quantitativement et qualitativement).
b. Gérer de manière coordonnée les zones d'activités économiques et les besoins en infrastructures sur le principe de la bonne entreprise au bon endroit, en cherchant des synergies dans le domaine de l'énergie (valorisation des rejets de chaleur).
c. Limiter les extensions de la zone à bâtir réduite au strict nécessaire et les coordonner à l'échelle régionale (PDi).

S.U.4 Traitement ciblé des franges urbaines

a. Gérer les franges urbaines en fonction du contexte agricole environnant, en introduisant des exigences d'intégration (perméabilités visuelle, paysagère, biologique notamment).
b. Renforcer les limites à l'urbanisation par le traitement qualitatif de la transition entre zone à bâtir et zone agricole / viticole.
c. Reconnecter le tissu urbain avec les maillages verts et bleus.
d. Traiter et améliorer qualitativement les franges bâties en contact avec le Rhône.



Stratégie URBANISATION

S.U.1 Densifier de manière coordonnée, réflechie et équilibrée

- Secteur stratégique de densification principal / secondaire
- Densification des axes forts et autour des interfaces de transports
- Périmètre de densification centrale / périphérique
- Densification douce des zones pavillonaires
- Protection du patrimoine bâti

S.U.2 Exiger de hauts standards de qualité à toutes les échelles de développement

- Poursuivre le développement d'espaces publics de qualité et les mettre en réseau
- Intégrer la nature en ville en veillant à la reconnecter aux structures paysagères de plaine
- Instaurer une dynamique de qualité au sein des zones d'activités
- Introduire des hauts standards en matière de protection contre le bruit sur les axes fréquentés

S.U.3 Favoriser les coordinations supracommmunales avec le renforcement de l'axe Charrat-Fully

- Axe Charrat-Fully comme lien entre les pôles secondaires
- Gestion coordonnée des zones d'activités de rayonnement cantonal et régionnal

S.U.4 Traitement ciblé des franges urbaines

- Gestion des franges urbaines en fonction du contexte agricole, du Rhône et de ses affluents
- Zones viticoles
- Gestion des franges urbaines en fonction du contexte viticole
- Connexion du tissu bâti aux maillages verts et bleus
- Renforcer les limites à l'urbanisation par le traitement qualitatif de la transition entre zone à bâtir et zone agricole / viticole

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V5, 23.06.2021

Figure 107 – Stratégie urbanisation

6.2. Stratégie mobilité

6.2.1. Transports publics

Le réseau de transports publics de l'agglomération (routier et ferré) est relativement dense. La desserte actuelle est correcte et cela reste valable pour un futur proche, car les réserves significatives en zone logements pour Martigny et Fully mobilisables avant cinq ans se situent à proximité des axes de transports publics existants. L'enjeu consiste surtout à exploiter et améliorer ce réseau au maximum en le renforçant sur de nombreux aspects.

Le réseau ferroviaire structurant doit être mis en valeur notamment par l'amélioration de ses interfaces. La stratégie principale le concernant consiste à mettre l'accent sur l'accessibilité et l'attractivité de ses haltes pour optimiser la mobilité combinée (marche/vélo + transports publics, voiture + transports publics, etc.).

Le réseau de bus a récemment été révisé (tracé, cadences, etc.) pour optimiser la desserte des quartiers de Martigny, mais quelques améliorations restent nécessaires afin de proposer un service de qualité aux zones aujourd'hui peu ou moins bien desservies (zones industrielles et les villages de coteau notamment).

Le Canton a récemment étudié le développement de la ligne régionale Sion – Martigny qui vise à offrir des correspondances en gare de Riddes (point de croisement ferroviaire) et d'établir un horaire strictement cadencé à la demi-heure de 5h00 à 23h00 avec davantage de courses. Sous réserve des dispositions financières des commanditaires, la modification des horaires est planifiée pour décembre 2021. Le rabattement de Fully sur le train est planifié en mobilité douce sur Charrat-Fully (RER) et en bus sur Martigny (IR/RER) et/ ou sur Riddes (RER).

Un des principaux besoins d'action reste la desserte des villages de coteau. Si la problématique pour les vallées latérales (Vallée du Trient, Entremont) est réglée par le rail, il reste à assurer et améliorer la desserte en transports publics des localités de Ravoire, Chemin ou encore Chiboz pour répondre aux besoins des pendulaires..

Impact des stratégies sur les indicateurs MOCA

N°1 Répartition modale

L'amélioration des transports publics, tant du point de vue de leur efficacité que de leur accessibilité vise à augmenter la part des transports publics dans les distances quotidiennes.

N°3 Répartition de la population en fonction des classes de desserte

L'amélioration du réseau ainsi que la densification stratégique dans les secteurs bien desservis par les transports publics permet d'augmenter le nombre d'habitants dans les classes de desserte de qualité A à C.

N°4 Répartition des emplois en fonction des classes de desserte

L'amélioration du réseau ainsi qu'une répartition réfléchie des dynamiques territoriales en fonction des transports publics permet d'augmenter le nombre d'emplois dans les classes de desserte de qualité A à C.

Conformité aux exigences des planifications supérieures

Projet de territoire

- Exploiter la complémentarité des modes de transports.
- Faire concorder le développement du système des transports et le développement territorial.

PDc (C.5, D.1, D.2, D.3 et D.6.)

- Coordonner l'urbanisation et les transports.
- Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes et vers les centres.
- Mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement.

S.TP.1 Valoriser les interfaces de transports

a. Renforcer les rabattements voiture et vélo vers les gares en proposant du stationnement adapté selon les modes (P+rail ou Bike+rail).
b. Améliorer les accès modes doux (maillage, sécurité des cheminements d'accès pour les piétons et les vélos) et les accès pour les personnes à mobilité réduite (mise en conformité des arrêts selon la LHand).
c. Requalifier et animer les nœuds intermodaux afin d'en faire des lieux de vie ou des centralités en portant une attention particulière au traitement de l'espace public (zone d'attente de qualité).
d. Proposer une desserte saisonnière hiver-été pour les touristes avec du stationnement en plaine (à Martigny-Expo, respectivement à Vernayaz, MC ou aux Fumeaux) pour poursuivre en train (pour les domaines de Verbier/Pays du St-Bernard, respectivement pour les Marécottes).

S.TP.2 Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

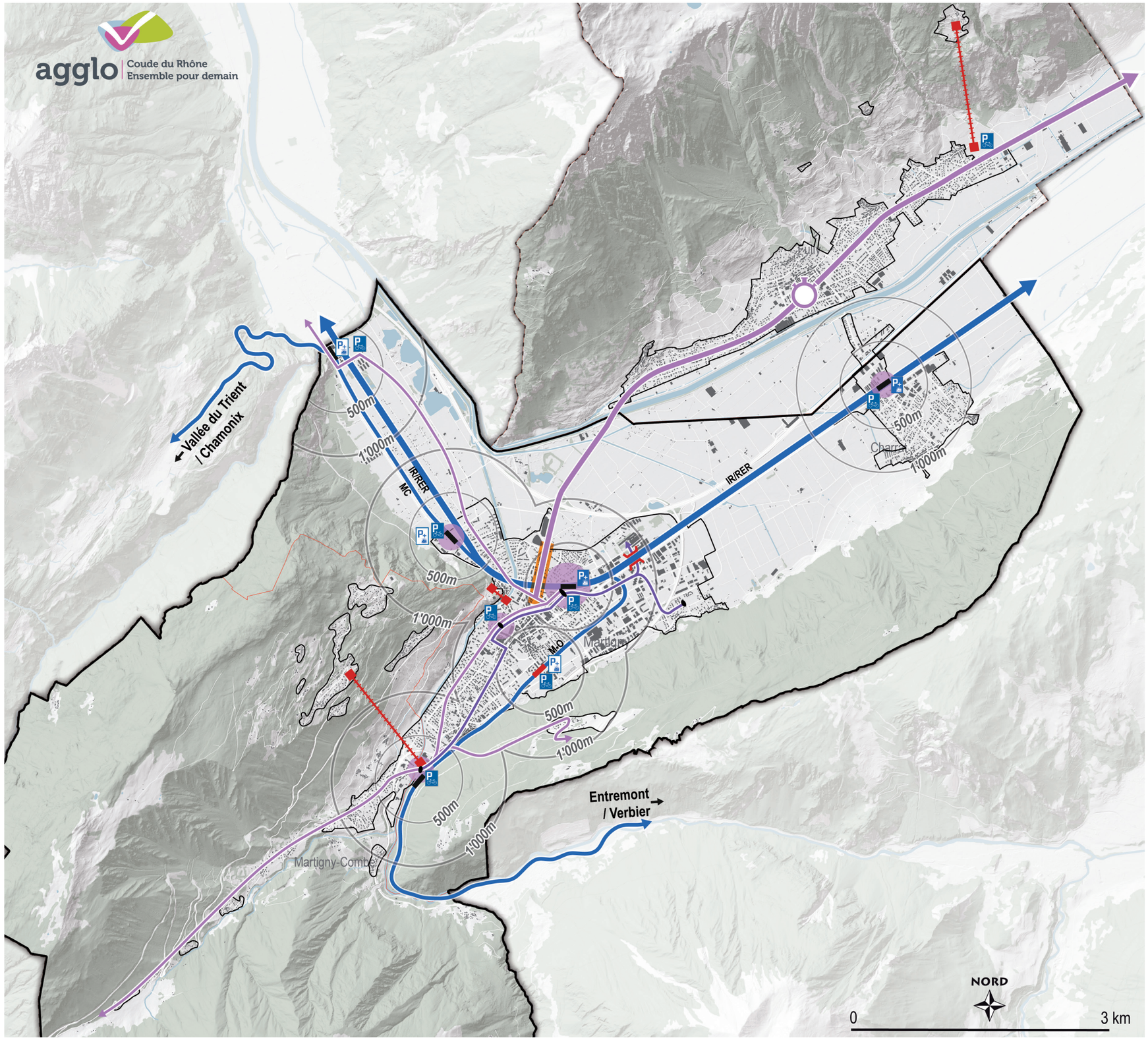
a. Augmenter le niveau de service (amplitudes et cadences) sur les axes à forte demande, Fully-Martigny notamment (à noter que les courses supplémentaires vis-à-vis des tabelles de l'OFT sont à la charge des communes desservies).
b. Réaménager les axes routiers en faveur des bus afin de faciliter leur progression dans les secteurs d'entrée en ville congestionnés (voie bus permettant de remonter les files d'attente).
c. Réduire les désagréments liés aux transferts modaux (temps de parcours, correspondances, etc.) pour disposer de plateformes multimodales (ou hub de transport) efficaces.
d. Disposer d'un réseau de bus d'agglomération à propulsion alternative (électrique, hydrogène, etc).

S.TP.3 Améliorer la qualité des services pour les usagers

a. Simplifier les titres de transport (communauté tarifaire).
b. Communiquer via des supports efficaces et uniques (carte des réseaux).
c. Faciliter l'embarquement des vélos dans les bus et les trains régionaux.

S.TP.4 Assurer une desserte complète du territoire de l'agglomération

a. Planifier de nouveaux arrêts en traversée de Martigny (Martigny-Expo qui remplacera Martigny-Bourg) et améliorer le potentiel des arrêts existants (Les Fumeaux pour le quartier du Milieu qui s'urbanise très fortement).
b. Renforcer la desserte des zones à concentration d'habitants et d'emplois (Fully, zone industrielle et artisanale de Bevignoux, etc.).
c. Lorsque pertinent, proposer une liaison par câble en substitution au bus (voire à la voiture) pour franchir une topographie escarpée (Ravoire, Chiboz) en fonction des développements urbains et des opportunités, mais aussi de la possibilité d'intégration au trafic régional voyageurs.



Stratégie MOBILITE
Transports publics

S.TP.1 Valoriser les interfaces de transports

Traitement qualitatif des interfaces/hubs de transports

Parking + desserte touristique

S.TP.2 Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

Augmenter progressivement le niveau de service (cadences et amplitude horaire)

P+Rail

Stationnement vélo sécurisé

Amélioration des conditions de circulation des bus

S.TP.3 Améliorer la qualité des services pour les usagers

S.TP.4 Assurer une desserte complète du territoire d'agglomération

Réseau ferroviaire IR/RER / MC/MO

Halte existante / nouvelle

Réseau de bus d'agglomération (trafic régional / local)

Liaison par câble projetée

Franchissement adapté aux bus

Périmètre VACo

Périmètre fonctionnel

Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V5, 15.03.2021

Figure 108 – Stratégie transports publics

6.2.2. Mobilité douce

Le réseau de mobilité douce au sein de l'agglomération est relativement complet. Dans le cadre du projet d'agglomération, les réseaux vélos et piétons sont examinés du point de vue de leur efficacité et de leur attractivité. L'analyse a toutefois relevé quelques points faibles du réseau et, sur la base d'un concept à l'échelle de l'agglomération (et même au-delà à l'échelle du PDi), permet la planification de mesures adaptées associées à des priorités.

À terme, l'objectif développé dans la vision est de relier les localités entre elles sans pour autant augmenter les émissions de gaz à effet de serre. La mobilité douce s'avère être un véritable levier pour atteindre cet objectif. Pour cela, il s'agit de développer un réseau de mobilité douce pour les piétons et les vélos. Les axes composant le réseau structurant de mobilité douce doivent pouvoir répondre à la fois aux besoins des usagers pendulaires (direct et rapide) et aux besoins récréatifs (détours possibles, proches des éléments naturels, des sites touristiques, etc.), en recherchant autant que possible des synergies. Si les besoins de la mobilité douce quotidienne (MDQ) et/ou ceux de la mobilité douce de loisirs (MDL) ne peuvent pas être satisfaits ensemble sans perte de qualité, alors elles doivent être traitées séparément.

L'environnement construit influence fortement les comportements et peut favorablement influencer le report modal. Il convient donc d'agir sur l'offre pour augmenter son confort, la sécurité, réduire la perception de distances, etc. L'objectif est de disposer d'un réseau qualitatif (continu, intuitif et sécurisé). Les communes ont également un rôle à jouer dans la communication, elles doivent faire connaître leurs infrastructures et redorer l'image du vélo via diverses actions. Créer un véritable réseau sécurisé, continu et attractif, mais surtout identifiable comme tel permet d'augmenter la part du trafic piétonnier et cycliste.

En complément, les infrastructures existantes doivent être entretenues et, au besoin, être révisées pour répondre aux besoins des usagers qui évoluent (stationnement sécurisé, bornes de recharge pour vélos électriques, etc.).

Finalement, la nature doit pouvoir servir de support à la mobilité douce qu'elle soit de loisirs ou quotidienne, tout comme les centres urbains (les centres urbains historiques de qualité sont également un attrait pour la promenade touristique) à condition que la qualité de l'infrastructure mobilité douce (efficacité, fonctionnalité et sécurité) soit garantie.

A noter qu'un plan sectoriel de la mobilité douce, axé principalement sur la mobilité douce quotidienne, est en cours (mené conjointement par le SDM et les quatre communes de Martigny, Martigny-Combe, Fully et Saxon) et permettra de consolider/préciser les axes développés dans le présent projet d'agglomération.

Impact des stratégies sur les indicateurs MOCA

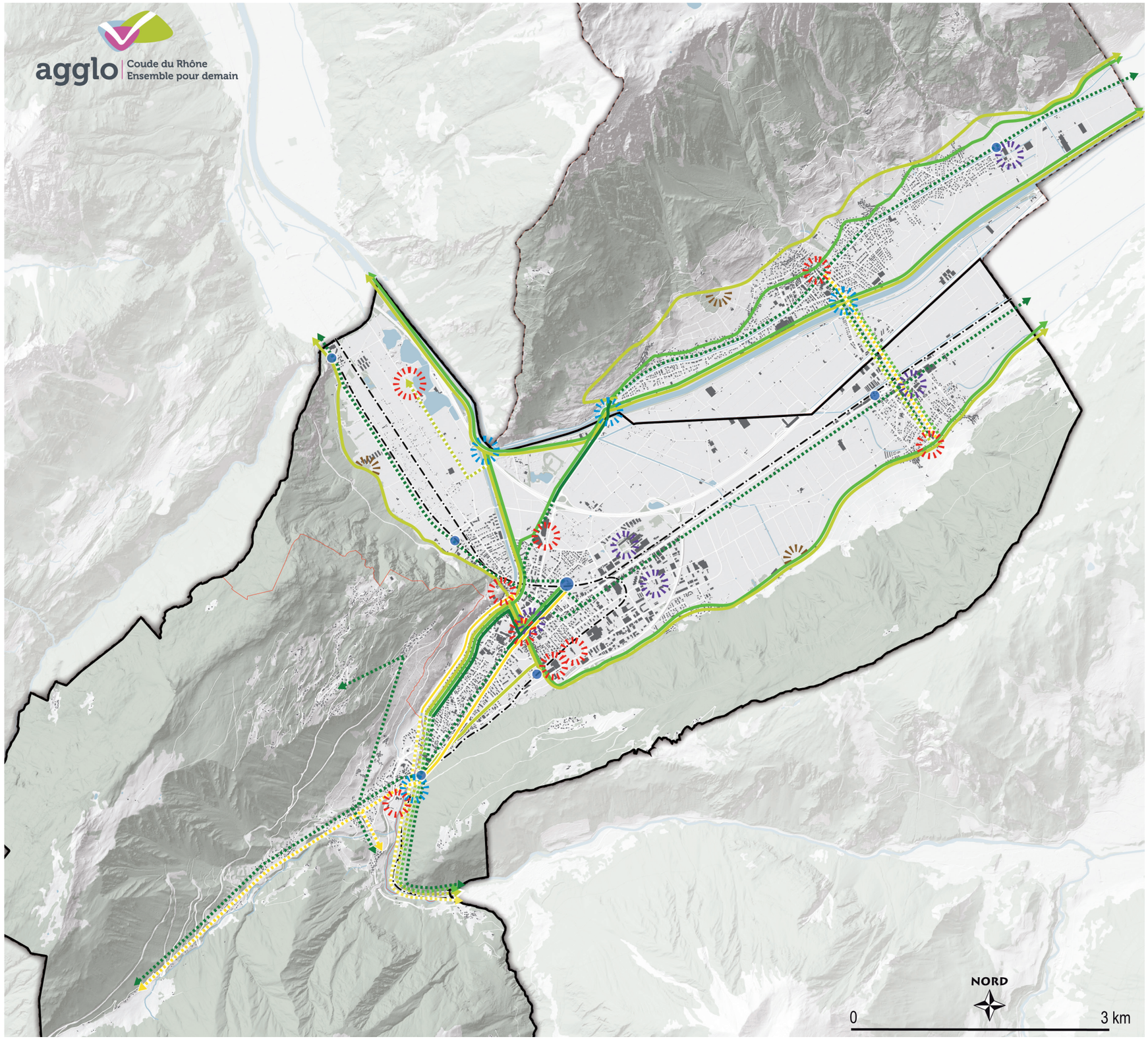
N°1 Répartition modale

Les mesures en faveur du trafic piétonnier et cycliste (proposition d'itinéraires, élimination des lacunes du réseau, mise à disposition de parkings à vélo) participent au report modal et tendent à diminuer la part modale voiture.

Conformité aux exigences des planifications supérieures

PDc (B.6, C.5 et D.5)

- Encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains.
- Soutenir la mobilité combinée.
- Mettre en place une offre variée de types de mobilité de loisirs.



Réseau de mobilité douce
Inventaire des besoins

Itinéraires

- Itinéraire vélo (quotidien) existant / futur
- Itinéraire vélo (loisirs) existant / futur
- Itinéraire piéton (quotidien) existant / futur
- Itinéraire piéton (loisirs) existant / futur

Générateurs principaux

- Arrêts de transports publics
- Centre d'intérêts loisirs/achats
- Activités/emplois

Générateurs secondaires (MDL)

- Accès aux cours d'eau
- Accès aux coteaux

Remarque: les itinéaires représentés sur cette carte illustrent des lignes de désir.

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V6, 21.06.2021

Figure 109 – Concept mobilité douce (MDQ/MDL ; piéton/vélo)

S.MD.1 Densifier qualitativement et sécuriser le réseau de mobilité douce entre les localités (vélo) et à l'intérieur des localités (piéton et vélo)

a. Développer un réseau piéton dense et maillé ainsi qu'un réseau cyclable continu et sécurisé.
b. Sécuriser le réseau cyclable utilitaire existant vis-à-vis des autres modes de transport (aménagements continus – bandes ou pistes – et systématiques sur les axes hors zones modérées).
c. Développer de nouveaux axes et requalifier (signalétique, mobilier, équipements, etc.) les liaisons existantes entre les localités.
d. Augmenter le confort d'utilisation (revêtement, éclairage, itinéraires en site propre, etc.).
e. Requalifier les traversées de village et de centre-ville (av. de la Gare à Martigny, av. du Gd-St-Bernard jusqu'à Martigny-Combe, etc.).
f. Systématiser l'exploitation du réseau routier communal en zone modérée (Martigny-Combe et Charrat).

S.MD.2 Mettre à disposition des usagers des infrastructures de qualité

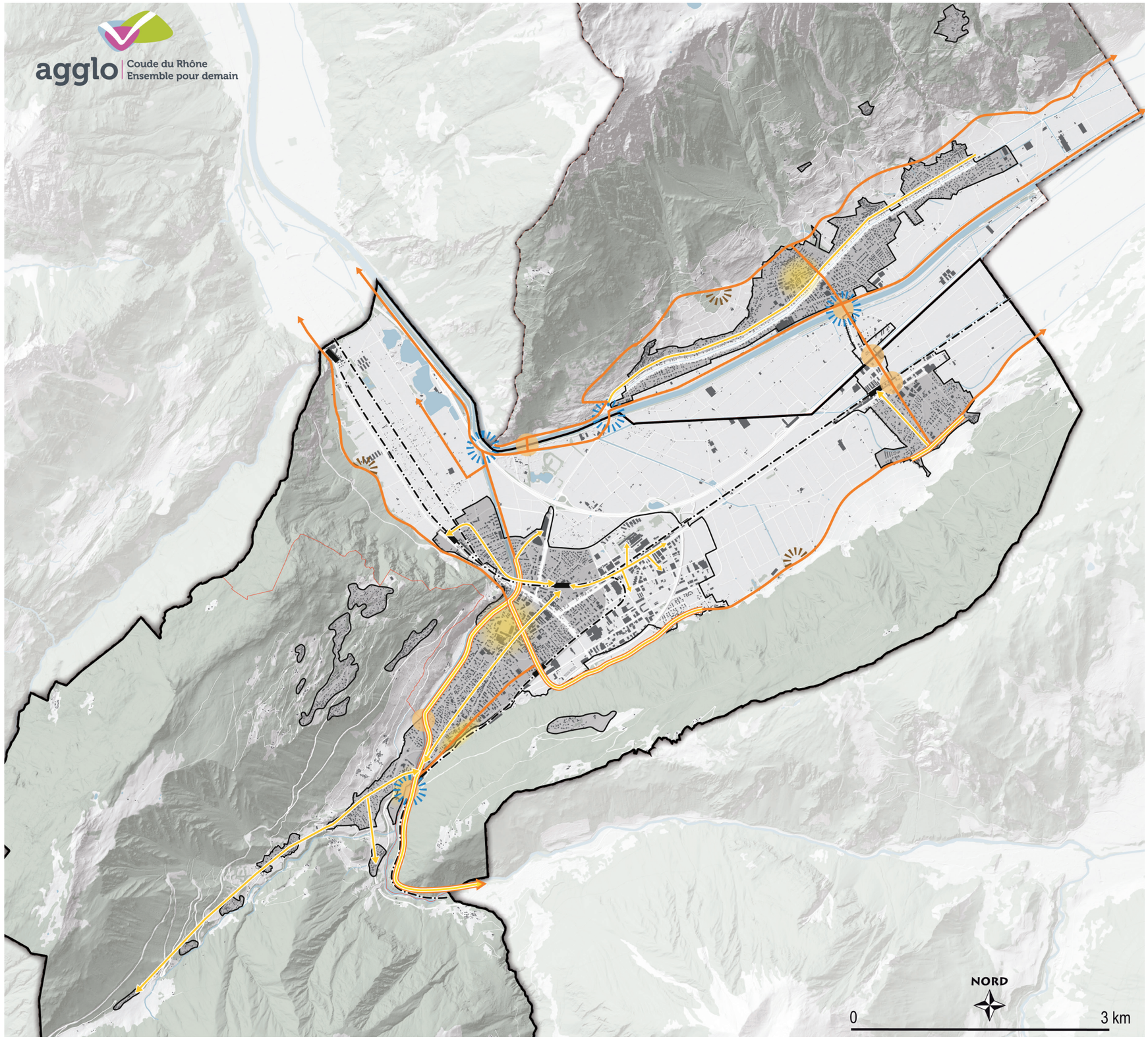
a. Renforcer l'intermodalité en proposant du stationnement de qualité à proximité des gares (Bike+Ride) et à proximité des parkings (P+Bike).
b. Disposer d'espaces publics de qualité pour les piétons et assurer la perméabilité des centres (réduction des places de stationnement, piétonnisation ponctuelle en fonction des besoins et des opportunités, intégration de la nature en ville).
c. Proposer des bornes de recharges de stationnement vélo (villages sur les coteaux et les générateurs touristiques).

S.MD.3 Promouvoir et encourager la mobilité douce par diverses actions et mesures

a. Communiquer sur les itinéraires (mise à jour des cartes vélo et piéton à l'échelle de l'agglomération).
b. Mettre sur pied des évènements ponctuels en faveur du développement de la mobilité douce.
c. Encourager l'usage du vélo pour les loisirs (création et promotion des parcours touristiques, participation financière pour l'achat de vélo électrique).
d. Favoriser les initiatives au sein des entreprises et administrations (plan de mobilité d'entreprise).

S.MD.4 Développer un réseau de mobilité douce de loisirs à l'échelle de l'agglomération

a. Faciliter les accès aux rives des cours d'eau ainsi qu'aux coteaux (et au grand paysage) depuis les localités (contextualisation des intentions du projet de la 3e correction du Rhône et du projet de revitalisation de la Dranse, notamment la RC339 éventuellement dédiée entièrement à la mobilité douce).
b. Réaliser des franchissements modes doux (liaisons intercommunales, rabattements modes doux sur les gares, etc.).
c. Gérer la cohabitation avec le monde agricole.



Stratégie MOBILITE
Mobilité douce - piéton

S.MD.1 Densifier qualitativement et sécuriser le réseau de mobilité douce entre les localités (vélo) et à l'intérieur des localités (piéton et vélo)

- Réseau piéton utilitaire (MDQ)
- Réseau mobilité douce en zone modérée
- Espace public de qualité
- Franchissement à créer/améliorer.

S.MD.2 Mettre à disposition des usagers des infrastructure de qualité

S.MD.3 Promouvoir et encourager la mobilité douce par diverses actions et mesures

S.MD.4 Développer un réseau de mobilité douce de loisirs à l'échelle de l'agglomération

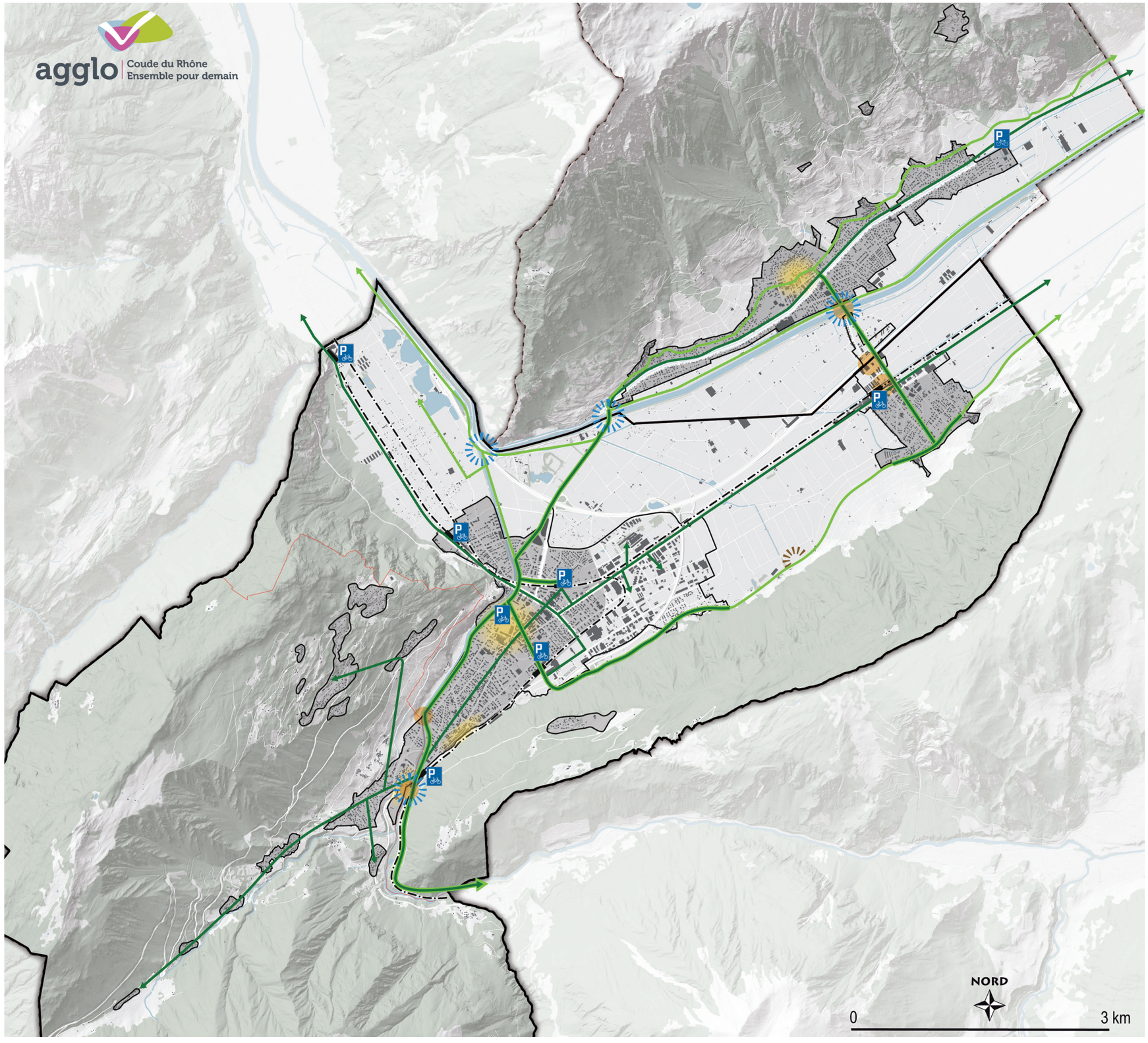
- Réseau piéton de loisirs (MDL)
- Accès aux cours d'eau et aux rives
- Accès aux coteaux

Remarque: les itinéaires représentés sur cette carte illustrent des lignes de désir.

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V6, 21.06.2021

Figure 110 – Stratégie mobilité douce – piéton



Stratégie MOBILITE
Mobilité douce - vélo

S.MD.1 Densifier qualitativement et sécuriser le réseau de mobilité douce entre les localités (vélo) et à l'intérieur des localités (piéton et vélo)

- Réseau cyclable utilitaire (MDQ)
- Réseau mobilité douce en zone modérée
- Espace public de qualité
- Franchissement à créer/améliorer

S.MD.2 Mettre à disposition des usagers des infrastructure de qualité

- Stationnement vélo sécurisé

S.MD.3 Promouvoir et encourager la mobilité douce par diverses actions et mesures

S.MD.4 Développer un réseau de mobilité douce de loisirs à l'échelle de l'agglomération

- Réseau cyclable de loisirs (MDL)
- Accès aux cours d'eau et aux rives
- Accès aux coteaux

Remarque: les itinéaires représentés sur cette carte illustrent des lignes de désir.

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

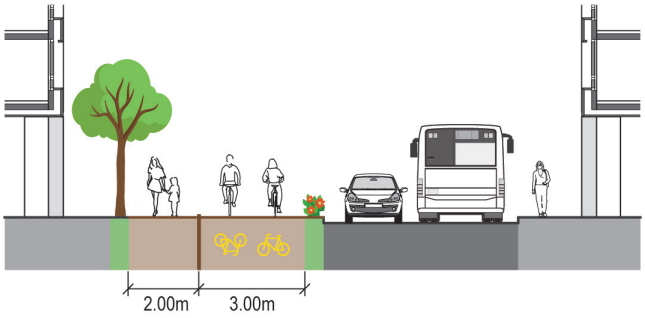
Infographie Citec / nomad 2021
V5, 22.06.2021

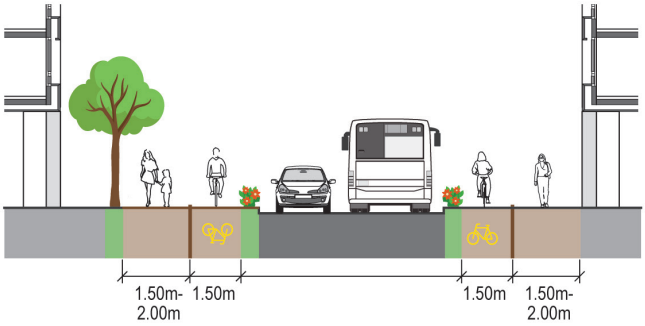
Figure 111 – Stratégie mobilité douce – vélo

Conformément au concept piéton/vélo et aux stratégies mobilité douce, **cinq principales typologies d'aménagement** (coupes types de principe) sont retenues pour le réseau mobilité douce de l'agglomération du Coude du Rhône. Il s'agit uniquement d'intentions qui seront à préciser selon les éléments de contexte et dans le cadre de chaque projet ; la question de la coexistence piéton/vélo devra également être traitée.

Milieu urbain en site propre

Coupes types de principe (à étudier/préciser au cas par cas)

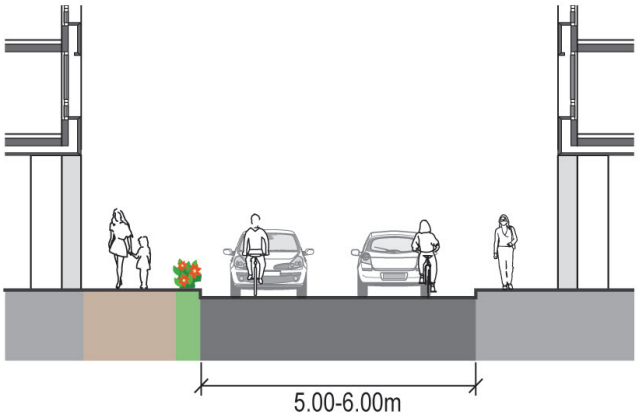


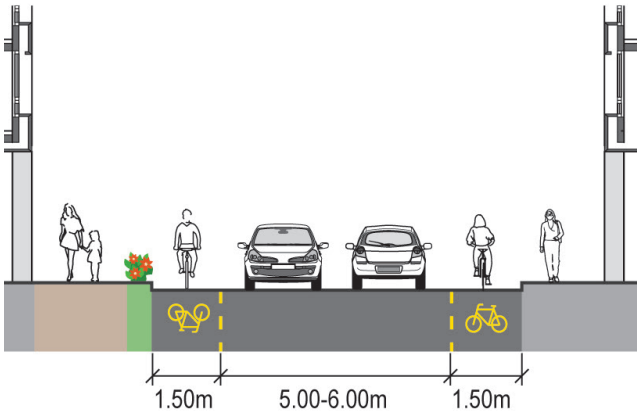


En localité et lorsque les gabarits à disposition le permettent, une piste cyclable est aménagée le long de l'axe routier correspondant. Sur les tronçons longs, il est proposé de mettre en place une circulation cycliste bidirectionnelle (première coupe type ci-dessus), afin de concentrer l'espace dédié à la mobilité douce et de lui donner une visibilité plus importante. Sur des tronçons plus courts, une piste cyclable de part et d'autre de la route peut être plus judicieuse afin d'éviter les trop nombreuses traversées (deuxième coupe type ci-dessus). Afin d'assurer un itinéraire cyclable attractif et étant donné les flux piétons importants en site urbain, une séparation entre piétons et cyclistes est assurée de manière physique et/ou lisible. Celle-ci est matérialisée par un marquage ou une bordure franchissable, ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Le flux cycliste est situé du côté de la route afin de faciliter les franchissements et les raccords. Au niveau des gabarits pour le trafic bidirectionnel, un total de 5.00m minimum est nécessaire, dont 3.00m dédiés aux cyclistes. L'espace dédié aux cyclistes pour les pistes cyclables unidirectionnelles est lui de 1.50m, toujours séparé du flux piéton.

Milieu urbain en site mixte

Coupes types de principe (à étudier/préciser au cas par cas)

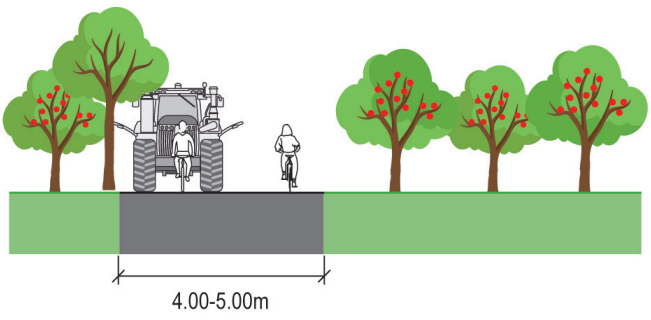




En localité sur les tronçons plus étroits ne permettant pas de disposer d'une voie en site propre, le cycliste circule sur la chaussée, impliquant une mixité avec le trafic motorisé plutôt que piéton (plus en adéquation avec les déplacements cyclables quotidiens que l'on souhaite rapides). Cette mixité nécessite une zone 30 ou zone de rencontre sur réseau routier communal. En zone 30, la mise en œuvre d'une rue cyclable est vivement recommandée. La largeur de la chaussée doit être comprise entre 5.00 et 6.00m (selon de la fonction de l'axe et de la présence de bus ou non) et le TJM doit être inférieur à 7'000 vhc/j. Si ces valeurs ne peuvent être respectées, soit des mesures permettant de réduire la charge de trafic doivent être entreprises, soit un aménagement spécifique (bande ou piste cyclable) est nécessaire (exemple sur la deuxième coupe type ci-dessus).

Hors localité sur réseau local

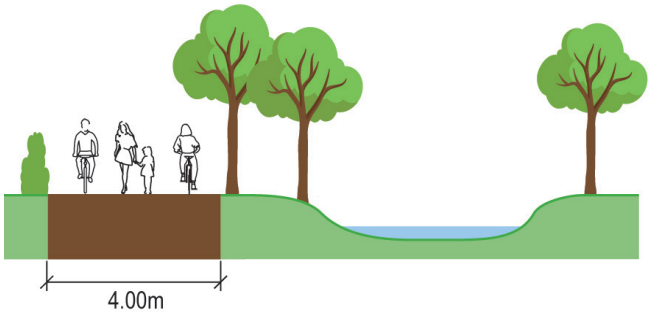
Coupes types de principe (à étudier/préciser au cas par cas)



Hors localité, le réseau local peut servir de support pour les modes doux impliquant une mixité avec le trafic agricole. Un seul axe du réseau local est reconnu comme itinéraire mobilité douce. Ce dernier doit être identifiable comme tel pour tous les usagers afin d'éviter les problèmes de cohabitation. La signalisation est adaptée en conséquence pour guider, mais également pour rendre attentifs les usagers qu'il s'agit d'un site partagé.

Le long des cours d'eau

Coupes types de principe (à étudier/préciser au cas par cas)



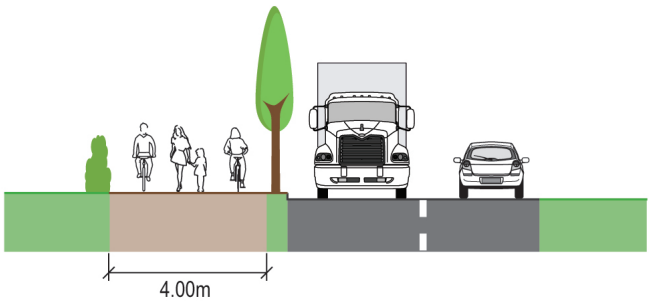
Hors localité et hors des axes routiers, un itinéraire piéton et vélo est aménagé en site propre, cheminant dans un environnement naturel. Il est proposé de maintenir un espace mixte sur ces itinéraires. Une largeur de 4.00m (3.00m minimum) est retenue pour une voie mixte, 5.00m (4.50m au minimum, dont 3.00m pour les vélos) pour une dissociation cycliste-piéton. Si séparation il y a, celle-ci pourrait être matérialisée par un revêtement différencié ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Sur le principe du droit acquis dans l'espace réservé aux eaux (ERE), le revêtement en dur pourra subsister avec le gabarit existant ; cela concerne en particulier l'axe cyclable cantonal (Route du Rhône).

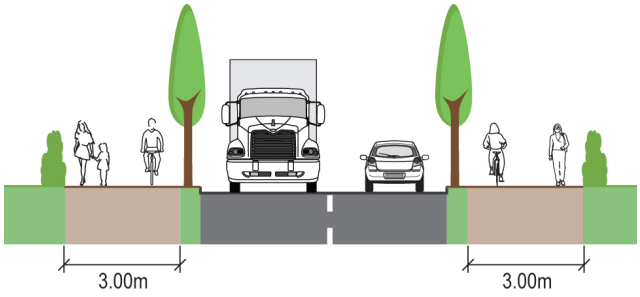
Lorsque l'itinéraire longe un cours d'eau qui fera l'objet d'une renaturation (hors Rhône), la composante « mobilité » doit être intégrée dans le projet de renaturation / sécurisation, afin que le tout soit cohérent. Les projets de renaturation définissent le concept général d'arborisation et d'aménagements naturels, en tenant compte des contraintes liées aux cheminements mode doux.

Afin de garantir la fonction paysagère du Rhône et promouvoir les berges du Rhône comme axe préférentiel pour la mobilité douce ainsi que comme support pour les loisirs et le tourisme, les itinéraires de campagne (ayant une fonction claire d'accès au Rhône) doivent être coordonnés avec le projet Rhône 3. En, effet, les typologies d'aménagement proposées (largeur, revêtement, signalisation) ne s'appliquent pas au Rhône.

Hors localité en site propre

Coupes types de principe (à étudier/préciser au cas par cas)





Hors localité et le long des axes routiers, un aménagement en site propre est recommandé. Étant donné les flux piétons moins importants hors localité et le long d'axes routiers, une séparation entre piétons et cyclistes n'est pas nécessaire (coupe du bas) à moins que les gabarits à disposition soient importants et/ou que des flux piétons soient ponctuellement plus importants. Une largeur de 4.00m (3.50m minimum) est retenue pour une voie mixte, 5.00m (4.50m au minimum, dont 3.00m pour les vélos) pour une dissociation cycliste-piéton. Si séparation il y a, celle-ci est matérialisée par un revêtement différencié, ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Le flux cycliste est situé du côté de la route afin de faciliter les franchissements et les raccords. Si le gabarit routier et les conditions le permettent, le marquage de bandes cyclables sur la chaussée permet de satisfaire les vélos rapides ou les cyclosportifs. S'il est plus logique d'assurer un trafic unidirectionnel de part et d'autre de la chaussée, la voie reste en site propre avec une largeur minimale de 3.00m.

6.2.3. Transports individuels motorisés

L'agglomération bénéficie d'un réseau autoroutier performant qui a l'avantage de bien encadrer les zones à bâtir (la H21 joue en effet le rôle de contournement de Martigny). Il s'agit donc de valoriser encore plus cet axe et le réseau routier principal (concept en anneau) pour protéger les territoires bâtis et y concentrer au maximum le trafic de transit.

Les stratégies visent donc à optimiser le réseau routier et à le gérer de manière plus volontariste, avec des effets positifs induits également pour les autres modes (progression des bus améliorée sur les axes principaux d'accès en ville, sécurité accrue pour les modes doux, réduction des nuisances pour les habitants, etc.).

Un concept stationnement est défini à l'échelle de l'agglomération (figure 112). Ce dernier détermine les principaux parkings et leur fonctionnalité (P+rail, P+R, parking de covoiturage ou parking de captage). La mise en œuvre des nouveaux parkings autour des centres se fait au profit de la qualité de l'espace public et la suppression de places de stationnement sur voirie. L'objectif des parkings de captage est de retenir les voitures aux limites des centres, où l'espace public doit être de qualité. Un concept de signalisation et de jalonnement (panneaux statiques et dynamiques) en lien avec le schéma de circulation de la ville est prévu d'être mis en place afin d'éviter le trafic de transit au centre-ville de Martigny, respectivement le trafic parasite à la recherche de places de stationnement. L'enjeu est également de clairement identifier les parkings situés à proximité des nœuds de transports pouvant favoriser le report modal (P+rail ou P+R). Deux parkings de covoiturage se situent aux environs des jonctions autoroutières.

Impact des stratégies sur les indicateurs MOCA

N°2 Accidents

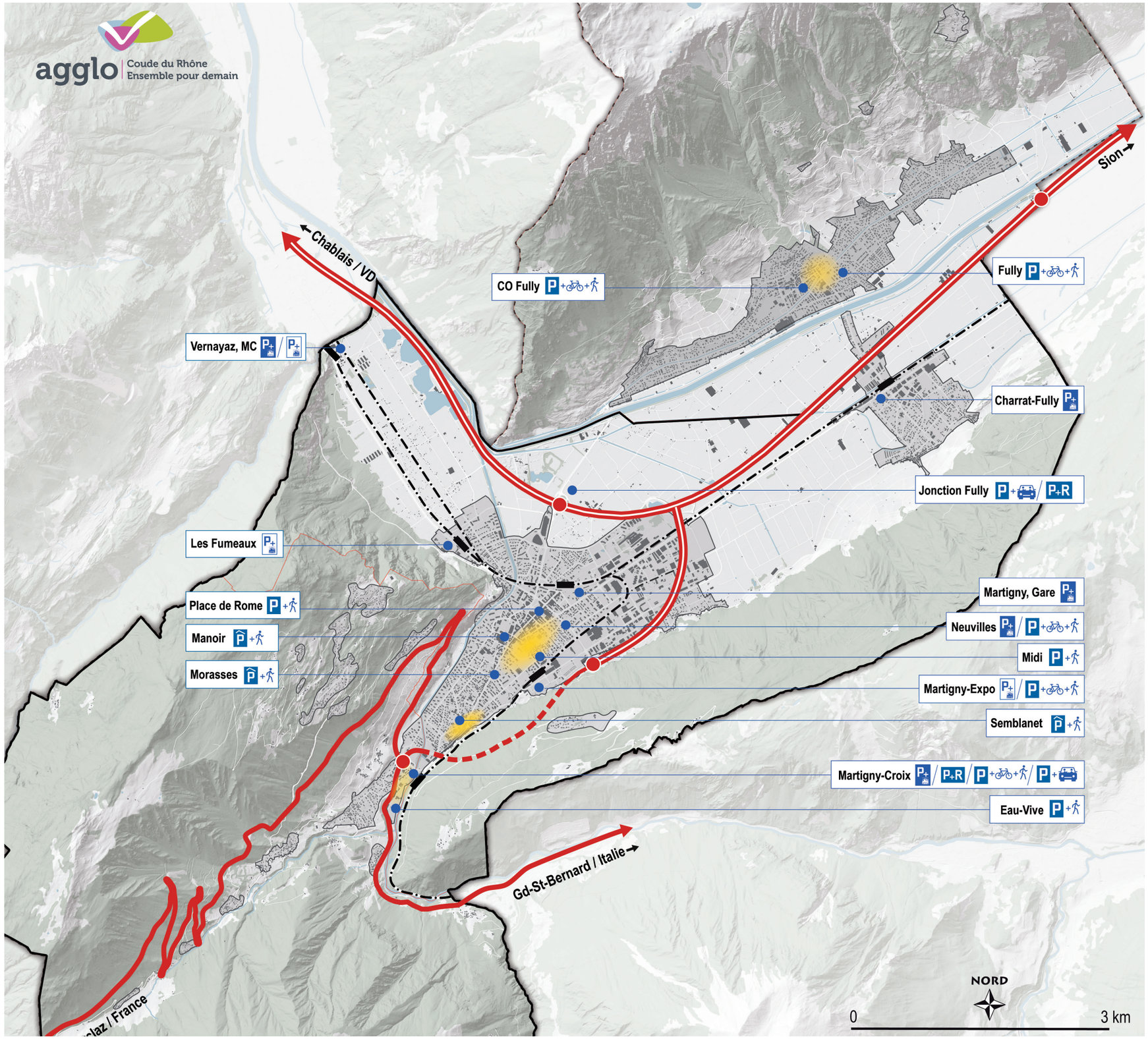
Le report du trafic de transit ainsi que la requalification des axes routiers en traversée de localité agissent significativement sur la sécurisation du réseau routier et diminueront le nombre d'accidents.

Conformité aux exigences des planifications supérieures

PDc (C.5 et D.4)

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

Concept stationnement et hiérarchisation



- Réseau autoroutier et jonction (transiter)
- Réseau routier international (transiter)
- P+rail (voiture + train)
- P+rail à destination des stations touristiques (voiture + train)
- Parking-relais (voiture + bus)
- Parking de covoiturage
- Parking en surface / souterrain de captage autour des hypercentres (voiture + vélo et/ou marche)
- Espaces publics de qualité
- Périmètre d'urbanisation

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V3, 15.03.2021

Figure 112 – Concept stationnement et hiérarchisation

S.TIM.1 Assurer une bonne qualité de desserte par une hiérarchie du réseau routier cohérente

a. Concentrer le trafic de transit sur l'autoroute et encore mieux exploiter le potentiel de l'A9 et de la H21 pour protéger les centres de localités.

b. b. Créer une nouvelle liaison routière Nord-Ouest reliant la route d'Ottan à la rue du Léman pour compléter le concept d'accessibilité en anneaux (en lien avec la suppression éventuelle de la RC339 en raison de la troisième correction du Rhône et, en conséquence, au profit de la mobilité douce).

c. En sortie d'autoroute (jonction Fully), aménager des contrôles d'accès pour maîtriser le trafic et l'orienter de manière volontariste sur le réseau routier structurant (Charrat via la rue des Grandes-Maresches et Vernayaz/Salvan via la route d'Ottan).

d. Requalifier les axes à fort trafic en traversée de localité en faveur des modes doux et une meilleure intégration urbanistique.

e. Mettre en œuvre une signalisation et un jalonnement pour guider de manière volontariste les automobilistes vers le(s) bon(s) parking(s) selon leur lieu de destination.

S.TIM.2 Sécuriser le réseau routier

a. Assainir les points noirs du réseau routier (jonction de Saxon).

S.TIM.3 Favoriser la mobilité électrique

a. Développer un réseau de bornes de recharge pour voiture électrique à l'échelle de l'agglomération.

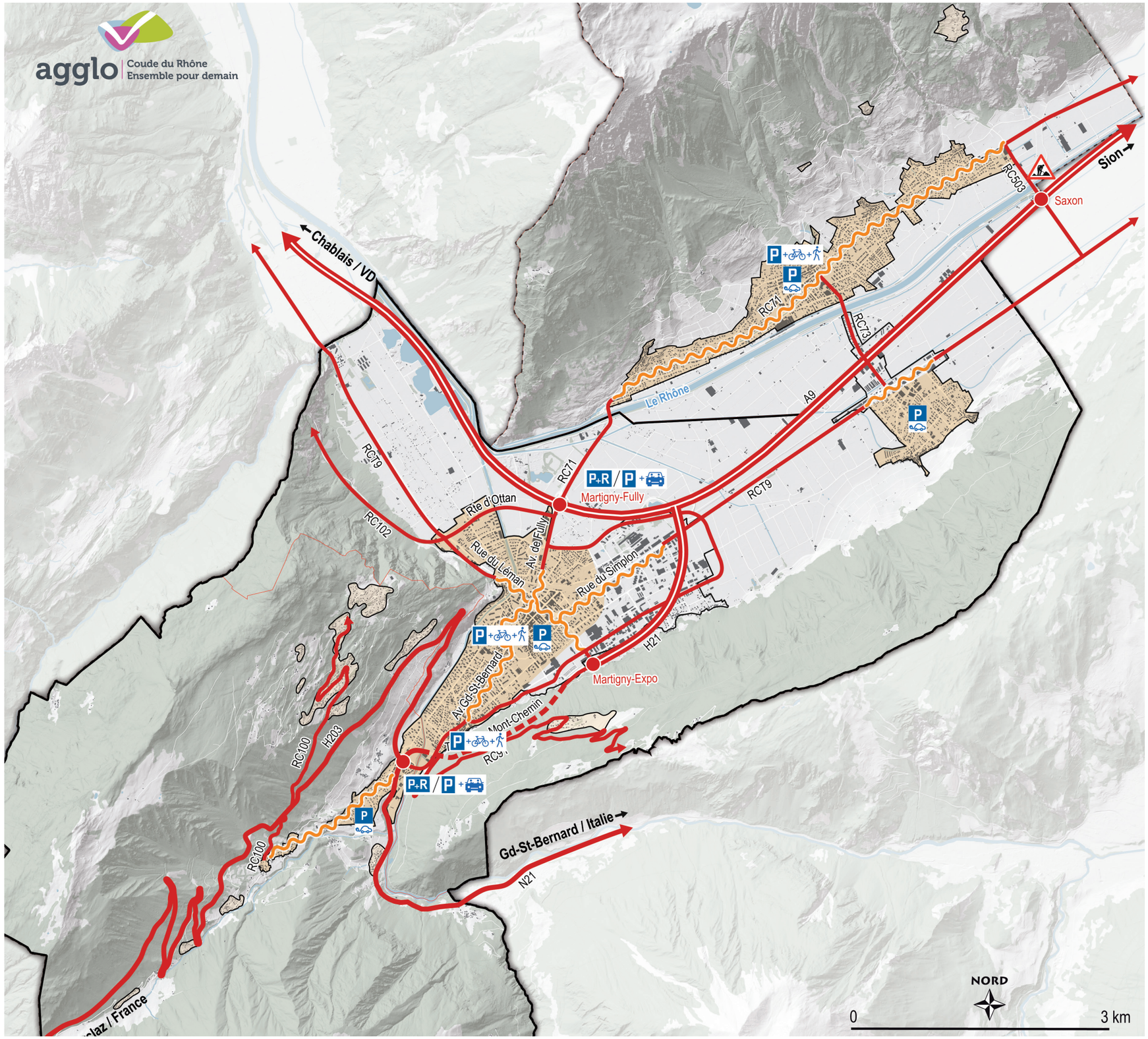
S.TIM.4 Gérer de manière volontariste le stationnement

a. Adapter les tarifications en fonction des besoins et des opportunités (traitement différent par secteur) de manière à concentrer la voiture hors des secteurs à enjeux (harmonisation des politiques de stationnement sur fonds public).

b. Favoriser les pratiques multimodales en définissant une politique de stationnement pour les parkings hors de l'hypercentre (P+marche, P+vélo).

c. Ajuster la politique de stationnement sur fonds privé dans les règlements communaux (RCCZ) ou les plans d'aménagement détaillés (PAD) vis-à-vis des besoins et des opportunités (traitement différent par secteurs, introduction de minimums et/ou de maximums, introduction de ratios pour le stationnement vélos, etc.).

d. Proposer des solutions pour les rénovations aux centres de localité qui n'ont pas nécessairement l'espace pour aménager leur place de parc privée (parkings centralisés, parkings mutualisés, partage de véhicules).



Stratégie MOBILITE
Transports individuels motorisés

S.TIM.1 Assurer une bonne qualité de desserte par une hiérarchie du réseau routier cohérente

- Réseau autoroutier et jonction (transiter)
- Réseau routier international (transiter)
- Réseau routier principal hors traversée de village (transiter et relier)
- Réseau routier principal en traversée de village (collecter)
- Réseau modéré (zones 30 ou zones de rencontre)
- Périmètre d'urbanisation

S.TIM.2 Sécuriser le réseau routier

- Assainissement des points noirs

S.TIM.3 Favoriser la mobilité électrique

- Assainissement des points noirs

S.TIM.4 Gestion volontariste du stationnement

- Parking-relais TIM + Bus
- Parking de covoiturage
- Concept de parking de captage autour des hypercentres

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V4, 15.03.2021

Figure 113 – Stratégie transports individuels motorisés

6.3. Stratégie paysage

La thématique du paysage est ici développée sur trois axes, intrinsèquement imbriqués aux thématiques de la mobilité et de l'urbanisation : la fonction biologique et environnementale du paysage, la dimension agricole du paysage du Coude du Rhône et le rôle socioculturel du paysage dans son ensemble.

Concernant les aspects biologiques et de biodiversité, la stratégie vise à une amélioration des valeurs naturelles et des liaisons biologiques, y compris en milieu urbain en s'appuyant, entre autres, sur l'armature du réseau hydrographique. Le projet d'agglomération proposera notamment certaines mesures localisées améliorant la dimension biologique.

Pour le domaine agricole, composante majeure du paysage de l'agglomération du Coude du Rhône, la stratégie vise à une réduction des conflits d'usage au sein des grandes entités agricoles de plaine et une meilleure gestion de l'interface entre zones à bâtir et secteurs cultivés. Il s'agit, in fine, de souligner et de valoriser le travail des agriculteurs auprès des habitants de l'agglomération.

Finalement, les fonctions du paysage et la dimension naturelle du territoire de l'agglomération sont reconnues et agissent comme un levier permettant de rehausser la qualité de l'ensemble des projets. Le paysage est mis en valeur et devient un véritable atout économique et touristique.

Conformité aux exigences des planifications supérieures

PDc (A.1, A.2, A.3, A.4, A.6 A.8, A.9, A.11, A.12 et A.13)

- Conserver des surfaces non urbanisées dans la plaine du Rhône.
- Agir contre l'étalement urbain, veiller à une utilisation mesurée du sol et développer l'urbanisation vers l'intérieur.

S.P.1 Assurer les fonctions biologiques et environnementales du territoire

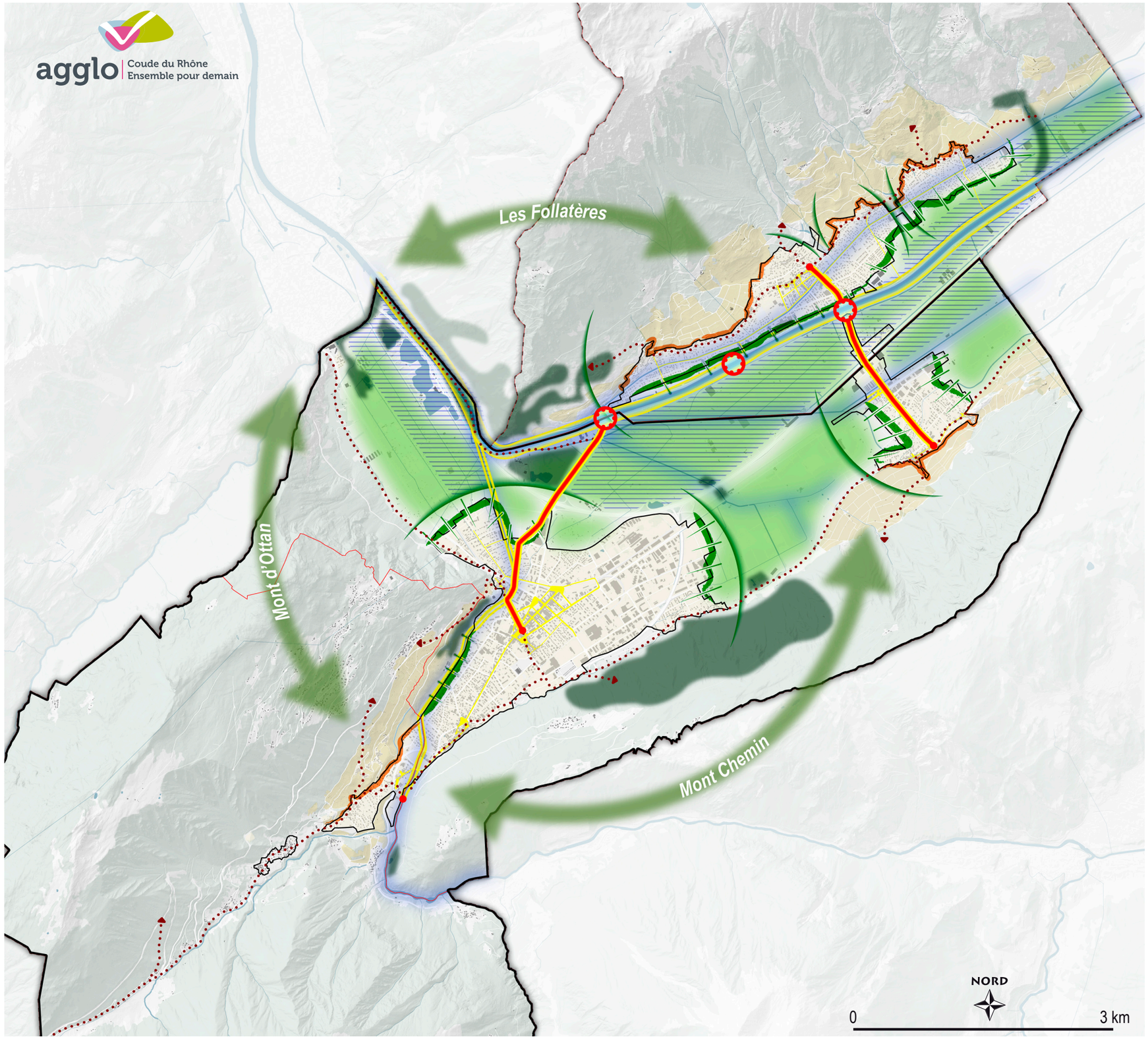
a. Valoriser les réseaux hydrographiques par la renaturation des cours d'eau dans une optique de rétablissement des corridors biologiques, en coordination avec le développement du réseau de mobilité douce.
b. Renforcer les zones nodales, intégrer les notions de nature en ville dans le développement urbain et réduire les obstacles au développement de la biodiversité.
c. Intégrer le Rhône et sa troisième correction dans l'amélioration des fonctions biologiques de la plaine.
d. Améliorer la qualité environnementale et les fonctions biologiques du paysage.

S.P.2 Encourager et favoriser des activités agricoles de qualité

a. Maintenir le contingent agricole sur l'ensemblede l'agglomération.
b. Résoudre les problèmes de conflits d'usages sur l'ensemble de la zone agricole.
c. Valoriser l'activité agricole et renforcer la reconnaissance de l'agriculture comme liant social, économique et culturel.
d. Encourager, valoriser et pérenniser une agriculture respectueuse de son environnement.
e. Diffuser le paysage agricole au travers des franges dans le tissu urbain.

S.P.3 Considérer le paysage comme entité unificatrice du Coude du Rhône et prendre les mesures pour le préserver

a. Considérer le paysage et ses caractéristiques afin d'adapter les projets et leur développement à celui-ci et non l'inverse.
b. Intégrer la troisième correction du Rhône dans un territoire élargi.
c. Valoriser les caractéristiques exceptionnelles du paysage pour en faire un atout naturel, économique et touristique.



Stratégie PAYSAGE

S.P.1 Assurer les fonctions biologiques et environnementales du territoire

- Renaturation de cours d'eau et rétablissement des corridors biologiques
- Renforcer les zones nodales en consolidant les zones relais et les continuum

S.P.2 Encourager et favoriser des activités agricoles de qualité

- Coeur agricole à valoriser (contingent, conflits d'usages, agriculture biologique)
- Franges urbaines diffuses aux abords des secteurs agricoles / viticoles / rivulaires
- Zones viticoles
- Gestion des franges urbaines en fonction du contexte viticole

S.P.3 Considérer le paysage comme entité unificatrice du Coude du Rhône et prendre les mesures pour le préserver

- Ceinture paysagère de grande qualité à utiliser comme un atout
- Assurer l'intégration de l'espace lié au Rhône dans un territoire élargi (cortège du Rhône)
- Maintenir les césures paysagères structurantes
- Poursuivre le développement d'espaces publics de qualité et les mettre en réseau
- Portes d'entrées du Rhône (hameaux escales)
- Liens principaux (allées du Rhône)
- Cheminements doux reliant les entités paysagères du Coude du Rhône (routes paysages)

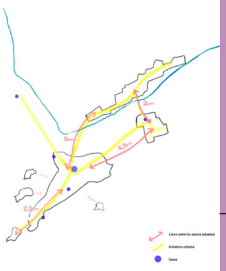
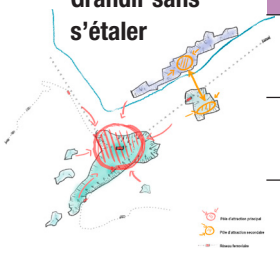
- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V6, 12.07.2021

Figure 114 – Stratégie paysage

L'ensemble des stratégies découlent directement des besoins d'action identifiés selon les trois principes.

Tableau 27 – Liste des stratégies découlant des besoins d'action

Principes	Besoins d'action		Stratégies	Priorités
Principe 1 : Rapprocher les centralités 	1.1	S.MD.1	Densifier qualitativement et sécuriser le réseau de mobilité douce entre les localités (vélo) et à l'intérieur des localités (piéton et vélo)	
		S.MD.2	Mettre à disposition des usagers des infrastructures de qualité	
		S.MD.3	Promouvoir et encourager la mobilité douce par diverses actions et mesures	
		S.MD.4	Développer un réseau de mobilité douce de loisirs à l'échelle de l'agglomération	
	1.2	S.TP.1	Valoriser les interfaces de transports	
		S.TP.2	Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs	
		S.TP.3	Améliorer la qualité des services pour les usagers	
	1.3	S.TIM.1	Assurer une bonne qualité de desserte par une hiérarchie du réseau routier cohérente	
		S.TIM.2	Sécuriser le réseau routier	
	1.4 1.5	S.TP.4	Assurer une desserte en transports publics complète du territoire de l'agglomération	
Principe 2 : Grandir sans s'étaler 	2.1	S.U.1	Densifier de manière coordonnée et réfléchie	
	2.2	S.U.3	Favoriser les coordinations supracommunales notamment dans le renforcement de l'axe Charrat-Fully	
	2.3	S.U.4	Traitement ciblé des franges urbaines	
	2.4	S.TIM.4	Gérer de manière volontariste le stationnement	
Principe 3 : Insuffler une exigence de qualité	3.1	S.TIM.3	Favoriser la mobilité électrique	
	3.2	S.U.2	Exiger de hauts standards de qualité à toutes les échelles de développement	
	3.3	S.P.1	Assurer les fonctions biologiques et environnementales du territoire	
	2.3	S.P.2	Encourager et favoriser des activités agricoles de qualité	
	2.4	S.P.3	Considérer le paysage comme entité unificatrice du Coude du Rhône et prendre les mesures pour le préserver	

07

Mesures et priorisation **207**

7.1. Liste des mesures **208**

7.1.1. Mesures urbanisation 209

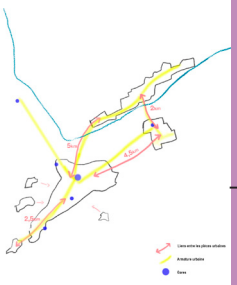
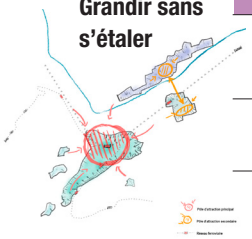
7.1.2. Mesures mobilité 210

7.1.3. Mesures paysage 213

7. Mesures et priorisation

Les mesures découlent de la vision d'ensemble, des besoins d'action et des stratégies sectorielles. Elles ont pour objectif direct d'agir sur les différents critères d'efficacité. Pour des questions de lisibilité, le tableau ci-dessous mentionne les liens les plus relevant entre besoins d'action, stratégies, mesures et critères d'efficacité.

Tableau 28 – Liste des mesures découlant des stratégies

Principes	Besoins d'action		Stratégies	Mesures	Critères d'efficacité
Principe 1 : rapprocher les centralités 	1.1	S.MD.1	Densifier qualitativement et sécuriser le réseau de mobilité douce entre les localités (vélo) et à l'intérieur des localités (piéton et vélo)	P.MD.4.1.1/.2/.4/.5/.6/.7/.8 P.MD.4.2.1/.2/.3/.4/.5	CE.1.5 / CE.4.1
		S.MD.2	Mettre à disposition des usagers des infrastructures de qualité	P.MD.4.1.3 / P.MD.4.1.9	CE.1.5 / CE.4.1
		S.MD.3	Promouvoir et encourager la mobilité douce par diverses actions et mesures	GM.4.2	CE.1.5 / CE.4.1
		S.MD.4	Développer un réseau de mobilité douce de loisirs à l'échelle de l'agglomération	P.MD.4.3.1	CE.1.5 / CE.4.1
	1.2	S.TP.1	Valoriser les interfaces de transports	PM.4.1 / PM.4.2 / PM.4.3 / PM.4.4 / PM.4.5 / PM.4.6	CE.1.1 / CE.1.2 / CE.1.3 / CE.4.1 /
		S.TP.2	Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs	TP.4.3 / P.GT.4.2.2	CE.1.1 / CE.1.2 / CE.1.3 / CE.4.1 /
		S.TP.3	Améliorer la qualité des services pour les usagers	P.VAB.4.1.1 / GM.4.1	CE.1.1 / CE.1.2 / CE.1.3 / CE.4.1 /
	1.3	S.TIM.1	Assurer une bonne qualité de desserte par une hiérarchie du réseau routier cohérente	CR.4.1	CE.3.1
		S.TIM.2	Sécuriser le réseau routier		
	1.4 / 1.5	S.TP.4	Assurer une desserte complète du territoire de l'agglomération	P.GT.4.2.1 / TP.4.2 / PM.4.5 / PM.4.6	CE.1.1 / CE.1.2 / CE.1.3
Principe 2 : Grandir sans s'étaler 	2.1	S.U.1	Densifier de manière coordonnée et réfléchie	U.D.4.1/.2/.3/.4/.5/.6/.7/ .9/.10	CE1.3 / CE.1.5 / CE.2.1
	2.2	S.U.3	Favoriser les coordinations supracommunales notamment dans le renforcement de l'axe Charrat-Fully	U.DR.4.1 / U.EP.4.6	CE.2.1
	2.3	S.U.4	Mettre à disposition des usagers des infrastructures de qualité	U.N.4.2	CE.2.1 / CE.2.2 / CE.4.3
	2.4	S.TIM.4	Mettre à disposition des usagers des infrastructures de qualité	GM.4.3	CE.2.2 / CE.4.1 / CE.4.2 / CE.4.3
Principe 3 : Insuffler une exigence de qualité	3.1	S.TIM.3	Favoriser la mobilité électrique	ME.4.1	CE.4.1/CE.4.2
	3.2	S.U.2	Exiger de hauts standards de qualité à toutes les échelles de développement	U.D.4.8 / U.EP.4.1 /.2 /.3/.4/.5 / U.N.4.1 / P.VSR.4.1.1 / P.VSR.4.1.2 / P.VSR.4.2.1	CE.2.2 / CE.4.1 / CE.4.2 / C.E.4.3
	3.3	S.P.1	Assurer les fonctions biologiques et environnementales du territoire	P.B.4.3	CE.2.2 / CE.4.3
	2.3	S.P.2	Encourager et favoriser des activités agricoles de qualité	P.B.4.2 / P.A.4.1	CE.2.2 / CE.4.3
	2.4	S.P.3	Considérer le paysage comme entité unificatrice du Coude du Rhône et prendre les mesures pour le préserver	P.B.4.1 / P.R.4.1 / P.R.4.2 / P.R.4.3 /	CE.2.2 / CE.4.3

Si ces mesures ont des effets ciblés sur les différents critères d'efficacité, l'ensemble permettra d'améliorer de façon globale la qualité du système de transport, de développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, de sécuriser le trafic et de réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources.
En agissant sur les principaux leviers suivants, les mesures du PA4 auront pour conséquence une baisse des émissions de CO_2 dues aux transports :

- La demande de transport (orienter les développements futurs dans les secteurs les mieux desservis par les transports publics).
- Le report modal.
- Le taux de remplissage des véhicules.
- L'efficacité énergétique des véhicules.

7.1. Liste des mesures

Selon les directives des projets de 4ème génération, les mesures sont priorisées selon trois horizons A, B et C. Pour les mesures en priorité C, la réalisation est prévue au-delà de 2032.

Tableau 29 – Priorité

	Priorité A	Priorité B	Priorité AvE	Priorité BvE
Horizon de planification	2024-2027	2028-2031	priorité A pour les prestations assumées entièrement par l'Agglomération en matière de transport – fiches de documentation	priorité B pour les prestations assumées entièrement par l'Agglomération en matière de transport – fiches de documentation
Horizon de réalisation (démarrage des travaux)	2024-2028	2028-2032		

7.1.1. Mesures urbanisation

Les mesures urbanisation comprennent de nombreuses « sous-mesures » et comportent inévitablement plusieurs temporalités.

Tableau 30 – Liste des mesures urbanisation en priorité A

Catégorie	N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité
Densification	U.D.4.1	Secteur stratégique « Prés Magnin »	A
	U.D.4.3	Secteur stratégique « Place de Rome »	A
	U.D.4.4	Secteur stratégique « Portes de la Dranse »	A
	U.D.4.8	Développement et protection du patrimoine bâti	A / B
	U.D.4.9	Densification douce de la zone villa	A / B / C
	U.D.4.10	Développement rationnel des zones d'activités économiques	A
Développement régional	U.DR.4.1	Équipements et attracteurs de rayonnement régional	A
Espaces publics	U.EP.4.1	Requalification des espaces publics	A
	U.EP.4.2	Requalification des espaces publics : Axe structurant du Gd-St-Bernard	A / B
	U.EP.4.5	Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully	A / B
	U.EP.4.6	Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully-Charrat	A / B
Franges et nature	U.N.4.1	Traitement des franges urbaines	A
	U.N.4.2	Nature en ville	A / B

Tableau 31 – Liste des mesures urbanisation en priorité B

Catégorie	N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité
Densification	U.D.4.2	Secteur stratégique « Périmètre de la gare »	B
	U.D.4.5	Secteur stratégique « Ancienne usine d'aluminium »	B / C
	U.D.4.6	Secteur stratégique « Portes du Rhône »	B
	U.D.4.7	Secteur stratégique « Prévent Nord »	B
Espaces publics	U.EP.4.3	Requalification des espaces publics : Axe structurant du Chemin du Milieu	B
	U.EP.4.4	Requalification des espaces publics : Axe structurant avenue du Simplon	B / C

7.1.2. Mesures mobilité

Tableau 32 – Liste des mesures de rang supérieur

Catégorie	N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité
Mesure de rang supérieur	MS.4.1	Nouvelle halte (ferroviaire) Martigny-Expo (PRODES)	-

Tableau 33 – Liste des mesures mobilité en priorité A

Catégorie	N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité
Capacité des routes	CR.4.1	Liaison routière Ottan – Léman	A
Valorisation et sécurité de l'espace routier	P.VSR.4.1.1	Requalification de l'axe Léman/Neuvilles à Martigny	A
	P.VSR.4.1.2	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	A
Mobilité électrique	ME.4.1	Stratégie de développement des bornes de recharges sur domaine public	A
Plateformes multimodales	ME.4.1	Interface de la gare de Martigny	A
	PM.4.2	Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux	A
	PM.4.3	Interface du hub de Martigny-Croix	A
	PM.4.4	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	A
Infrastructure pour bus	TP.4.1	Electrification du réseau de bus urbains	A
	TP.4.2	Réseau de bus d'agglomération	AvE
	TP.4.3	Mise en conformité des arrêts LHand	AvE
Valorisation d'arrêts de bus	P.VAB.4.1	Equipement des arrêts de bus urbains	A
Mobilité douce	P.MD.4.1.1	Liaison cyclable entre Charrat et Fully	A
	P.MD.4.1.2	Liaison cyclable entre Martigny et Fully	A
	P.MD.4.1.3	Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération	A
	P.MD.4.1.4	Liaison mobilité douce Martigny-Combe – Martigny (le long de la Dranse)	A
	P.MD.4.1.5	Passerelle mobilité douce Les Creusats – Fusion	A
	P.MD.4.1.6	Passerelle mobilité douce Martigny-Croix	A
	P.MD.4.1.7	Passage inférieur mobilité douce (rue d'Octodure)	A
	P.MD.4.1.8	Aménagement cyclable sur la rue du Verdan/Finettes à Martigny	A
	P.MD.4.1.9	Concept bornes de recharge vélo à l'échelle de l'agglomération	A
	D.MD.4.1	Rue cyclable à Fully	AvE
Gestion de la mobilité	GM.4.2	Communication et promotion de la mobilité alternative à la voiture	AvE

Tableau 34 – Liste des mesures mobilité en priorité B / C

Catégorie	N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité
Valorisation et sécurité de l'espace routier	P.VSR.4.2.1.	Requalification de l'axe Simplon à Martigny	B
Gestion du trafic	P.GT.4.2.1	Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus	B
	P.GT.4.2.2	Voie bus en entrée de ville de Martigny (av. de Fully)	B
Plateforme multimodale	P.M.4.5	Interface de la liaison par câble Fully-Chiboz	BvE
	PM.4.6	Interface de la liaison par câble Martigny-Croix – Ravoire	C
Infrastructure pour bus	TP.4.2	Réseau de bus d'agglomération	BvE
	TP.4.4	Changement des batteries des bus urbains	B
Mobilité douce	P.MD.4.2.1	Liaison cyclable entre Martigny et Charrat	B
	P.MD.4.2.2	Liaison cyclable entre Martigny-Combe et Martigny	B
	P.MD.4.2.3	Liaison mobilité douce entre Martigny-Combe et Bovernier	B
	P.MD.4.2.4	Liaison cyclable entre Ravoire et Martigny-Croix	B
	P.MD.4.2.5	Liaison cyclable entre Martigny et Vernayaz	B
	P.MD.4.3.1	Accessibilité mobilité douce aux berges du Rhône depuis les localités	C
Gestion de la mobilité	GM.4.1	Communauté tarifaire	BvE
	GM.4.3	Modification/harmonisation des règlements communaux	BvE

7.1.3. Mesures paysage

Les mesures paysage comprennent de nombreuses « sous-mesures » et comportent inévitablement plusieurs temporalités.

Catégorie	N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité
Agriculture	P.A.4.1	Cœurs agricoles	A
Biodiversité	P.B.4.1	Revitalisation des berges de la Dranse	A
	P.B.4.2	Revitalisation des canaux	A / B
	P.B.4.3	Projets « nature »	A / B
Rhône et grand paysage	P.R.4.1	Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône (R3)	A / B / C
	P.R.4.2	Prolongation des espaces publics vers le Rhône	A / B
	P.R.4.3	Valorisation du paysage du Coude du Rhône	A

Deuxième partie | Volet mesures

01 | Organisation des mesures 219
02 | Coûts 219
03 | Liste des mesures 220
04 | Urbanisation 228
05 | Mobilité 318
06 | Paysage 384

Antenne Région Valais romand, 2021

Deuxième partie | Volet mesures

01 Organisation des mesures 219

02 Coûts 219

03 Liste des mesures 220

3.1. Mesures urbanisation 220

3.2. Mesures mobilité 222

3.3. Mesures paysage 226

Deuxième partie | volet mesures

1. Organisation des mesures

Les mesures du projet d'agglomération sont la traduction en actions de la vision et des stratégies développées dans les précédents chapitres pour chacun des trois domaines de l'urbanisme, la mobilité et du paysage.

Selon les directives pour l'examen et le cofinancement des projets de 4ème génération, les mesures sont priorisées selon trois horizons A, B et C.

Tableau 1 – Priorités

	Priorité A	Priorité B	Priorité AvE	Priorité BvE
Horizon de planification	2024-2027	2028-2031	priorité A pour les prestations assumées entièrement par l'Agglomération en matière de transport – fiches de documentation	priorité B pour les prestations assumées entièrement par l'Agglomération en matière de transport – fiches de documentation
Horizon de réalisation (démarrage des travaux)	2024-2028	2028-2032		

Pour les mesures en priorité C, la réalisation est prévue au-delà de 2032.

Cette priorisation doit tenir compte de sa cohérence globale avec le projet et les objectifs fixés dans la vision d'ensemble et les besoins d'action, de son degré de maturité de la mesure et de son rapport coût/utilité. Entre deux générations de projets d'agglomération, la priorité des mesures B et C doit être réévaluée.
Les mesures sont classées selon leur typologie :

- Mesure de planification nationale et autres planifications pertinentes en Suisse et dans les régions étrangères limitrophes (mesure de rang supérieur).
- Les mesures du domaine des transports.
- Les paquets de mesures dans les domaines des transports pouvant bénéficier de contributions fédérales forfaitaires.
- Les prestations assumées entièrement par l'agglomération.
- Les mesures A et B dans le domaine de l'urbanisation.
- Les mesures A et B dans le domaine du paysage.

2. Coûts

Les coûts des mesures infrastructurelles se résument comme suit :
Total des montants des **mesures en priorité A** :
47'833'500 CHF HT
Total des montants des **mesures en priorité B** :
15'951'000 CHF HT

Les mesures en priorité C ne sont pas suffisamment matures pour faire l'objet d'une estimation chiffrée à ce stade. Les mesures hors fonds d'infrastructure et de gestion de la mobilité ne sont pas non plus comprises dans ce total.

3. Liste des mesures

3.1. Mesures urbanisation

Les mesures urbanisation se déclinent en quatre catégories :

- Les mesures concernant la densification et plus généralement le développement vers l'intérieur, à l'image des différents secteurs stratégiques, de la réhabilitation des centres historiques et de leur patrimoine, de la densification douce des zones villas et finalement d'un développement rationnel des zones d'activités économiques.
- La mesure concernant le développement régional, afin de coordonner les équipements et attracteurs de rayonnement supracommunal.
- Les mesures visant à améliorer la qualité des espaces publics. La première fiche générale se décline ensuite en fiche localisée, sur la base des axes urbains structurant de l'agglomération.
- Finalement, les mesures visant à favoriser l'implémentation d'éléments naturels en ville, avec la mesure « nature en ville » et la mesure de gestion des franges urbaines.

Certaines mesures d'urbanisation comprennent des sous-mesures, ne permettant pas de renseigner sur une unique priorité. D'autres mesures sont des mesures au long cours, leur mise en œuvre s'étalant sur plusieurs années. Il n'est de fait pas possible de préciser une priorité unique.

Tableau 2 – Densification

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité
U.D.4.1	Secteur stratégique « Prés Magnin »	Martigny	Martigny	A
U.D.4.2	Secteur stratégique « Périmètre de la gare »	Martigny	Martigny / CFF	B
U.D.4.3	Secteur stratégique « Place de Rome »	Martigny	Martigny	A
U.D.4.4	Secteur stratégique « Portes de la Dranse »	Martigny / Martigny-Combe	Martigny / Martigny-Combe	A
U.D.4.5	Secteur stratégique « Ancienne usine d'aluminium »	Martigny	Martigny	B / C
U.D.4.6	Secteur stratégique « Portes du Rhône »	Martigny	Martigny	B
U.D.4.7	Secteur stratégique « Prévent Nord »	Fully	Fully	B
U.D.4.8	Développement et protection du patrimoine bâti	Toutes	Toutes les communes	A / B
U.D.4.9	Densification douce de la zone villa	Toutes	Toutes les communes	A / B / C
U.D.4.10	Développement rationnel des zones d'activités économiques	Toutes	Toutes les communes	A

Tableau 3 – Développement régional

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité
U.DR.4.1	Équipements et attracteurs de rayonnement régional	Toutes	Toutes les communes	A

Tableau 4 – Espaces publics

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité
U.EP.4.1	Requalification des espaces publics	Toutes	Toutes les communes	A
U.EP.4.2	Requalification des espaces publics : Axe structurant du Gd-St-Bernard	Martigny / Martigny-Combe	SDM / Martigny / Martigny-Combe	A / B
U.EP.4.3	Requalification des espaces publics : Axe structurant du Chemin du Milieu	Martigny	Martigny	B
U.EP.4.4	Requalification des espaces publics : Axe structurant avenue du Simplon	Martigny	SDM / Martigny	B / C
U.EP.4.5	Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully	Fully	Fully	A / B
U.EP.4.6	Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully-Charrat	Martigny / Fully	SDM / Martigny / Fully	A / B

Tableau 5 – Franges et nature

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité
U.N.4.1	Traitement des franges urbaines	Toutes	Toutes les communes	A
U.N.4.2	Nature en ville	Toutes	Toutes les communes	A / B

3.2. Mesures mobilité

Les mesures du domaine des transports sont également classées par catégories :

- Capacité des routes (CR).
- Gestion du trafic (GT).
- Valorisation et sécurité de l'espace routier (VSR).
- Plateformes multimodales (PM).
- Mobilité douce (MD).
- Tram/chemins de fer urbains.
- Infrastructures pour bus (TP).
- Mobilité électrique en matière de transports privés (ME).
- Transports de marchandises et logistique.

Tableau 6 – Mesures de rang supérieur

Catégorie	Code	Nom de la mesures	Priorité
Mesure de rang supérieur	MS.4.1	Nouvelle halte (ferroviaire) Martigny-Expo (PRODES)	-

Tableau 7 – Capacité des routes

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
CR.4.1	Liaison routière Ottan – Léman	Martigny	Martigny	A	7'195'000 CHF

Tableau 8 – Valorisation / sécurité de l'espace routier

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable s)	Priorité	Coût (hors TVA)
P.VSR.4.1.1.	Requalification de l'axe Léman/Neuvilles à Martigny	Martigny	SDM	A	3'310'000 CHF
P.VSR.4.1.2.	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	Martigny / Martigny-Combe	SDM / Martigny	A	8'508'500 CHF

Tableau 9 – Valorisation / sécurité de l'espace routier

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
P.VSR.4.2.1.	Requalification de l'axe Simplon à Martigny	Martigny	SDM	B	7'315'000 CHF

Tableau 10 – Gestion du trafic

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
P.GT.4.2.1	Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus	Martigny	Martigny	B	2'500'000 CHF
P.GT.4.2.2	Voie bus en entrée de ville de Martigny (av. de Fully)	Martigny	SDM	B	785'000 CHF

Tableau 11 – Mobilité électrique en matière de transports privés

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
ME.4.1	Stratégie de développement des bornes de recharges sur domaine public	Toutes	Toutes les communes	A	400'000 CHF

Tableau 12 – Plateformes multimodales

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
PM.4.1	Interface de la gare de Martigny	Martigny	Martigny	A	8'960'000 CHF
PM.4.2	Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux	Martigny	Martigny	A	250'000 CHF
PM.4.3	Interface du hub de Martigny-Croix	Martigny	Martigny	A	1'100'000 CHF
PM.4.4	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	Martigny	Martigny	A	1'820'000 CHF
P.M.4.5	Interface de la liaison par câble Fully-Chiboz	Fully	Fully	BvE	-
PM.4.6	Interface de la liaison par câble Martigny-Croix – Ravoire	Martigny-Combe	Martigny-Combe	C	-

Tableau 13 – Infrastructures pour bus

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
TP.4.1	Electrification du réseau de bus urbains	Martigny / Martigny-Combe	Martigny / Martigny-Combe	A	1’600’000 CHF
TP.4.2	Réseau de bus d’agglomération	Toutes	Toutes les communes	AvE / BvE	-
TP.4.3	Mise en conformité des arrêts LHand	Toutes	Toutes les communes	AvE	-
TP.4.4	Changement des batteries des bus urbains	Martigny / Martigny-Combe	Martigny / Martigny-Combe	BvE	300’000 CHF

Tableau 14 – Valorisation d'arrêts de bus – paquet de mesures priorité A

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
P.VAB.4.1	Equipement des arrêts de bus urbains	Martigny / Fully	Martigny / Fully	A	2'000'000 CHF

Tableau 15 – Mobilité douce – paquet de mesures priorité A

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
P.MD.4.1.1	Liaison cyclable entre Charrat et Fully	Martigny	Martigny	A	3'900'000 CHF
P.MD.4.1.2	Liaison cyclable entre Martigny et Fully	Martigny	Martigny	A	795'000 CHF
P.MD.4.1.3	Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération	Toutes	Toutes les communes	A	300'000 CHF
P.MD.4.1.4	Liaison mobilité douce Martigny-Combe – Martigny (le long de la Dranse)	Martigny / Martigny-Combe	Martigny / Martigny-Combe	A	3'627'500 CHF
P.MD.4.1.5	Passerelle mobilité douce Les Creusats – Fusion	Martigny / Martigny-Combe	Martigny / Martigny-Combe	A	1'500'000 CHF
P.MD.4.1.6	Passerelle mobilité douce Martigny-Croix	Martigny / Martigny-Combe	Martigny / Martigny-Combe	A	700'000 CHF
P.MD.4.1.7	Passage inférieur mobilité douce (rue d'Octodure)	Martigny	Martigny	A	1'500'000 CHF
P.MD.4.1.8	Aménagement cyclable sur la rue du Verdan/ Finettes à Martigny	Martigny	Martigny	A	317'500 CHF
P.MD.4.1.9	Concept bornes de recharge vélo à l'échelle de l'agglomération	Toutes	Toutes les communes	A	50'000 CHF
D.MD.4.1	Rue cyclable à Fully	Fully	Fully	AvE	-

Tableau 16 – Mobilité douce – paquet de mesures priorité B

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
P.MD.4.2.1	Liaison cyclable entre Martigny et Charrat	Martigny	Martigny	B	1'800'000 CHF
P.MD.4.2.2	Liaison cyclable entre Martigny-Combe et Martigny	Martigny-Combe	Martigny - Combe	B	15'000 CHF
P.MD.4.2.3	Liaison mobilité douce entre Martigny-Combe et Bovernier	Martigny-Combe	Martigny - Combe	B	1'630'000 CHF
P.MD.4.2.4	Liaison cyclable entre Ravoire et Martigny-Croix	Martigny-Combe	Martigny - Combe	B	100'000 CHF
P.MD.4.2.5	Liaison cyclable entre Martigny et Vernayaz	Martigny	Martigny	B	1'506'000 CHF

Tableau 17 – Mobilité douce – priorité C

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité	Coût (hors TVA)
P.M.D.4.3.1	Accessibilité mobilité douce aux berges du Rhône depuis les localités	Toutes	Toutes les communes / SPCR	C	-

La mesure P.MD.4.3.1 est prévue pour aménager les cheminements d'accès au Rhône le long des canaux, en complément des itinéraires planifiés pour les horizons A et B, en lien avec la troisième correction du fleuve prévue à moyen/long terme. L'objectif est de rapprocher les centralités aux espaces publics du Rhône. La planification des accroches avec le projet Rhône est du ressort de R3, en coordination avec les services compétents ainsi que, pour ce qui concerne les équipements, avec les communes. Ces planifications et coordinations seront assurées dans le cadre du développement des projets détaillés R3 (MP I du Coude de Martigny, MA III Trient – Nant de Drance, MP II Riddes-Fully).

Tableau 18 – Gestion de la mobilité

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité
GM.4.1	Communauté tarifaire	Toutes	Toutes les communes	BvE
GM.4.2	Communication et promotion de la mobilité alternative à la voiture	Toutes	Toutes les communes	AvE
GM.4.3	Modification/harmonisation des règlements communaux	Toutes	Toutes les communes	BvE

3.3. Mesures paysage

Les mesures paysage se développent sur trois axes, intrinsèquement imbriqués aux thématiques de la mobilité et de l'urbanisation :

- La dimension agricole du paysage du Coude du Rhône, reprise dans la fiche concernant les cœurs agricoles.
- La fonction biologique et environnementale du paysage, concernée par les mesures de revitalisation des cours d'eau et les projets « nature », créant une amélioration des valeurs de biodiversité.
- Le rôle socioculturel du paysage dans son ensemble, comprenant les mesures en lien avec le fleuve et sa troisième correction, ainsi qu'une mesure visant à mettre en valeur les points paysagers de l'agglomération.

Certaines mesures paysage comprennent des sous-mesures, ne permettant pas de renseigner sur une unique priorité.
D'autres mesures sont des mesures au long cours, leur mise en œuvre s'étalant sur plusieurs années. Il n'est de fait pas possible de préciser une priorité unique.

Tableau 19 – Agriculture

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité
P.A.4.1	Cœurs agricoles	Martigny / Fully	Martigny / Fully	A

Tableau 20 – Biodiversité

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité
P.B.4.1	Revitalisation des berges de la Dranse	Martigny / Martigny-Combe	Martigny / Martigny-Combe	A
P.B.4.2	Revitalisation des canaux	Martigny / Fully	Martigny / Fully	A / B
P.B.4.3	Projets « nature »	Toutes	Toutes les communes / SFCEP	A / B

Tableau 21 – Rhône et grand paysage

N° de la mesure	Nom de la mesure	Commune(s) site	Instance(s) responsable(s)	Priorité
P.R.4.1	Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône (R3)	Toutes	SPCR /toutes les communes	A / B / C
P.R.4.2	Prolongation des espaces publics vers le Rhône	Toutes	Toutes les communes	A / B
P.R.4.3	Valorisation du paysage du Coude du Rhône	Toutes	Toutes les communes	A

Deuxième partie | Volet mesures

04

Urbanisation 228

4.1. Densification (UD) 231

4.2. Développement régional (UDR) 275

4.3. Espaces publics (UEP) 279

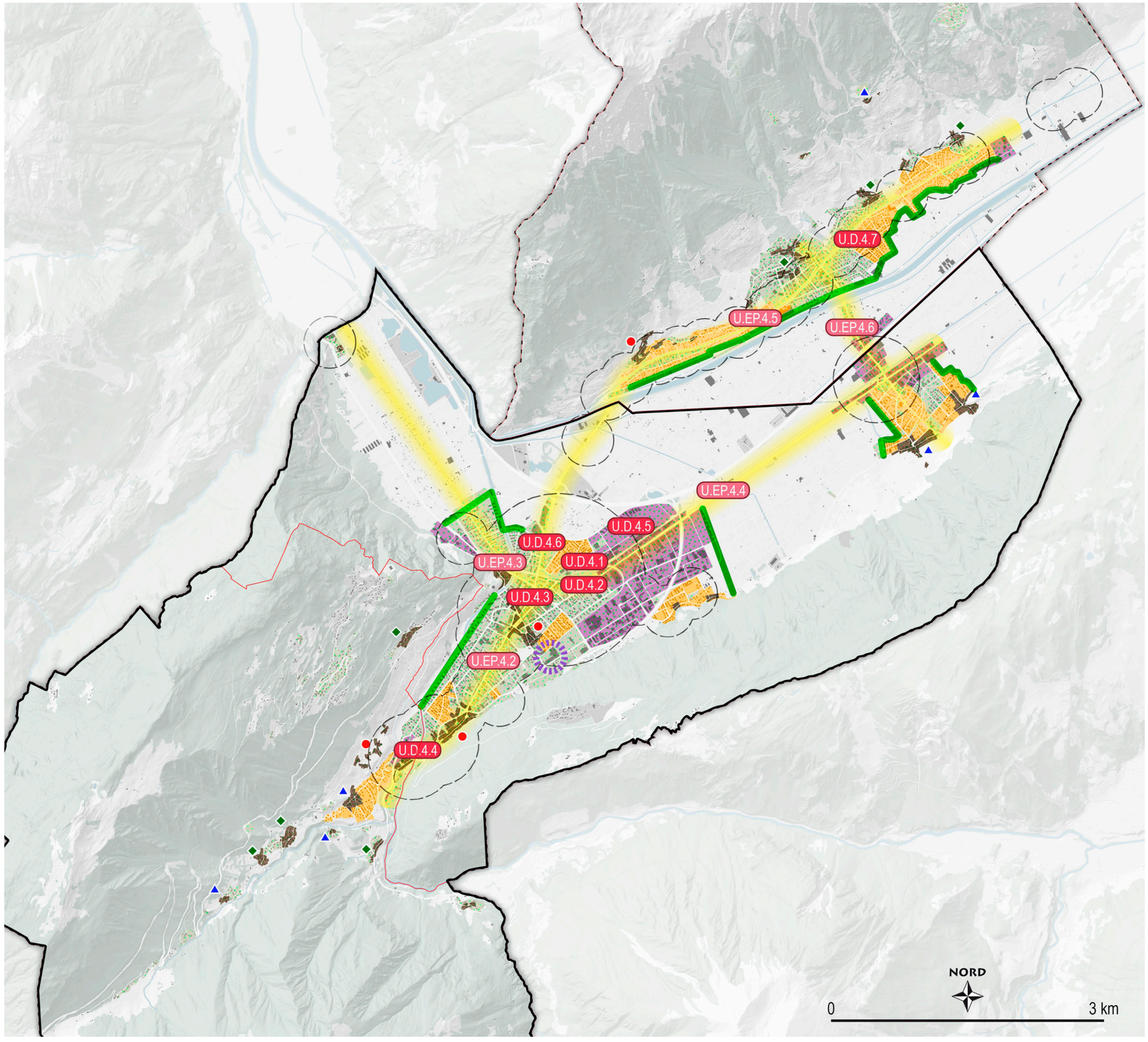
4.4. Franges et nature (UN) 309

4. Mesures Urbanisation

Tableau 22 – Liste des mesures – urbanisation

Catégorie	Code	Nom de la mesures	Priorité
Densification	U.D.4.1	Secteur stratégique « Prés Magnin »	A
	U.D.4.2	Secteur stratégique « Périmètre de la gare »	B
	U.D.4.3	Secteur stratégique « Place de Rome »	A
	U.D.4.4	Secteur stratégique « Portes de la Dranse »	A
	U.D.4.5	Secteur stratégique « Ancienne usine d'aluminium »	B / C
	U.D.4.6	Secteur stratégique « Portes du Rhône »	B
	U.D.4.7	Secteur stratégique « Prévent Nord »	B
	U.D.4.8	Développement et protection du patrimoine bâti	A / B
	U.D.4.9	Densification douce de la zone villa	A / B / C
	U.D.4.10	Développement rationnel des zones d'activités économiques	A
Développement régional	U.DR.4.1	Équipements et attracteurs de rayonnement régional	A
Espaces publics	U.EP.4.1	Requalification des espaces publics	A
	U.EP.4.2	Requalification des espaces publics : Axe structurant du Gd-St-Bernard	A / B
	U.EP.4.3	Requalification des espaces publics : Axe structurant du Chemin du Milieu	B
	U.EP.4.4	Requalification des espaces publics : Axe structurant avenue du Simplon	B / C
	U.EP.4.5	Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully	A / B
	U.EP.4.6	Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully-Charrat	A / B
Franges et nature	U.N.4.1	Traitement des franges urbaines	A
	U.N.4.2	Nature en ville	A / B

Localisation des mesures
URBANISATION



Code	Mesures
	Densification
U.D.4.1	Secteur stratégique Près-Magnin I et II
U.D.4.2	Secteur stratégique Secteur gare
U.D.4.3	Secteur stratégique Place de Rome
U.D.4.4	Secteur stratégique Portes de la Dranse
U.D.4.5	Secteur strat. Ancienne usine d'aluminium
U.D.4.6	Secteur stratégique Portes du Rhône
U.D.4.7	Secteur stratégique Prévent Nord
U.D.4.8	Développement et protection du patrimoine bâti
U.D.4.9	Densification douce de la zone villa
U.D.4.10	Développement rationnel des zones d'activités économiques
	Espaces publics
U.EP.4.1	Fiches de principes
U.EP.4.2	Axe structurant du Grand-St-Bernard
U.EP.4.3	Axe structurant du chemin du Milieu
U.EP.4.4	Axe structurant de l'avenue du Simplon
U.EP.4.5	Axe structurant de Fully
U.EP.4.6	Axe structurant de Fully-Charrat
	Franges et nature
U.N.4.1	Franges urbaines
U.N.4.2	Nature en ville
	Développement régional
U.DR.4.1	Equipements intercommunaux

Périmètre VACo
Périmètre fonctionnel
Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V3, 23.06.2021

U.D.4.1 SECTEUR STRATÉGIQUE « PRÉS MAGNIN »

Catégorie	Densification	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	CFF, Canton (SDT, SDM, SEN, SPT), propriétaires privés
Stratégie sectorielle	S.U.1, S.U.2		

Description

État actuel

Ce secteur de plus de 4 hectares et majoritairement en friche, est lié à l'axe structurant de l'avenue du Gd-St-Bernard. Il est situé en directe proximité de la gare CFF, au nord des voies.
Anciennement occupé par des hangars, le site a été totalement déconstruit et accueille, aujourd'hui, seulement un boutique-hôtel ainsi qu'une rizerie. Étant essentiellement non-bâti, le secteur ne présente pas de cohérence et de structure en matière de trame urbaine.

État attendu

Afin d'utiliser le potentiel de densification vers l'intérieur qu'offre ce secteur, un projet de quartier mixte est à l'étude. Le réaménagement du secteur permettra également d'améliorer l'accessibilité du secteur par un réagencement de l'espace public et des voies de circulation.
Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficience énergétique, a minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les nuisances sonores environnantes.

Surface[ha]	Densité[hab+emp/ha]	Augmentation[hab+emp]	Qualité de desserte TP
4.69	~250 (IUS 1.3)	~1'200	A

Opportunité et utilité

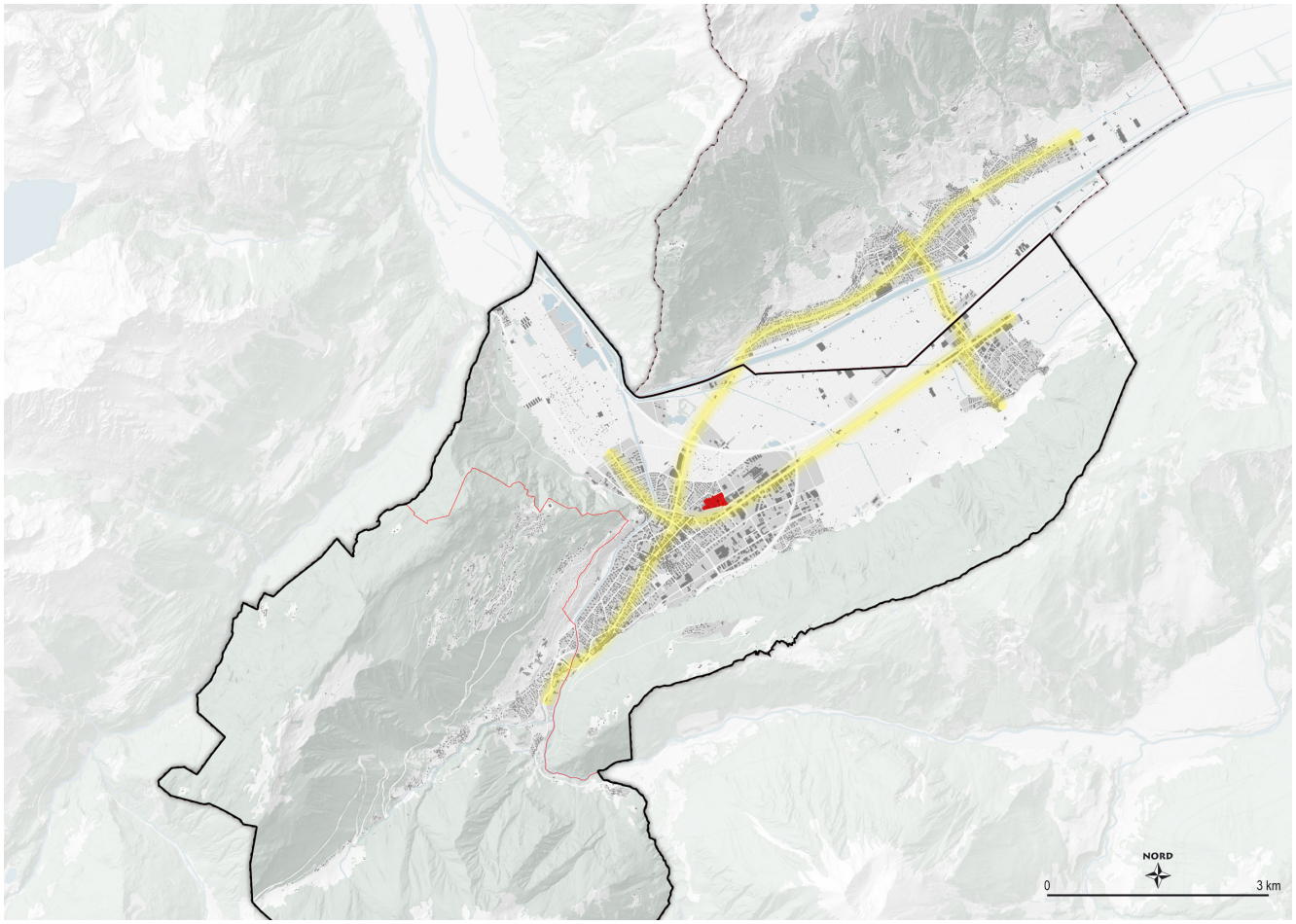
Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.1) d'orienter le développement urbain selon la desserte TP et le déploiement des réseaux MD, (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie en profitant du potentiel qu'offre ce périmètre de grande envergure pour créer un nouveau quartier au nord de la gare CFF de Martigny afin d'améliorer l'accessibilité du secteur et la qualité de vie des quartiers environnants.
Utilité : CE2 : l'utilité principale de la mesure est de développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti en profitant d'un potentiel offert par des espaces à proximité de la gare de Martigny.

Coordination entre transports et urbanisation

La proximité directe du quartier avec la gare CFF de Martigny fait de ce secteur une priorité en termes d'utilisation des transports publics par les futurs habitants du secteur. Par ailleurs, l'accès en TIM au quartier doit être étudié afin de réduire au maximum les nuisances engendrées par les nouveaux habitants sur le quartier pavillonnaire environnant.

Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Études préliminaires : 2012
Calendrier de mise en oeuvre	Définition du plan d'affectation spécial : d'ici à 2024 (sous réserve de l'entrée en force de la modification partielle de l'affectation, actuellement en cours d'homologation). Mise à l'enquête : 2024-2026 Démarrage des travaux : 2027-2028
Autres	
Fiches concernées du PDc	C.2, D.1, D.2, D.4, D.5 **Fiches concernées du PDi** U1.2
Lien avec les autres mesures	**PM.4.1** Interface de la gare de Martigny **U.D.4.2** Secteur stratégique « Périmètre de la gare » **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.EP.4.2** Requalification des espaces publics : axe structurant Gd-St-Bernard **U.EP.4.4** Requalification des espaces publics : axe structurant avenue du Simplon **U.N.4.2** Nature en ville
Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir / OPB** / ORNI / **OPAM / OSites** ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Documents mis à disposition	• Études de variantes (Bureau Alpa,2012) • RCCZ Martigny, Annexe 2, cahier des charges zones à aménager

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif



U.D.4.2 SECTEUR STRATÉGIQUE « PÉRIMÈTRE DE LA GARE »

Catégorie	Densification	**Priorité**	B
Instance(s) responsable(s)	CFF, Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDM, SDT, SEN, SPT), propriétaires privés
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.U.2		

Description

État actuel

Ce secteur, de 2.6 hectares, est en lien avec l'axe structurant de la Rue du Simplon et de l'avenue du Gd-St-Bernard. Il est situé au nord-est de la ville de Martigny, et longe le sud des voies CFF. Il concentre actuellement de nombreux usages « logistiques », qu'il s'agisse de stationnement (P+R), d'entrepôts, de voies ferrées industrielles ou encore de la gare routière. Ce site affiche, aujourd'hui, une organisation peu rationnelle et difficilement lisible et ne présente aucune qualité urbanistique ou paysagère. En raison de sa directe proximité à la ligne ferroviaire du Simplon, il est très visible par les usagers du train.

État attendu

Une telle surface vide, non qualifiée, en plein cœur de Martigny, dans un lieu hautement stratégique, mérite des réflexions en amont entre les différents acteurs concernés afin d'esquisser ses futurs contours urbanistiques, son caractère ou encore l'organisation des diverses fonctions. Les premières réflexions vont dans le sens du maintien d'une fonction « logistique » du secteur, tout en ne fermant pas la porte à la création de logements. La possibilité d'y implanter des activités et services, notamment du domaine tertiaire, reste également ouverte.

Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficience énergétique, a minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les nuisances sonores environnantes.

Surface^{ha}	Densité$^{hab+ampha}$	Augmentation$^{hab+emp}$	Qualité de desserte TP
2.6	250 (IUS=1.2)	650	A

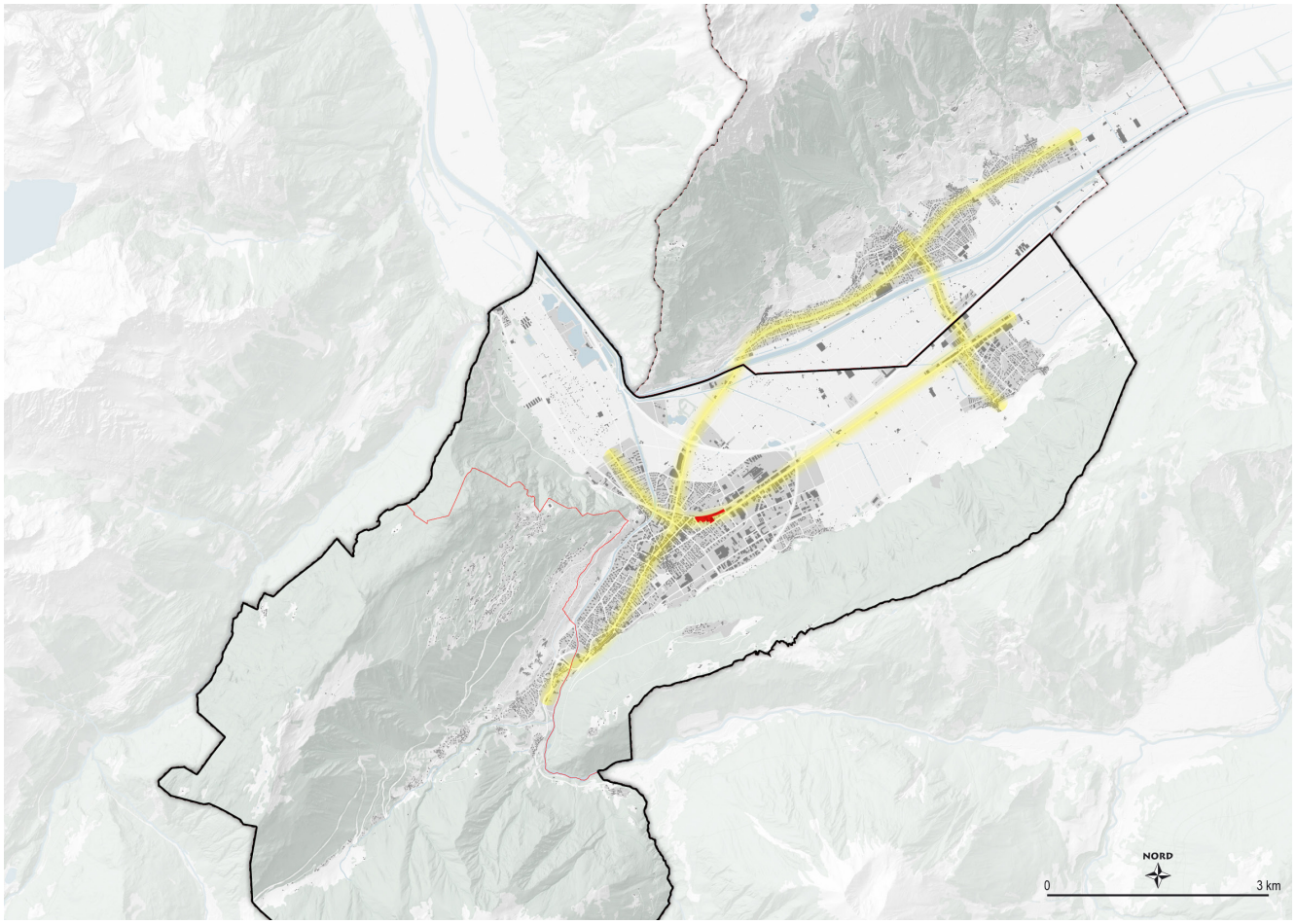
Opportunité et utilité

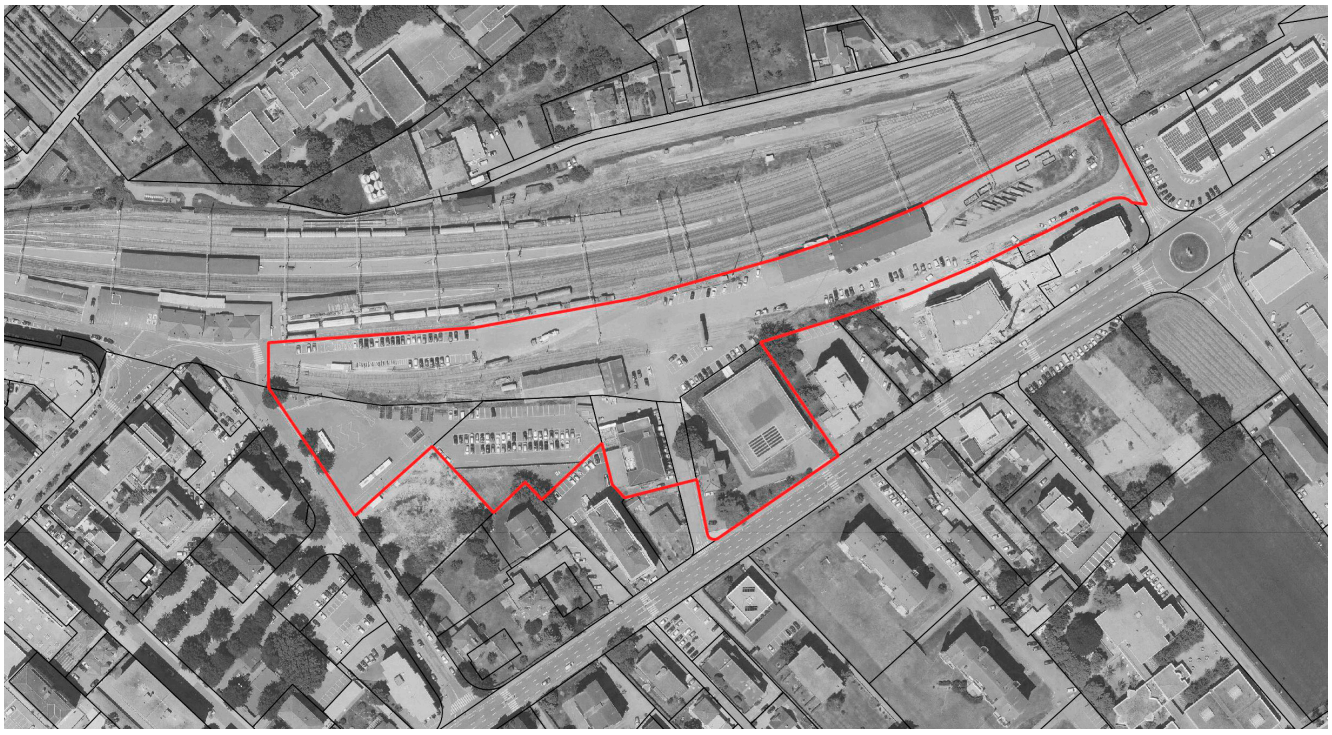
Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie, (2.2) de répartir efficacement les dynamiques territoriales tout en (2.1) en coordonnant leur planification avec le réseau de transports publics et de mobilité douce ainsi que (3.2) de pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs, là où cela est nécessaire. Aujourd'hui essentiellement en zone d'intérêt général, une étude plus approfondie du secteur doit être lancée afin de déterminer l'opportunité ou non d'y implanter des activités tertiaires privées. Cela permettrait d'instaurer une mixité « logistique – activités » dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et d'une visibilité très intéressante. Dans tous les cas, l'image et la qualité de ce site se devront d'être améliorées.

Utilité : CE2 : l'utilité principale de cette mesure est de développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti dans un secteur hautement stratégique pour l'agglomération. CE1.2, CE1.3 : de par son aspect central et son lien direct avec la gare de Martigny, cette mesure vise l'amélioration de l'intermodalité et la régulation active de la demande en mobilité ainsi que l'amélioration du système de transports publics.

Coordination entre transports et urbanisation	Ce secteur est en directe proximité de la gare de Martigny et comprend dans son périmètre la gare routière des bus urbains et régionaux. En fonction des affectations futures, il conviendra de limiter l'accès TIM afin d'éviter une augmentation du trafic dans le centre-ville et favoriser le recours aux TP. En matière de modes doux, ce secteur central sera irrigué par les nombreux itinéraires existants ou prévus au travers de ce projet d'agglomération. (c.f PM.4.2 « Interface de la gare de Martigny »)
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Études préliminaires en cours
Calendrier de mise en oeuvre	Études préliminaires : 2021-2024 Projet de détail (Concours, PAS si modif. du PAZ) : 2024-2028 Phase de réalisation : 2028-2032
Autres	
Fiches concernées du PDc	C.2, D.1, D.2, D.4, D.5 **Fiches concernées du PDi** U1.2
Lien avec les autres mesures	**PM.4.2** Interface de la gare de Martigny **P.MD.4.1.2** Liaison cyclable entre Martigny et Fully **P.MD.4.1.3** Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.EP.4.2** Requalification des espaces publics : axe structurant Gd-St-Bernard **U.EP.4.4** Requalification des espaces publics : axe structurant avenue du Simplon **U.N.4.2** Nature en ville
Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / **OPAM** / **OSites** ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Documents mis à disposition	-

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif





U.D.4.3 SECTEUR STRATÉGIQUE « PLACE DE ROME »

Catégorie	Densification	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDT, SDM, SEN), Propriétaires privés
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.U.2		

Description

État actuel

Ce secteur , de près de 19'000 m2, est en lien avec l'axe structurant de l'avenue du Gd-St-Bernard. Il est, aujourd'hui, essentiellement utilisé comme un parking à ciel ouvert, d'environ 350 places.

Il affiche une très faible qualité urbanistique et paysagère et cette monofonctionnalité est difficilement justifiable dans un secteur aussi stratégique, situé dans l'hypercentre tout en constituant une porte d'entrée de la ville, à mi-chemin entre la gare et la Place Centrale. Le parking est principalement minéral et imperméable avec une partie ombragée par des platanes.

État attendu

Le projet retenu lors du mandat d'étude parallèle organisé par la Ville de Martigny en 2012 envisage la construction d'un quartier mixte qui structure davantage cet espace. Il se compose de plusieurs îlots qui ceinturent la place et offrent un front de rue à l'axe nord-ouest (rue du Rhône) du secteur tout en créant un espace public généreux au centre de l'îlot. Un indice de densité de 1.7 a été retenu ce qui en fait un ensemble capable d'accueillir un nombre important d'habitants-emplois.

Les besoins en stationnement du futur quartier ainsi que les places actuelles sont relocalisées en sous-sol.

Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficience énergétique, a minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les nuisances sonores environnantes.

Surface^{ha}	Densité$^{hab+ampha}$	Augmentation$^{hab+emp}$	Qualité de desserte TP
1.87	~350 (IUS 1.7)	~650	A

Opportunité et utilité

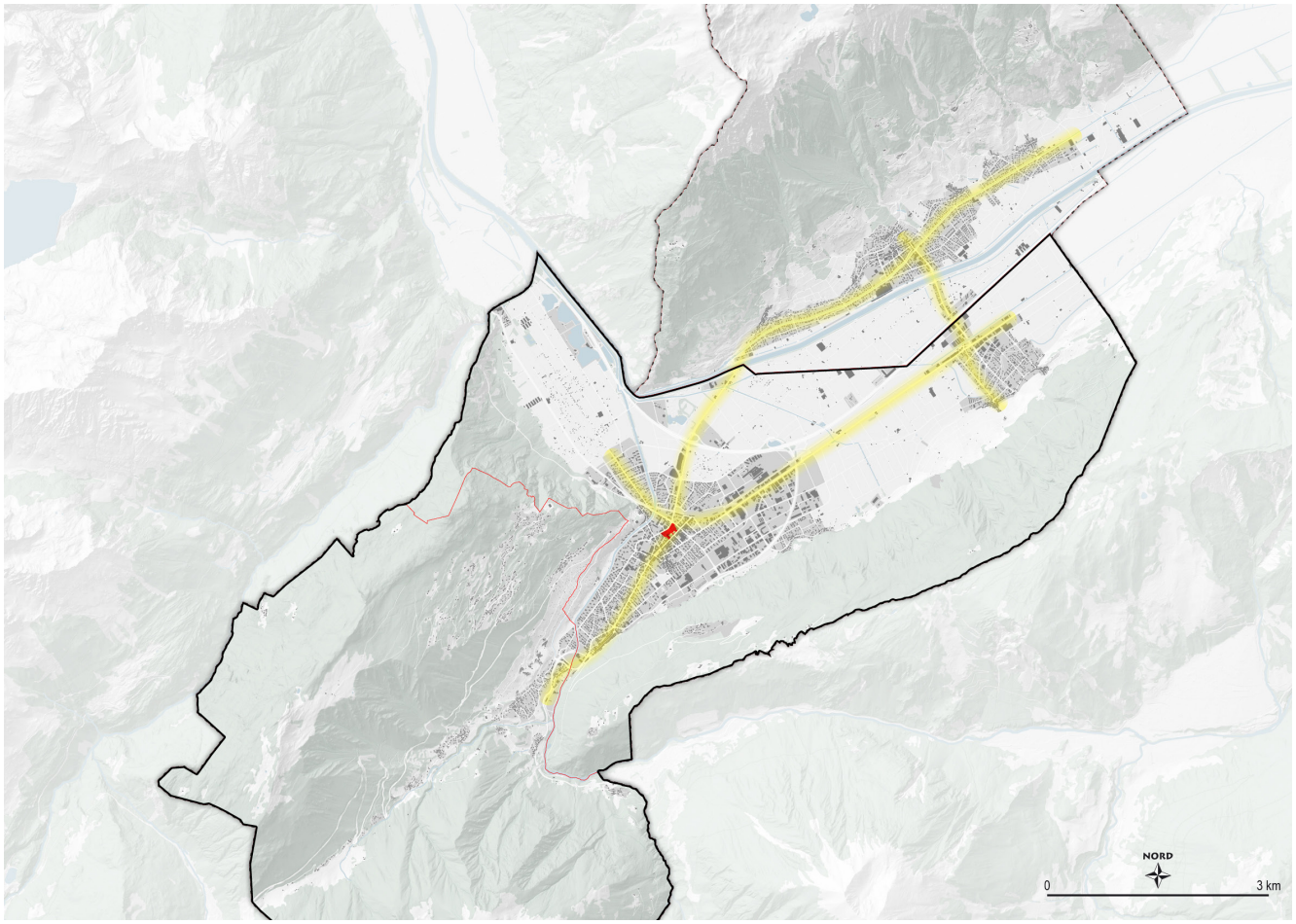
Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.1) d'orienter le développement urbain selon la desserte TP et le déploiement des réseaux MD, (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie ainsi que (3.2) de pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs, là où cela est nécessaire en structurant l'entrée nord-ouest de Martigny par un front de rue de qualité tout en offrant un grand nombre de logements et de services. Par ailleurs, la création d'un espace public en coeur d'îlot permet d'aménager un lieu de qualité entre la gare CFF et la place centrale de Martigny.

Utilité : CE2 : l'utilité principale de cette mesure est de développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti dans un secteur hautement stratégique pour l'agglomération.

CE1.5 : de par son aspect central, entre la place Centrale et la gare de Martigny, cette mesure vise l'amélioration de la mobilité douce en connectant le périmètre au réseau de mobilité douce de l'agglomération.

Coordination entre transports et urbanisation	La proximité directe du quartier avec la gare CFF de Martigny fait de ce secteur une priorité en termes de développement urbain. Le secteur est également desservi par les lignes de bus urbains. En matière de MD le quartier est connecté au réseau communal. Finalement, les TIM accèdent à cette entrée de ville directement par l'autoroute et pourront stationner en souterrain sous le futur quartier.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Avant-projet : 2012-2020
Calendrier de mise en oeuvre	Mise à l'enquête publique : d'ici à 2024 Phase de réalisation : 2024-2028
Autres	
Fiches concernées du PDc	C.2, D.1, D.2, D.4, D.5 **Fiches concernées du PDi** U1.2
Lien avec les autres mesures	**U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.EP.4.2** Requalification des espaces publics : axe structurant Gd-St-Bernard **U.N.4.2** Nature en ville
Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / **OSites** ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement Autres ☒ IVS. Tracé VS 16 d'importance nationale, inscrit à l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse traversant le périmètre.
Documents mis à disposition	• Rapport du jury concernant le MEP Place de Rome à Martigny (Ville de Martigny, 2012). • RCCZ Martigny, Annexe 2, cahier des charges zones à aménager

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif



U.D.4.4 SECTEUR STRATÉGIQUE « PORTES DE LA DRANSE »

Catégorie	Densification	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Martigny, Martigny-Combe	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SFCEP, SDT, SDM, SEN), propriétaires privés
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.MD.1, S.P.1		

Description

État actuel

Ce secteur, de près de 22'000 m2 est lié à l'axe structurant de l'avenue du Gd-St-Bernard. Il a la particularité d'être en deux parties, séparées par la Dranse, matérialisant la limite communale entre Martigny-Combe et Martigny.

Côté comberain, le site est une friche dont seule une dalle d'un ancien entrepôt est encore visible. Côté martignerain, il est dédié à la pratique du football. Le secteur se situe à moins de 100 mètres de la gare régionale de Martigny-Croix. Finalement, l'ensemble du secteur appartenant à un même propriétaire foncier, sa mobilisation devrait en être facilitée.

État attendu

La requalification du côté de Martigny-Combe et la réaffectation possible du côté de Martigny permettront de créer un projet d'aménagement cohérent en bordure directe de la Dranse, cette dernière offrant un potentiel certain en matière de qualité de vie. Situés à proximité directe d'une gare régionale et aux abords d'une route cantonale, les périmètres sont idéalement desservis et peuvent accueillir un grand nombre d'habitants. Le futur quartier pourra, d'une part, accueillir des familles, avec les écoles de Martigny-Croix et de Martigny-Bourg à quelques hectomètres et d'autre part, des jeunes actifs souhaitant vivre en milieu urbain, à proximité de leur lieu de travail tout en étant directement connectés aux milieux alpins environnants. La revitalisation et le réaménagement des rives de la Dranse (mesure P.B.4.2) sont finalement à voir comme une opportunité d'apporter de la qualité à ce futur quartier et des liaisons douces vers les centralités voisines.

Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficience énergétique, a minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les nuisances sonores environnantes.

Surface^{ha}	Densité$^{hab+ampha}$	Augmentation$^{hab+emp}$	Qualité de desserte TP
2.19	~200 (IUS 1.0)	~450	C

Opportunité et utilité

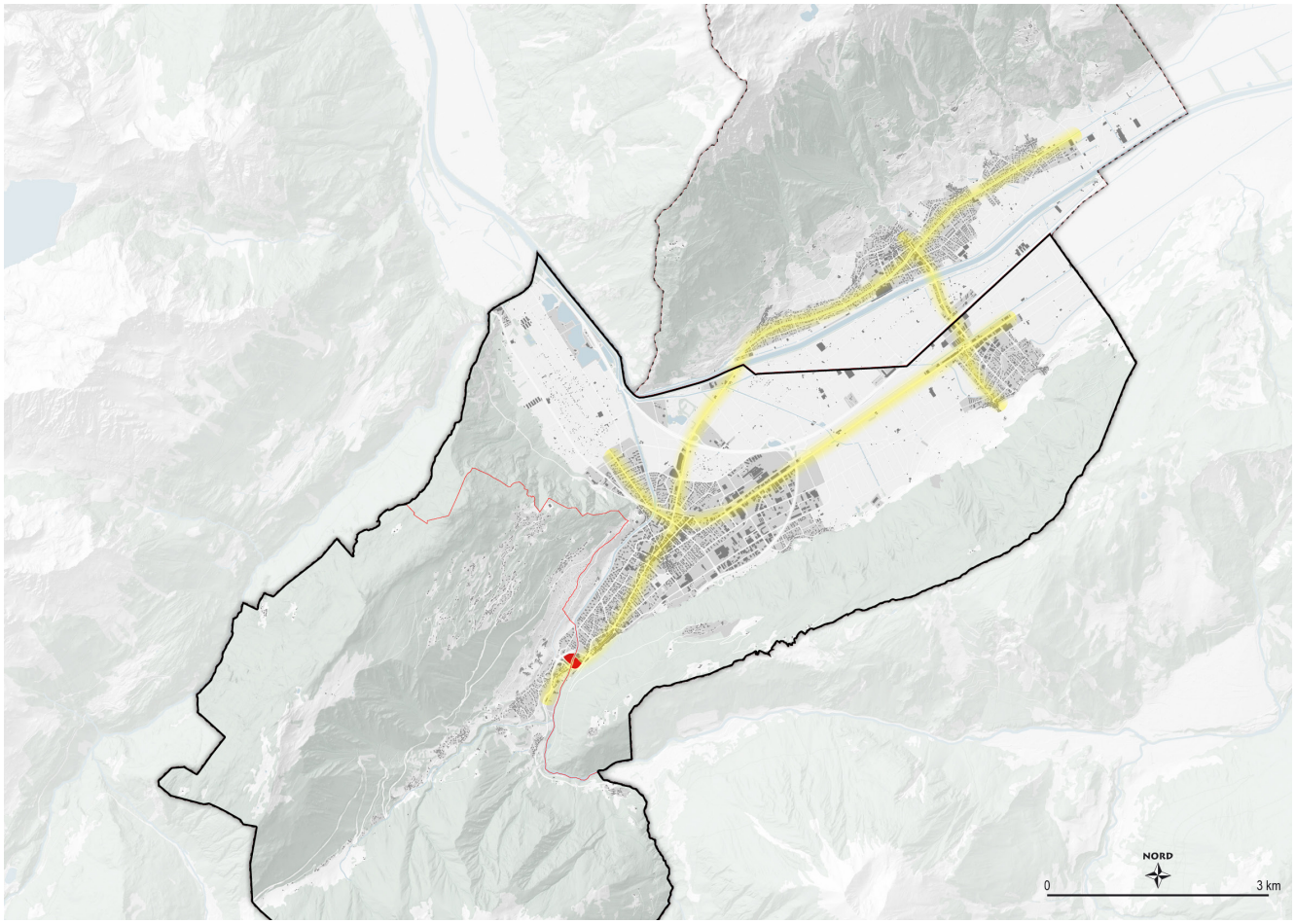
Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie, (2.2) de répartir efficacement les dynamiques territoriales tout (2.1) en coordonnant leur planification avec le réseau de transports publics et de mobilité douce ainsi que (3.2) de pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs, dans ce secteur stratégique, à proximité de la gare régionale de Martigny-Croix et situé en entrée de ville. Sa position à cheval sur deux communes, le long de la Dranse, nécessite une coordination fine pour assurer un développement harmonieux de l'urbanisation.

Utilité : CE2 : l'utilité principale de cette mesure est de développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti dans un secteur hautement stratégique pour l'agglomération, à proximité d'une gare régionale.

CE1.5 : Le projet s'inscrit également le long d'un futur cheminement doux permettant de relier Martigny-Croix et le centre-ville de Martigny.

Coordination entre transports et urbanisation	La proximité directe du quartier avec la gare régionale de Martigny-Croix fait de ce secteur un lieu idéal pour la construction de nouveaux logements. Par ailleurs, le réaménagement des rives de la Dranse permettra d'accéder au quartier depuis le centre-ville par des voies de mobilité douce de qualité.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Concours d'urbanisme en préparation (en lien avec la mesure U.EP.4.2).
Calendrier de mise en oeuvre	Concours d'urbanisme : 2021-2022 Projet de détail, définition du plan d'affectation spécial et étude de l'accès multimodal : d'ici à 2024. Phase de mise à l'enquête et début de réalisation : 2024-2028
Autres	
Fiches concernées du PDc	C.2, D.1, D.2, D.4, D.5 **Fiches concernées du PDi** U1.2
Lien avec les autres mesures	**PM.4.3** Interface du hub de Martigny-Croix **P.MD.4.1.4** Liaison mobilité douce Martigny-Combe - Martigny (le long de la Dranse) **P.MD.4.2.2** Liaison cyclable entre Martigny-Combe et Martigny **P.MD.4.2.3** Liaison pour piétons et vélos entre Martigny-Combe et Bovernier **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.EP.4.2** Requalification des espaces publics : axe structurant Gd-St-Bernard **U.N.4.1** Traitement des franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville **P.B.4.2** Revitalisation des berges de la Dranse
Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / **ORNI** / **OPAM** / **OSites** ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Documents mis à disposition	• RCCZ Martigny, Annexe 2, cahier des charges zones à aménager

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif



U.D.4.5 SECTEUR STRATÉGIQUE « ANCIENNE USINE D'ALUMINIUM »

Catégorie	Densification	**Priorité**	B-C
Instance(s) responsable(s)	Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SEN, SDT), propriétaires privés
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.U.2		

Description

État actuel

Ce secteur, de 14 hectares, est en lien avec l'axe structurant de la Rue du Simplon. Il est situé au nord-est de la ville de Martigny, entre les voies de chemin de fer et l'autoroute. Anciennement occupé par une usine d'aluminium, ce terrain est actuellement en friche. Largement arborisé et comportant des bâtiments affichant une valeur patrimoniale industrielle certaine, le site constitue la plus large réserve de terrains en zone à bâtir de la commune. En raison des activités passées, l'ensemble du site doit faire l'objet de sondages afin de disposer d'un état des lieux précis quant à une très probable pollution des sols.

État attendu

Ce secteur qui est aujourd'hui en friche fait partie d'une zone d'activités économiques d'importance cantonale. Toutefois, il possède un potentiel de réaffectation important et mérite d'y instaurer une mixité. Cette mixité, idéalement ordonnancée, devra permettre de se prémunir contre les nuisances environnantes (A9, rails). Par ailleurs, une attention particulière doit être prise afin de profiter de l'arborisation existante afin de garder des poches de verdures perméables dans le projet futur, dans une optique de développement de nature en ville. Les premiers jalons, pour le développement d'un quartier mixte, seront de procéder à une expertise des sols, de prévoir un changement d'affectation de la zone (actuellement en zone industrielle), d'organiser une démarche pour esquisser les principes urbanistiques de ce futur morceau de ville (concours d'idées, études-tests, mandats d'étude parallèles, etc.) et d'assurer un assainissement des sols.

Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficience énergétique, a minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les nuisances sonores environnantes.

Surface^{ha}	Densité$^{hab+ampha}$	Augmentation$^{hab+emp}$	Qualité de desserte TP
14	~250 (IUS 1.2)	~3'500	C

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.1) d'orienter le développement urbain selon la desserte TP et le déploiement des réseaux MD, (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie, (3.2) de pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs, là où cela est nécessaire ainsi que (2.3) de freiner l'étalement urbain par le soin apporté aux franges de l'agglomération en modifiant l'affectation pour instaurer une mixité et en réalisant une étude-test sur l'ensemble du site afin d'insérer ce projet dans le contexte environnant.

Utilité : CE2 : L'utilité principale de cette mesure est de développer une urbanisation dense et mixte dans un secteur présentant une grande surface, stratégique pour l'agglomération.

CE.1.5 : Également, de par sa proximité à l'axe du Simplon, cette mesure vise l'amélioration de la mobilité douce en connectant le périmètre au réseau de mobilité douce de l'agglomération.

Coordination entre transports et urbanisation	La proximité directe du quartier avec la gare CFF nationale de Martigny et la sortie d'autoroute permet d'offrir à ce secteur une accessibilité de grande qualité. Par ailleurs, un abaissement du passage sous voie est prévu afin de créer un circuit de bus urbain qui desservira ce secteur. Les liaisons douces devront également être soignées, principalement avec la gare, distante de 500 mètres du site de l'ancienne usine d'aluminium, mais également en direction de la zone d'activités du Bevignoux et de l'Ancienne-Pointe en améliorant les franchissements des réseaux ferré et autoroutier.

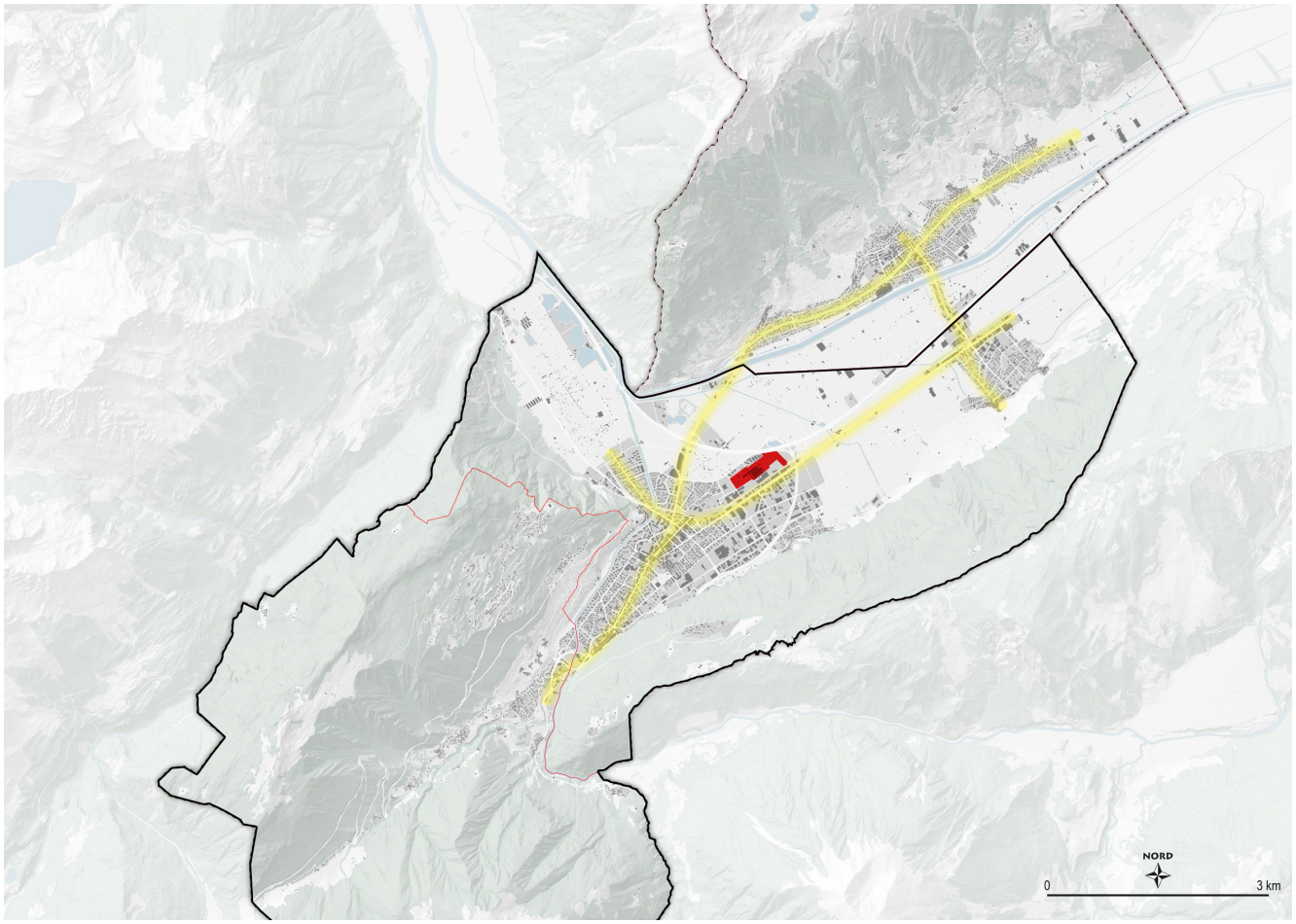
Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Non-démarré
Calendrier de mise en oeuvre	Études préliminaires (stratégie régionale des ZAE, pollution des sols) : 2021-2024 Projet de détail (forme à déterminer, Masterplan, concours, MEP, etc.) : 2024-2028 Phase de changement d'affectation de la zone : 2024-2028 Phase de réalisation : 2028-2036

Autres

Fiches concernées du PDc	C.2, D.1, D.2, D.4, D.5	**Fiches concernées du PDi**	U1.2
Impact sur l'environnement	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / **ORNI** / **OPAM** / **OSites** ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☒ Dangers naturels. Liés au Rhône, ils disparaîtront avec la réalisation du projet R3. Agriculture ☐ Surfaces d'assolement		
Lien avec les autres mesures	**P.GT.4.2.1** Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus **P.MD.4.2.1** Liaison cyclable entre Martigny et Charrat **P.VSR.4.2.1** Requalification de l'axe Simplon à Martigny **U.D.4.8** Développement et protection du patrimoine bâti **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.EP.4.4** Requalification des espaces publics : axe structurant avenue du Simplon **U.N.4.1** Traitement des franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville		
Documents mis à disposition	–		

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif



U.D.4.6 SECTEUR STRATÉGIQUE « PORTES DU RHÔNE »

Catégorie	Densification	**Priorité**	B
Instance(s) responsable(s)	Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	Propriétaires privés
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.U.2		

Description

État actuel

Ce secteur, de 15'500 m2, est en lien avec l'axe structurant avenue de Fully / Petits Chantons. Il est situé en entrée nord de la ville de Martigny, à proximité des grands centres commerciaux. Il est séparé en deux parties distinctes par l'avenue de Fully.

Il présente une forte accessibilité en TIM de par sa proximité directe avec la jonction autoroutière de Martigny. Il jouit également d'une excellente situation en matière de transports publics, étant situé à 350 mètres de la gare et à 200 mètres de deux arrêts de bus d'une ligne régionale et d'une ligne urbaine.

Aujourd'hui le secteur est, pour une part, utilisé comme surface de parking à ciel ouvert affichant 130 places et est, pour l'autre part, cultivé (vergers).

État attendu

Afin d'offrir une entrée de ville de qualité, une requalification de ce secteur est nécessaire. Situé de part et d'autre de la route cantonale qui dessert l'autoroute, ce quartier doit structurer l'espace tout en offrant une haute qualité de vie aux habitants. Une attention particulière devra être portée à la protection contre les nuisances sonores produites par le trafic routier.

Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficience énergétique, a minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les nuisances sonores environnantes.

Surface^{ha}	Densité$^{hab+ampha}$	Augmentation$^{hab+emp}$	Qualité de desserte TP
1.55	~250 (IUS 1.2)	~380	A

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie, (2.2) de répartir efficacement les dynamiques territoriales tout (2.1) en coordonnant leur planification avec le réseau de transports publics et de mobilité douce ainsi que (2.3) de freiner l'étalement urbain par le soin apporté aux franges de l'agglomération par la création d'une porte d'entrée de qualité dans la ville de Martigny.

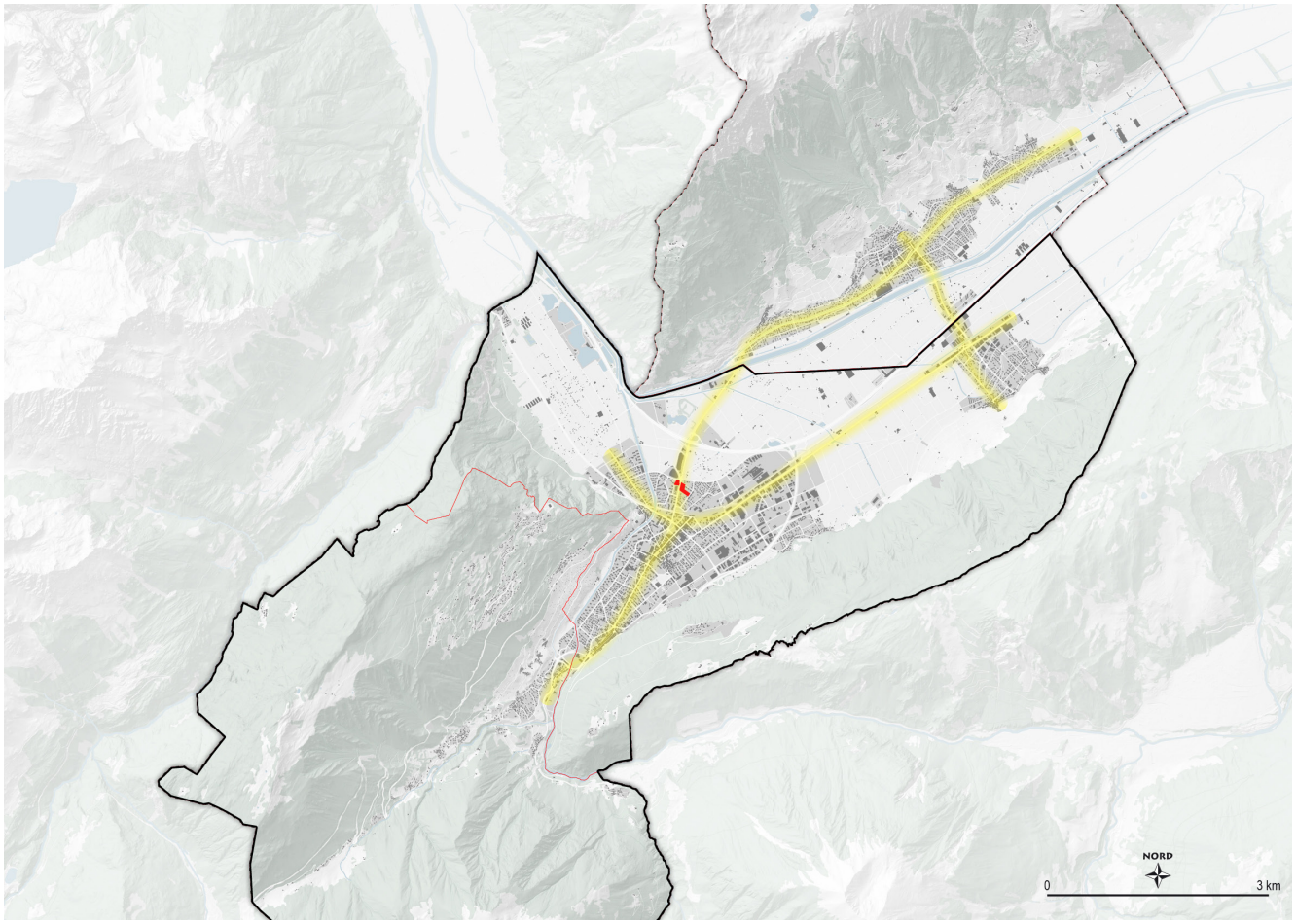
Utilité : CE 2 : L'utilité principale de cette mesure est de développer un quartier dense, à proximité des grands axes (routiers et MD) de l'agglomération en offrant des espaces publics de qualité tout en soignant son intégration au paysage agricole environnant.

Coordination entre transports et urbanisation

Le secteur se trouve à proximité direct d'un arrêt de bus régional qui relie Martigny à Sion en passant par Fully. Par ailleurs, la gare CFF de Martigny se trouve à 400m, ce qui offre une très bonne desserte en transport public à ce quartier. Concernant les modes doux, ce secteur se trouve le long de l'axe de mobilité douce quotidienne de Martigny-Fully et à proximité directe du réseau de mobilité douce de loisirs qui passera à l'ouest des centres commerciaux et qui rejoindra la Dranse.

Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Plan de quartier en force
Calendrier de mise en oeuvre	Phase de réalisation : 2028-2032
Autres	
Fiches concernées du PDc	C.2, D.1, D.2, D.5 **Fiches concernées du PDi** U1.2
Impact sur l'environnement	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : OPAir / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Lien avec les autres mesures	**P.GT.4.2.2** Voie bus en entrée de ville de Martigny (av. de Fully) **P.MD.4.1.2** Liaison pour piétons et vélos entre Martigny et Fully **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.N.4.1** Traitement des franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville
Documents mis à disposition	• RCCZ Martigny, Annexe 2, cahier des charges zones à aménager

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif



U.D.4.7 SECTEUR STRATÉGIQUE « PRÉVENT NORD »

Catégorie	Densification	**Priorité**	B
Instance(s) responsable(s)	Fully	**Instance(s) concernée(s)**	Propriétaires privés
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.U.2		

Description

État actuel

Ce secteur de 17'600 m2 est directement lié à l'axe structurant de Fully. Il est situé au nord-est du centre de Fully (Vers l'Église) le long de la route cantonale, en proximité directe avec tous les commerces, services et infrastructures publics. Il est actuellement occupé par d'anciennes serres laissées en friche ainsi que par un bâtiment d'habitation. En l'état actuel, le secteur constitue une des principales réserves constructibles de la commune de Fully en un seul tenant.

État attendu

La requalification de cette zone laissée en friche permettra d'améliorer l'image du quartier tout en proposant un quartier mixte en bordure de la route cantonale. La proximité du secteur avec le centre de Fully à 500m est également un atout non négligeable. Afin d'intégrer au mieux le nouveau quartier dans le contexte urbain environnant, une attention particulière doit être apportée au front bâti le long de la route cantonale et une planification en 2 phases doit permettre une densification progressive du secteur.

Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficience énergétique, a minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les nuisances sonores environnantes.

Surface^{ha}	Densité$^{hab+ampha}$	Augmentation$^{hab+emp}$	Qualité de desserte TP
1.76	200 (IUS 1)	350	D

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie, (2.2) de répartir efficacement les dynamiques territoriales tout (2.1) en coordonnant leur planification avec le réseau de transports publics et de mobilité douce ainsi que de (3.2) pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs, là où cela est nécessaire. Il est dès lors possible de profiter de ce secteur aujourd'hui hétéroclite avec des friches et des champs en milieu urbain, pour redonner une structure au tissu bâti tout en gardant des ouvertures sur le grand paysage.

Utilité : CE 2 : L'utilité principale de cette mesure est de développer un quartier, à proximité d'un axe stratégique de l'agglomération en offrant des espaces publics de qualité tout en soignant son intégration au paysage agricole environnant.

Coordination entre transports et urbanisation

La proximité directe du quartier avec la route cantonale et les deux arrêts de bus situés à 200m font de ce secteur un choix intéressant en matière d'accessibilité en transport public. Par ailleurs, la voie de mobilité douce qui est prévue le long du canal de Fully permettra un accès facilité à l'ensemble de la commune et à la gare CFF régionale de Charrat à moins de 2km.

Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné

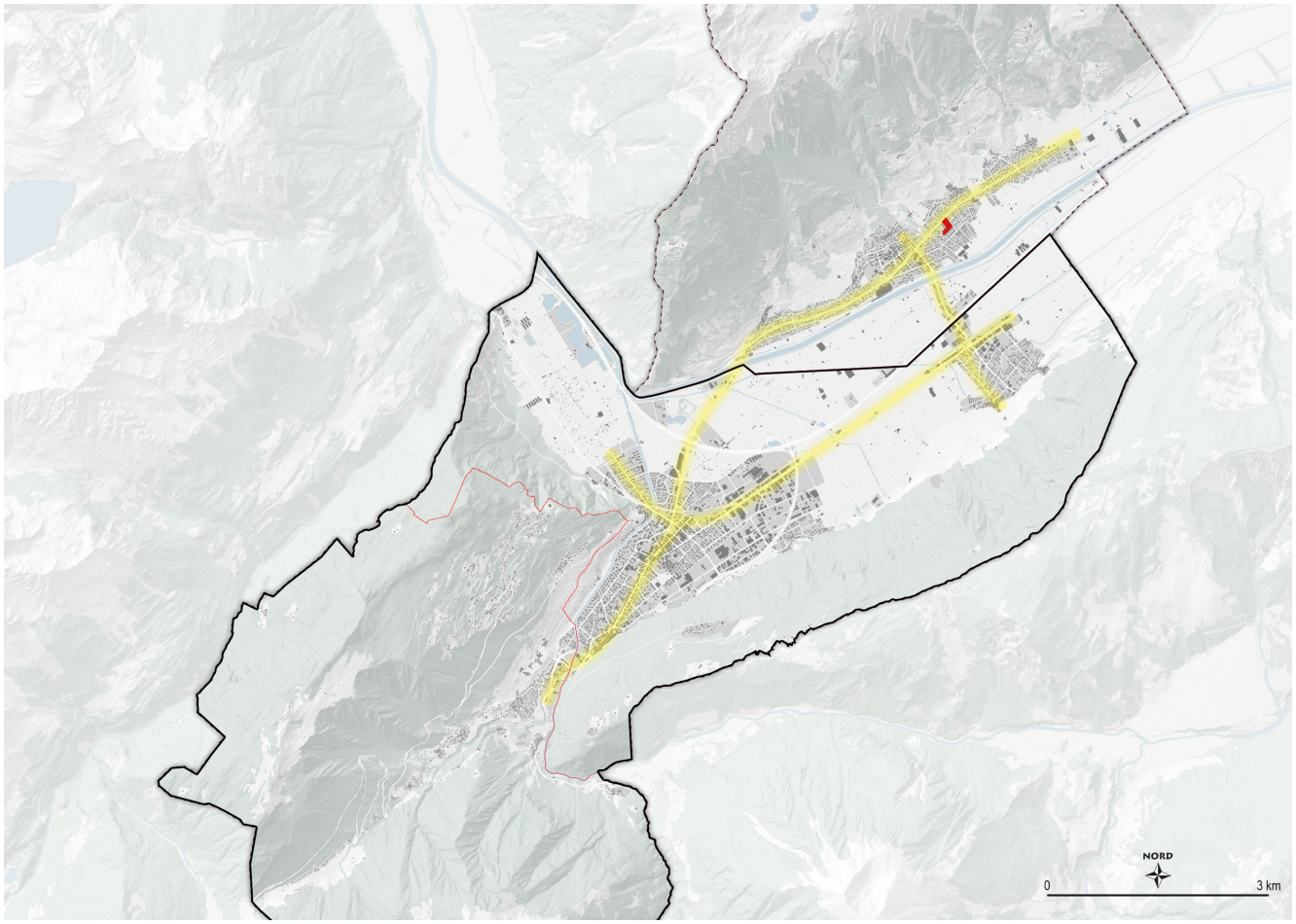
État de planification	Non-démarré
Calendrier de mise en oeuvre	Études préliminaires : 2021-2024 Projet de détail, définition du plan d'affectation spécial et étude d'accès multimodal: 2024-2028 Phase de réalisation : 2024-2028 Phase de réalisation : 2028-2032

Autres

Fiches concernées du PDc	C.2, D.1, D.2, D.4, D.5	**Fiches concernées du PDi**	U1.2

Impact sur l'environnement	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : OPAir / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☒ Dangers naturels. Liés au Rhône, ils disparaitront avec la réalisation du projet R3 Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Lien avec les autres mesures	**U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.EP.4.5** Requalification des espaces publics : axe structurant Fully **U.N.4.2** Nature en ville
Documents mis à disposition	• RCCZ Fully, Annexe 2, cahier des charges zones à aménager
Plan de situation	État juin 2021, périmètre évolutif

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif



U.D.4.8 DÉVELOPPEMENT ET PROTECTION DU PATRIMOINE BÂTI

Catégorie	Densification	**Priorité**	A-B
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SIP, SDT)
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.U.2, S.U.3		

Description

État actuel

L'agglomération comprend plusieurs tissus bâtis considérés comme intéressants en termes de patrimoine (national, régional et local). Si des mesures sont entreprises par les communes pour préserver et valoriser ce patrimoine – notamment par la démarche d'inventaire – elles entrent parfois en conflit avec la nécessité de développer le bâti vers l'intérieur et les besoins de densification.

État attendu

En poursuivant la démarche d'inventaire, les communes acquièrent une connaissance fine de leur patrimoine. Il est cependant important de pouvoir compléter ce travail efficacement en reliant les inventaires de patrimoine bâti aux règlements communaux des constructions et des zones (RCCZ), de manière harmonisée entre les communes, et ce afin de pouvoir déterminer clairement les potentiels de rénovation, de transformation et de densification dans les centres. La mise en valeur du patrimoine bâti contribue aussi au développement des espaces publics de qualité.

Le développement d'outils complémentaires destinés à la protection du patrimoine est également important (périmètres de développement, commission du patrimoine, guide de bonnes pratiques, etc.) et permet d'assurer une bonne protection tout en permettant les constructions / transformations en vue d'une densification et d'une revitalisation des centres historiques. Ces développements vers l'intérieur doivent finalement s'accompagner d'une requalification des espaces publics centraux (U.EP.4.1) assurant ainsi un cadre de vie de qualité.

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (3.3) de poursuivre la logique de revitalisation des espaces publics urbains par un travail fin sur le patrimoine bâti, (3.2) de pallier les déficits de qualité des constructions par sa mise en valeur et (3.1) de tirer profit des énergies renouvelables en encourageant la rénovation et l'optimisation énérgetique des bâtiments. Considérée ainsi comme un levier de développement, la protection du patrimoine permet de trouver un bon équilibre entre les besoins de densification et la conservation d'espaces de qualité dans les centres historiques. De par la connaissance fine du patrimoine que permet l'inventaire, celui-ci offre la possibilité d'enrichir l'offre culturelle et touristique du coude du Rhône et contribue notamment au renouveau des espaces publics dans les centres villageois et urbains.

Utilité : CE2 : Cette mesure contribue au développement de l'urbanisation vers l'intérieur en déterminant les potentiels de transformation dans des espaces centraux de l'agglomération.

Coordination entre transports et urbanisation

Les centres historiques des villages et de Martigny bénéficient, de par leur statut et leur position centrale d'une desserte TP. Regroupant de nombreux attracteurs, ces centres sont également pris en compte dans le développement et l'amélioration du réseau des modes doux. Par ailleurs, une attention doit être mise sur la recherche d'un espace-rue libéré des places de stationnement en encourageant la création de parkings collectifs.

Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné

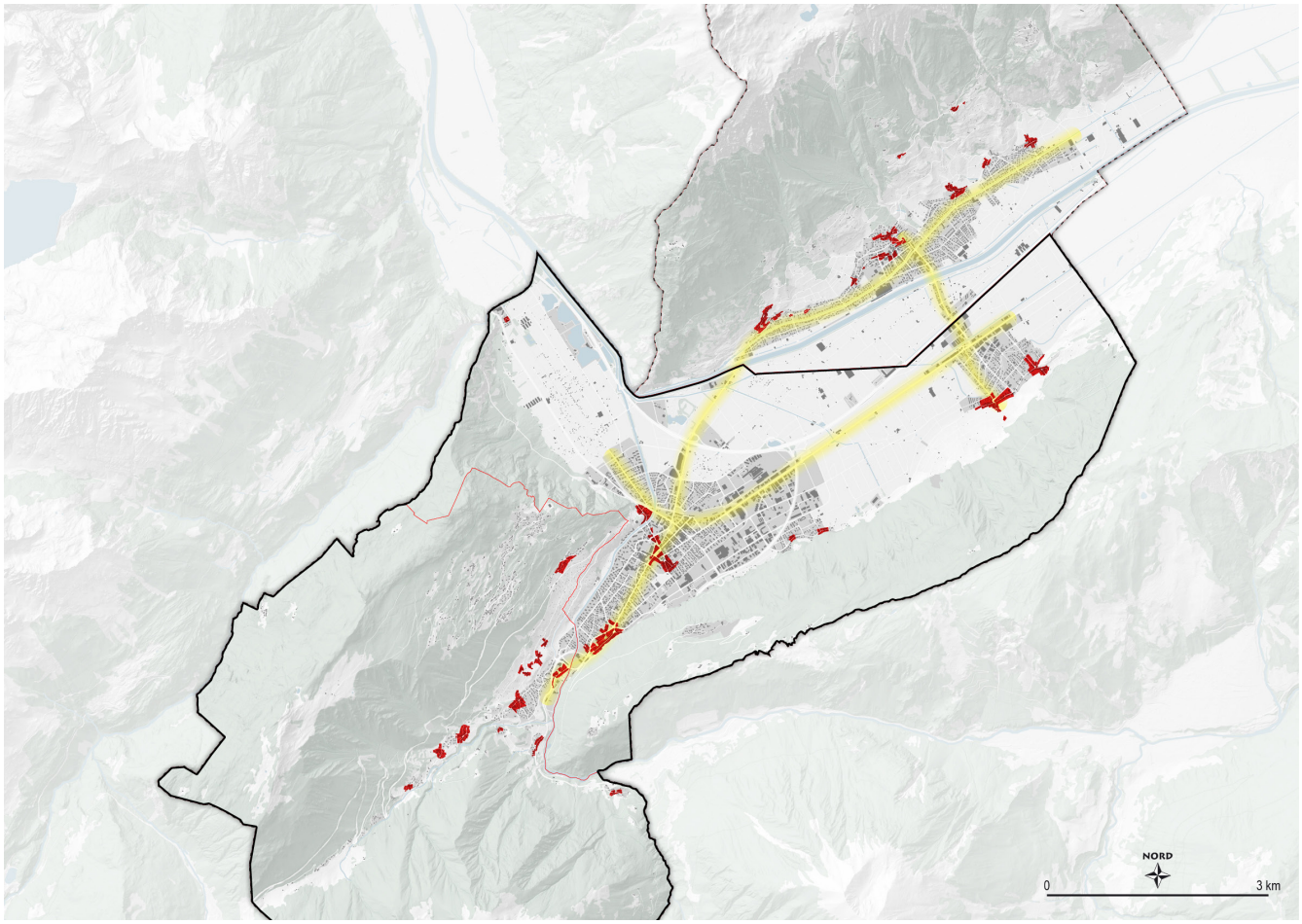
État de planification	**Martigny :** existence d'une commission du patrimoine – relevés de patrimoine réalisés le long de l'avenue du Gd-St-Bernard **Martigny-Combe :** en cours – inventaires du patrimoine bâti en cours de finalisation **Fully :** en cours – début de l'inventaire prévu en 2021 avec le village de Branson puis avec les autres villages
Calendrier de mise en oeuvre	**Martigny :** poursuite de l'inventaire 2021-2024 **Martigny-Combe :** inventaire mis à l'enquête 2021-2022 **Fully :** Mise à l'enquête de Branson prévue en 2022. Suite à déterminer.

Autres

Fiches concernées du PDc	A.5, A.8, C.2, C.3	**Fiches concernées du PDi**	U1.1, M1

Impact sur l'environnement	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / **ORNI** / **OPAM** / **OSites** ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels. Liés au Rhône, ils disparaitront avec la réalisation du projet R3 Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Lien avec les autres mesures	**U.EP.4.1** Requalification des espaces publics
Documents mis à disposition	• Patrimoine bâti – inventaire, classement, mise sous protection, Guide à l'intention des communes, édition 01(SBMA, 2017) • Densipedia.ch – Rüti ZH : Densification dans un centre inscrit à l'ISOS – 2021- URL : https://www.densipedia.ch/fr/ruti-zh-densification-dans-un-centre-inscrit-lisos

Plan de situation



U.D.4.9 DENSIFICATION DOUCE DE LA ZONE VILLA

Catégorie	Densification	**Priorité**	A-B-C
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Propriétaires privés, Canton (SDT)
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.U.2, S.U.3		

Description

État actuel

Dans un territoire limité, support de vie pour une population et une multitude d'activités en croissance, il est essentiel de veiller à utiliser de manière rationnelle le sol, tout en conservant une bonne qualité du tissu bâti. Il s'agit là du principal objectif de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), qui prône un développement vers l'intérieur. Cela permet notamment de préserver les surfaces non urbanisées pour les activités agricoles, de maintenir des espaces naturels ou encore de disposer d'aires de détente. Ce développement vers l'intérieur peut également s'opérer dans les actuelles zones villas.

État attendu

Grâce à une stratégie coordonnée et communiquée aux acteurs concernés, cette densification s'effectuera de manière douce et ponctuelle, au gré des opportunités en évitant de densifier au maximum chaque parcelle afin de garder des espaces ouverts. Il est cependant nécessaire de préparer au mieux cette mutation et de garder le contrôle sur celle-ci et d'éviter de la subir. Les communes engageront des études de détail pour mettre en valeur les potentiels de densification de leurs zones villa. Ces études pourraient bien évidemment être menées de manière supracommunale et se concentrer, dans un premier temps, sur des secteurs « test » ou encore être délimités dans les PAZ communaux et réglés dans les RCCZ respectifs.

La mutation de la zone villa s'accompagne nécessairement d'un grand soin apporté aux espaces ouverts qui jouent un rôle essentiel dans la structuration urbaine et paysagère. Les dispositions concernant les aménagements extérieurs, les liens avec les franges et les approches de nature en ville sont par ailleurs traitées dans les fiches liées aux franges et nature en Ville (c.f. : fiche U.N.4.1 et U.N.4.2).

Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficience énergétique, a minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les éventuelles nuisances sonores environnantes.

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.3) de freiner l'étalement urbain, (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver des espaces ouverts et de garantir une bonne qualité de vie ainsi que (3.2) de pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs, là où cela est nécessaire en profitant des projets de densification privés afin de mutualiser certains équipements de quartier (voie d'accès au bâtiment, parking collectif, lieu de collecte de déchets, piscine collective,…). Par ailleurs, elle répond aux besoins (3.1) de tirer profit des énergies renouvelables en encourageant la rénovation et l'optimisation énergétique des bâtiments.

Utilité : CE2 : l'utilité principale de cette mesure vise à développer de manière douce l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.

CE4.3 : elle permet également de diminuer les besoins en surface en optimisant l'indice d'utilisation des sols sur l'ensemble de l'agglomération.

Coordination entre transports et urbanisation	Les problématiques liées au transport dans ces zones villa se situent majoritairement sur le trafic de transit et les espaces de parking individuels qui sont souvent disproportionnés. Afin de diminuer l'impact et la présence de la voiture dans ces quartiers, une attention particulière doit être mise dans l'aménagement de parking collectif en retrait de l'espace-rue et dans l'augmentation du sentiment de sécurité pour les piétons en aménageant des rues pacifiées.

Réalisation

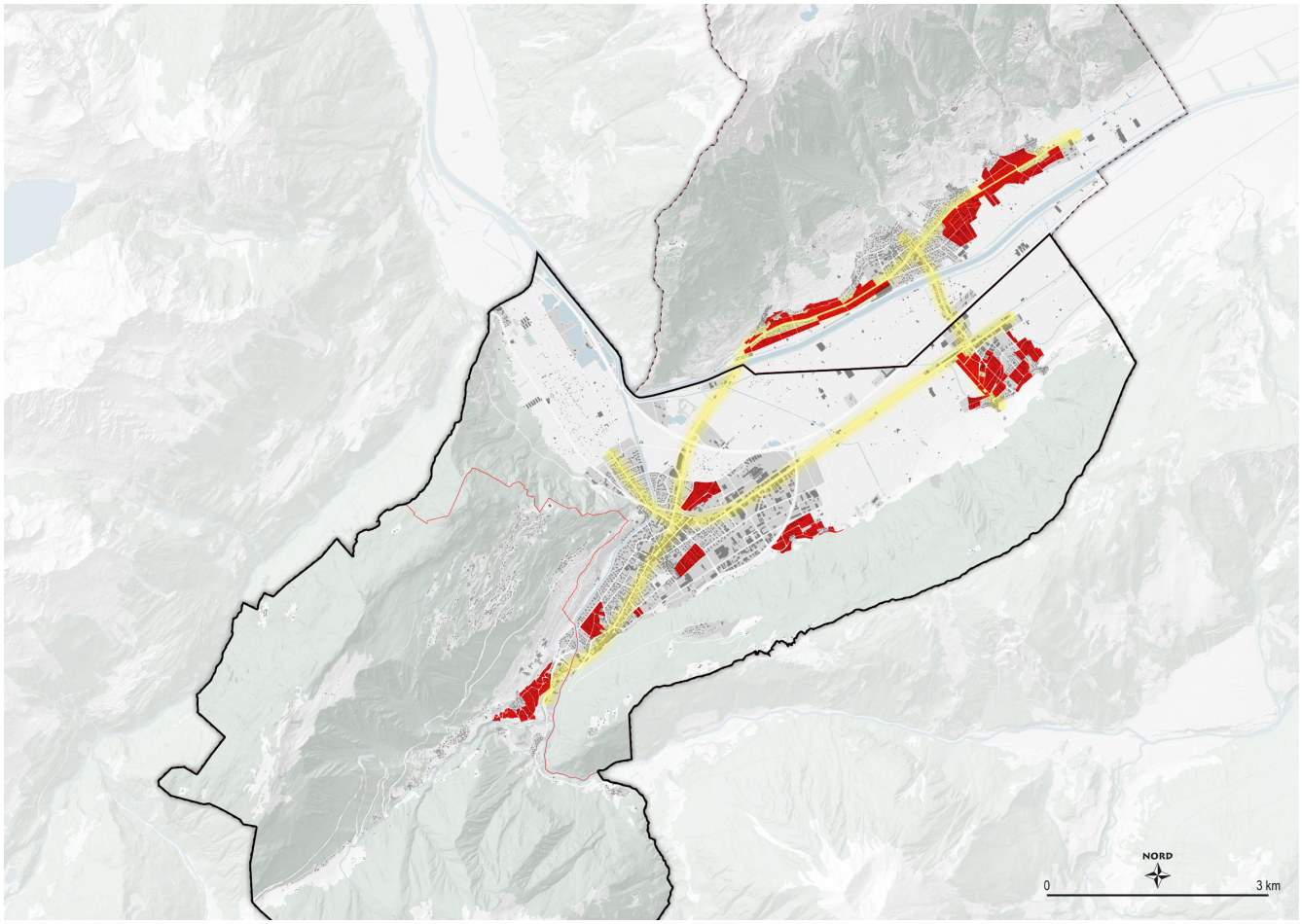
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Non-démarré
Calendrier de mise en oeuvre	Études de détail sur secteurs tests : 2021-2024 Mise en œuvre progressive : dès la révision des PAZ et RCCZ (au plus tard en 2026).

Autres

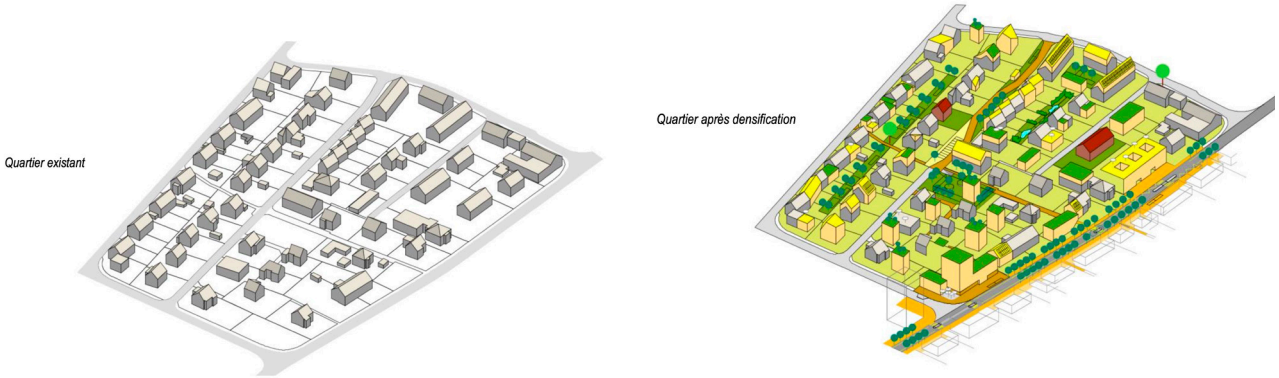
Fiches concernées du PDc	C.1, C.2, D.4, D.5	**Fiches concernées du PDi**	U1.3

Impact sur les domaines transversaux	Selon les secteurs, la mesure peut être concernée ou avoir un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / **ORNI** / **OPAM** / **OSites** ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☒ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Lien avec les autres mesures	**U.N.4.2** Nature en ville
Documents mis à disposition	• Densifier dans un esprit de qualité – la boîte de densification, Metron, 2015. • Les enjeux du développement vers l'intérieur, 32 exemples de densification réalisés en Suisse, Tribu architecture, 2016. • MétamorpHouse, Synthèse du projet pilote mené das le canton de Vaud (2018-2019), Mariette Beyeler et État de Vaud, 2020. • Les nouveaux quartiers-jardins du XXI siècle, Guide pour une densification de qualité de la zone villa sans modification de zone à Genève, Canton de Genève, 2017.

Plan de situation



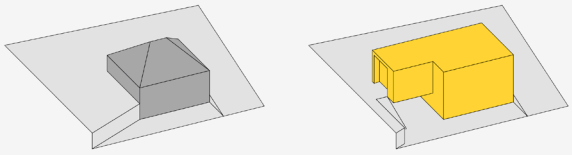
Références



Source : Densifier dans un esprit de qualité – la boîte de densification Metron (2015)

FRIBOURG (FR) | RUE LOUIS-CHOLLET

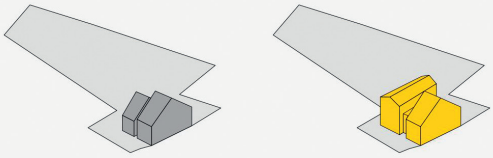
Extension d'une villa urbaine



	AVANT	APRÈS	BILAN
Surface parcelle	1055 m²	980 m²	**- 75 m²**
Surface bâtie	145 m²	215 m²	**+ 70 m²**
Surface de plancher	220 m²	530 m²	**+ 310 m²**
Densification humaine	5 h/e	11 h/e	**+ 6 h/e**

FLÄSCH (GR) | HINTERDORF

Réhabilitation et extension d'un rural



	AVANT	APRÈS	BILAN
Surface parcelle	2499 m²	2499 m²	
Surface bâtie	97 m²	230 m²	**+ 133 m²**
Surface de plancher	253 m²	585 m²	**+ 332 m²**
Densification humaine	0 h/e	5 h/e	**+ 5 h/e**

Source : Densifier dans un esprit de qualité – la boîte de densification Metron (2015)

Source : Les enjeux du développement vers l'intérieur, 32 exemples de densification réalisés en Suisse, Tribu architecture, 2016.

U.D.4.10 DÉVELOPPEMENT RATIONNEL DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Catégorie	Densification	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Propriétaires privés, Canton (SDT, SETI)
Stratégies sectorielles	S.U.1, S.U.2, S.U.3		

Description

État actuel

Dans un territoire limité, support de vie pour une population et une multitude d'activités en croissance, il est essentiel de veiller à utiliser de manière rationnelle et qualitative le sol. Cela prévaut également pour les zones d'activités économiques (ZAE).
Une étude Raum+, récemment réalisée, a permis de chiffrer précisément les réserves des différentes ZAE de l'agglomération, soit 63,3 hectares sur un total de 187.4 hectares. Ces réserves devront être consolidées et validées lors des étapes de planification décrites ci-dessous.

Les différentes ZAE de l'agglomération peuvent être distinguées selon leur hiérarchie, déterminée au cours d'une étude récente du bureau iConsulting menée sur l'ensemble du Canton. Cette hiérarchie sera précisée dans le cadre du PDi.

ZAE Martigny-Est

- Site d'importance cantonale ZAE Martigny-EST (Grandes Maraîches, Vorziers, Bevignoux, Les Neuvilles, rue du Levant, Ancienne Pointe). Caractérisée par une fonction mixte (activités de support et de production), la ZAE s'étend sur 120,5 hectares dont 46 encore non-construits.

Affectation actuelle : Zone artisanale, zone industrielle, zone mixte artisanale et commerciale
Surfaces totales : 1'205'098 m2
Surfaces libres / densifiables (m2) : 460'140 m2
Caractéristiques :

- Secteur d'activités d'importance cantonale.
- Diversité des entreprises présentes : grandes entreprises, services, magasins, artisanat, loisirs, dépôts, etc.
- Desserte par les voies ferroviaires pour une partie du secteur.
- Présence de friches industrielles (ancienne usine d'aluminium).
- Utilisation relativement rationnelle des parcelles construites.
- Très haut taux de perméabilisation des sols.

Accessibilité :

- TIM : Secteur desservi par le réseau cantonal (rue du Simplon, rue du Levant). Pas d'accessibilité directe depuis une jonction autoroutière. Les véhicules en provenance de l'A9 ne doivent cependant pas traverser de zones « logement » pour atteindre la ZAE.
- TP : Desserte partielle par le réseau de bus urbain. Gare régionale située entre 1 et 2 kilomètres.
- MD : Le secteur est accessible en modes doux, avec notamment la présence de bandes cyclable sur les axes routiers. Le confort et le niveau de sécurité ne sont toutefois pas entièrement satisfaisants.

Potentiel :

- Amélioration de la qualité de la zone (nature en ville, perméabilisation des sols, constructions, espaces publics, etc.).
- Réserves existantes pour l'accueil de grandes entreprises, génératrices d'emplois.
- Parcelles desservies par la voie ferrée encore disponibles.
- Réaffectation du secteur de l'ancienne usine en zone mixte permettant du logement.
- Synergies potentielles par la diversité des entreprises présentes.
- Amélioration des accès, optimisation des politiques de parcage et de signalisation.
- Renforcement de la desserte en transports publics, par l'augmentation des cadences et au déploiement du réseau.
- Amélioration des conditions d'accessibilité en modes doux, en reliant la gare, le centre-ville, les quartiers d'habitation avec la ZAE.

ZAE Charrat-Fully

- Site d'importance régionale > ZAE Charrat-Fully (secteur Gare, Etrays). Caractérisée par une fonction de support, la ZAE s'étend sur 33,7 hectares, dont 9,4 encore non-construits.

Affectation actuelle : Zone artisanale (Fully), zone artisanale et industrielle (Martigny-Charrat)
Surfaces totales : 337'399 m^2
Surfaces libres / densifiables (m^2) : 94'304 m^2
Caractéristiques actuelles :

- Périmètre intercommunal. Nécessité de penser le développement de ce secteur comme une seule entité.
- Diversité des entreprises présentes : services, magasins, artisanat, loisirs, dépôts, etc.
- Peu d'espaces disponibles au Sud des voies, les réserves se situent principalement au Nord des voies CFF.
- Utilisation relativement rationnelle des parcelles construites.
- Développement récent d'activités ne créant pas d'emplois tout en occupant passablement de surfaces (garages-box).

Accessibilité :

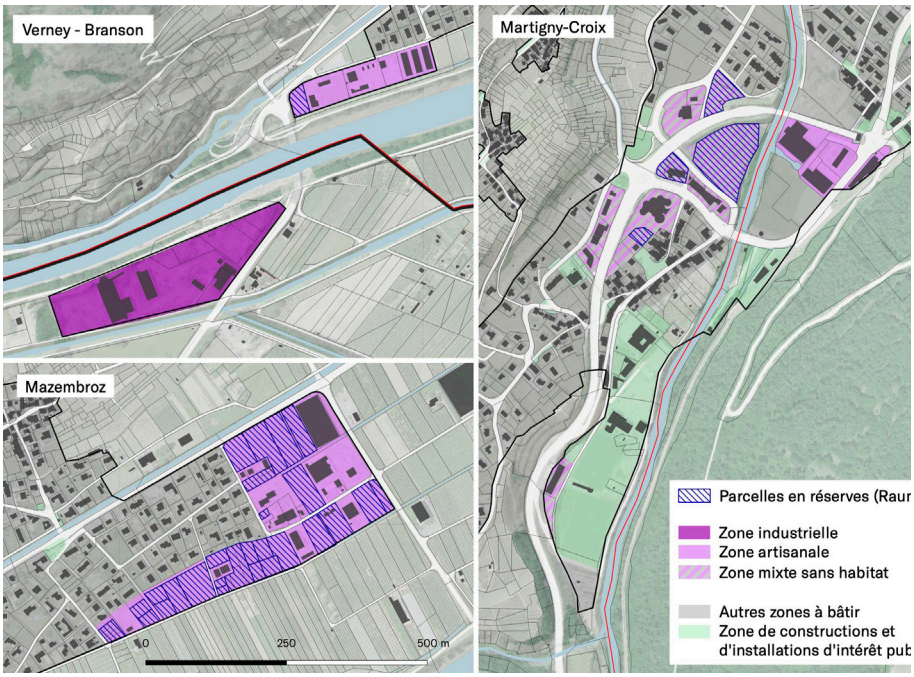
- TIM : Secteur desservi par la route cantonale. Pas d'accessibilité directe depuis une jonction autoroutière. Les véhicules en provenance de Fully doivent traverser des zones habitées pour atteindre la ZAE.
- TP : Accès direct à la Gare de Charrat-Fully. Il n'y a pas d'arrêts de bus à proximité.
- MD : La zone ne se situe pas sur un réseau officiel de mobilité douce. Présence de trottoir, mais parcours peu engageants pour les modes doux (distance, linéarité, très faible niveau de confort, etc.).

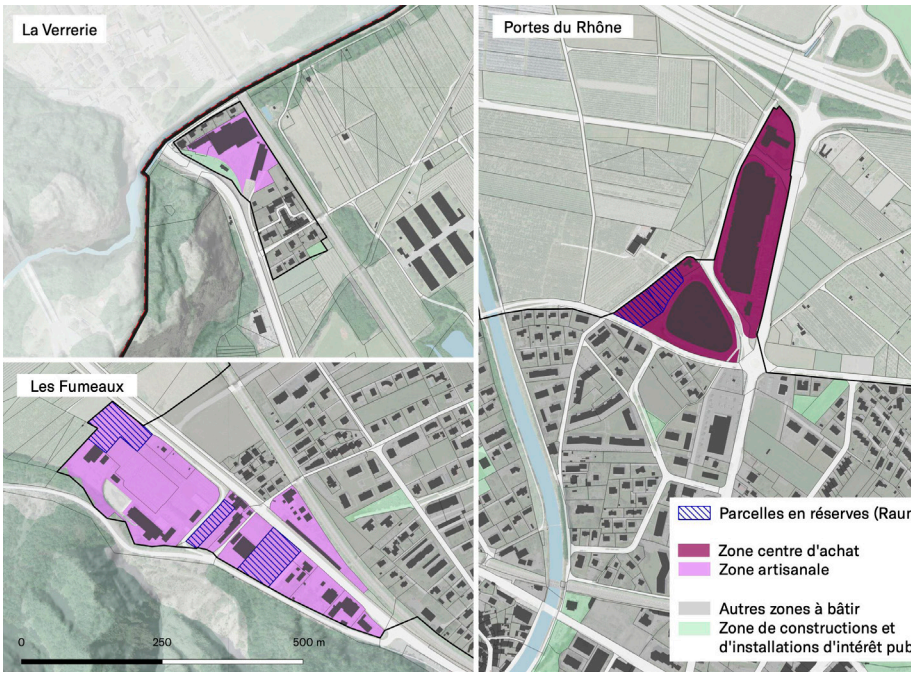
Potentiel :

- Accueil d'entreprises génératrices d'emplois dans les secteurs à proximité de la gare.
- Amélioration de la qualité de la zone (nature en ville, perméabilisation des sols, constructions, espaces publics, etc.).
- Visibilité depuis l'autoroute.
- Synergies potentielles par la diversité des entreprises présentes.
- Amélioration des accès, optimisation des politiques de parcage et de signalisation.
- Développement d'un concept de mobilité douce et piétonne, reliant les villages de Charrat, la gare, la ZAE, le Rhône et Fully.
- Développement d'une vision, d'une gestion et d'une réglementation intercommunale.

ZAE d'importance locale

- Sites d'importance communale > ZAE «Verney-Branson», de Mazembroz, de Martigny-Croix, des Fumeaux et de la Verrerie. Ces différents secteurs sont caractérisés principalement par une fonction productive et, affiche une surface cumulée de 19,4 hectares, dont 7,2 encore non-construits.
- A noter le cas particulier de la zone centre d'achats qui a un rayonnement régional mais qui est entièrement bâti.





État attendu

Amélioration de la qualité des ZAE. Lors des prochaines révisions des outils d'aménagement du territoire (PAZ et RCCZ), les communes intégreront les mesures qu'elles jugeront pertinentes pour leur ZAE, par exemple :

- Exigence d'une couverture des surfaces permanentes de dépôt et de stockage.
- Exigence en matière d'efficience énergétique des ZAE (orientation des entreprises vers principes de l'écologie industrielle, recherches de synergies en matière de revalorisation de rejets de chaleur) ainsi que des bâtiments eux-mêmes.
- Exigence d'un plan des aménagements extérieurs lors des procédures de mises à l'enquête comprenant un concept de végétalisation de la parcelle.
- Exigence d'une perméabilité des surfaces de stationnement des employés et clients.
- Exigence d'un justificatif pour la pose de grillages et clôtures (pour les réduire au minimum nécessaire et maintenir une perméabilité du site).
- Introduction d'un indice de surface verte (par exemple, surfaces non constructibles des distances aux limites, sur un ou 2 côtés de la parcelle.
- Mise en place d'une signalétique commune pour l'ensemble d'un secteur d'activités.
- Introduction de plans mobilité d'entreprises
- Définition de mesures encourageant des synergies entre entreprises (rationalisation et regroupement des surfaces de stationnement, écologie industrielle, services aux entreprises, etc.).
- Introduction d'exigence en matière de stationnement vélo.

Occupation rationnelle du sol en réalisant une étude sur les principes et actions à mener pour favoriser une mobilisation des réserves et une densification, puis mettre en œuvre les résultats de l'étude au travers d'actions volontaires auprès des propriétaires et de la révision des PAZ et RCCZ.

- Changements d'affectation et des règles constructives (suppression d'un indice maximal d'occupation / d'utilisation du sol, introduction d'un indice minimal d'utilisation / d'occupation du sol, réduction des distances, mixités dans les étages, contiguïté autorisée, etc.).
- Délimitation de secteurs propices à une densification (PAS, Périmètre de développement)
- Introduction des nouveaux outils de la LcAT pour limiter la thésaurisation des terrains (mobilisation des terrains, etc.).
- Interdiction de certains types d'activités ne créant pas d'emplois (dépôt de matériaux, garages box, etc.).
- Mise en place d'une stratégie / d'un cadre pour éviter une thésaurisation excessive des terrains au nom d'un besoin de réserves de développement.

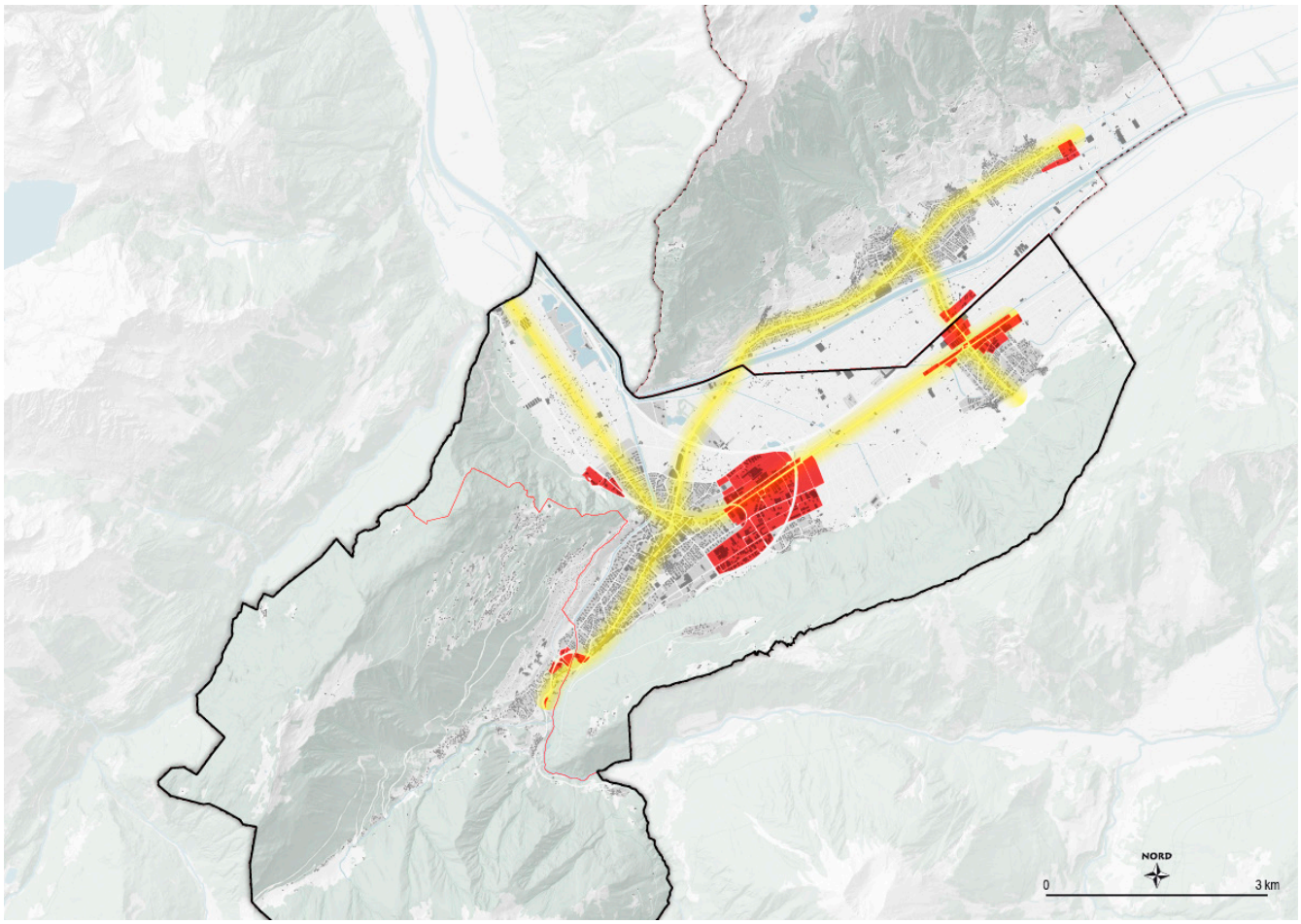
Gestion régionale de l'utilisation des réserves et de leur éventuel redimensionnement, passerait a priori par une coordination intercommunale. De concurrents, les communes concernées passent à partenaires, permettant notamment d'orienter l'implantation des futures entreprises selon leurs besoins (accessibilité, surfaces, visibilité, etc.) et non plus seulement en fonction de l'opportunité, de disposer d'une plus grande attractivité au travers d'une promotion économique unique ou encore de mettre en place une politique foncière active intercommunale.
La coordination intercommunale devrait concerner les zones d'activités affichant un rayonnement régional ou cantonal. Deux secteurs sont donc concernés dans le périmètre d'agglomération, la ZAE de Martigny-Est et la ZAE de Charrat-Fully. Des compléments seront apportés dans le cadre du PDi afin de définir les étapes nécessaires à la mise en place d'un organe de gestion régional.
Afin d'étudier la pertinence d'une mise en place d'une coordination régionale des zones d'activités économiques, un groupe de travail, regroupant des représentants de chacune des communes concernées, sera mis sur pied. Il s'agira notamment de :

- Réaliser un état des lieux des ZAE (réserves, entreprises, besoins, rejets, aménagements, équipements, etc.).
- Définir la fonction, le classement et la délimitation des ZAE sur la base d'une analyse des besoins et d'une stratégie régionale, si nécessaire en complétant le PDi.
- Définir des lignes directrices pour l'aménagement des ZAE (alignements, stationnement, aménagements extérieurs, surfaces de dépôt et de stockage, etc.).
- Étudier la pertinence et la faisabilité d'une gestion et d'une promotion intercommunale des ZAE, ainsi que les questions de péréquation financière.
- Étudier l'opportunité de développer un branding et une stratégie de communication commune pour les ZAE de rayonnement régional et cantonal.

Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond aux besoins de favoriser une utilisation rationnelle du sol, permettant, in extenso d'atténuer la pression foncière pour préserver des espaces ouverts et de garantir une bonne qualité de vie. La mesure vise également à pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs. En outre, elle répond à l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT, art. 30a, al.2) qui impose aux cantons de mettre en place un(des) système(s) de gestion des zones d'activités afin d'optimiser la gestion des zones d'activités en partenariat avec le canton et les communes. **Utilité principale :** CE2 : L'utilité principale de cette mesure vise à favoriser et rationaliser un développement de l'urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti. Il est également question d'assurer la qualité de ses espaces d'activités. CE4.3 : Ce développement vers l'intérieur réduit, de fait, l'utilisation des ressources, à l'image du sol.
Coordination entre transports et urbanisation	Les ZAE sont intégrées aux mesures de mobilité à l'image de l'amélioration de la desserte TP ou du déploiement d'un réseau « modes doux » continu, confortable et sécurisé, tant pour les piétons que pour les vélos.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Pour les mesures qualitatives liées aux outils d'aménagement : révision des PAZ et RCCZ en cours. Pour les études préliminaires à la mise en place d'une coordination régionale des ZAE : non démarré
Calendrier de mise en oeuvre	Révision des PAZ et RCCZ : au plus tard en 2026. Coordination régionale, lancement des études préliminaires 2022-2026
Autres	
Fiches concernées du PDc	C.4 **Fiches concernées du PDi** U3.1 et U3.2
Impacts sur les domaines transversaux	Selon les secteurs, la mesure peut être concernée ou avoir un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / **ORNI** / **OPAM** / **OSites** ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☒ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement

Lien avec les autres mesures	**PM.4.4** Interface ferroviaire de la gare Charrat-Fully **TP.4.2** Réseau de bus d'agglomération **TP.4.3** Mise en conformité LHand **P.VAB.4.1** Équipement des arrêts de bus urbains **P.GT.4.2.1** Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus **P.MD.4.1.3** Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération **P.MD.4.2.1** Liaison cyclable entre Martigny et Charrat **P.VSR.4.2.1** Requalification de l'axe Simplon à Martigny **P.MD.4.1.8** Aménagement cyclable sur la rue du Verdan/Finettes à Martigny **U.D.4.5** Densification des secteurs stratégiques, ancienne usine d'aluminium **U.EP.4.4** Requalification des espaces publics, axe structurant du Simplon **U.EP.4.6** Requalification des espaces publics, axe structurant Charrat-Fully **U.N.4.2** Nature en ville
Documents mis à disposition	• Étude des zones d'activités du Valais, i consulting, 2017. • Étude Raum+, ETHZ, 2019-2020.

Plan de situation



U.DR.4.1	ÉQUIPEMENTS ET ATTRACTEURS DE RAYONNEMENT RÉGIONAL		
Catégorie	Développement régional	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Communes
Stratégies sectorielles	S.U.3		
Description	**État actuel** En règle générale, chaque commune possède ses propres infrastructures de base, souvent sans coordination au-delà de ses frontières, entraînant ainsi une démultiplication des équipements. Toutefois, afin de rationaliser les coûts et l'utilisation du territoire, progressivement, de nombreuses synergies en matière d'équipements publics ont été mises en place entre communes voisines, à l'image de déchetteries ou de centres scolaires. **État attendu** Sur le périmètre du PA, il existe encore un potentiel important en matière de synergies entre communes. En multipliant ces infrastructures et équipements publics intercommunaux, des économies d'échelles et une meilleure cohésion territoriale au-delà des frontières communales sont attendues. Par ailleurs, un partage des coûts entre communes permet de proposer des services et des équipements de meilleure qualité à l'ensemble des habitants de l'agglomération. À noter les projets actuellement en cours sur le principal secteur de zones d'intérêt général de l'agglomération, situé à Martigny et affichant un rayonnement cantonal. Il regroupe aujourd'hui de nombreuses activités sportives (terrains de foot, de tennis, piste d'athlétisme, patinoire couverte, piscine), le Centre d'Expositions et de Réunions de Martigny (CERM), des musées, des vestiges archéologiques ou encore de nombreuses surfaces de stationnement à destination des employés du centre-ville notamment. Cette importante portion de ville va prochainement évoluer avec la mise en place de projets de mobilité (aménagement de la halte ferroviaire de Martigny-Expo, mesure MS.4.1 / VS-14), d'espaces publics (« coulée verte » reliant le centre de la ville romaine et le centre-ville actuel) ou programmatiques (extension du CERM, développement d'un parc de loisirs en lien avec Barryland, etc.). À l'exception de la « coulée verte » qui est au stade des premières réflexions, les autres projets sont en cours. Finalement, à Fully, le projet de développement régional (PDR) Fully prévoit de développer la maison de la Petite Arvine et de promouvoir la branche viticole à travers des chemins didactiques et une meilleure organisation de la filière.		
Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond au besoin (2.2) de répartir plus efficacement les dynamiques territoriales par une coordination régionale, profitant ainsi des économies d'échelle afin d'offrir des équipements de qualité à tous les habitants de l'agglomération du coude du Rhône. **Utilité principale :** CE2 : L'utilité principale de la mesure vise à poursuivre le développement vers l'intérieur par une gestion coordonnée des infrastructures générant de fortes nuisances et diminuer ainsi leur besoin en surface (CE.4.3).		

Coordination entre transports et urbanisation	À chaque développement d'infrastructures et d'équipements publics intercommunaux, il est essentiel d'intégrer les questions de mobilité pour permettre une accessibilité optimale à ces sites, notamment au travers des modes doux et des transports publics. Pour le secteur principal de zones d'intérêt général de l'agglomération, la coordination entre transports et urbanisation est renforcée par l'implantation de la halte ferroviaire de Martigny-Expo et par l'amélioration des parcours vers le centre-ville. Pour les autres projets (PDR, etc.), des études d'accès multimodal seront lancées afin de concilier au mieux les différents flux d'usagers et les aires d'accueils.

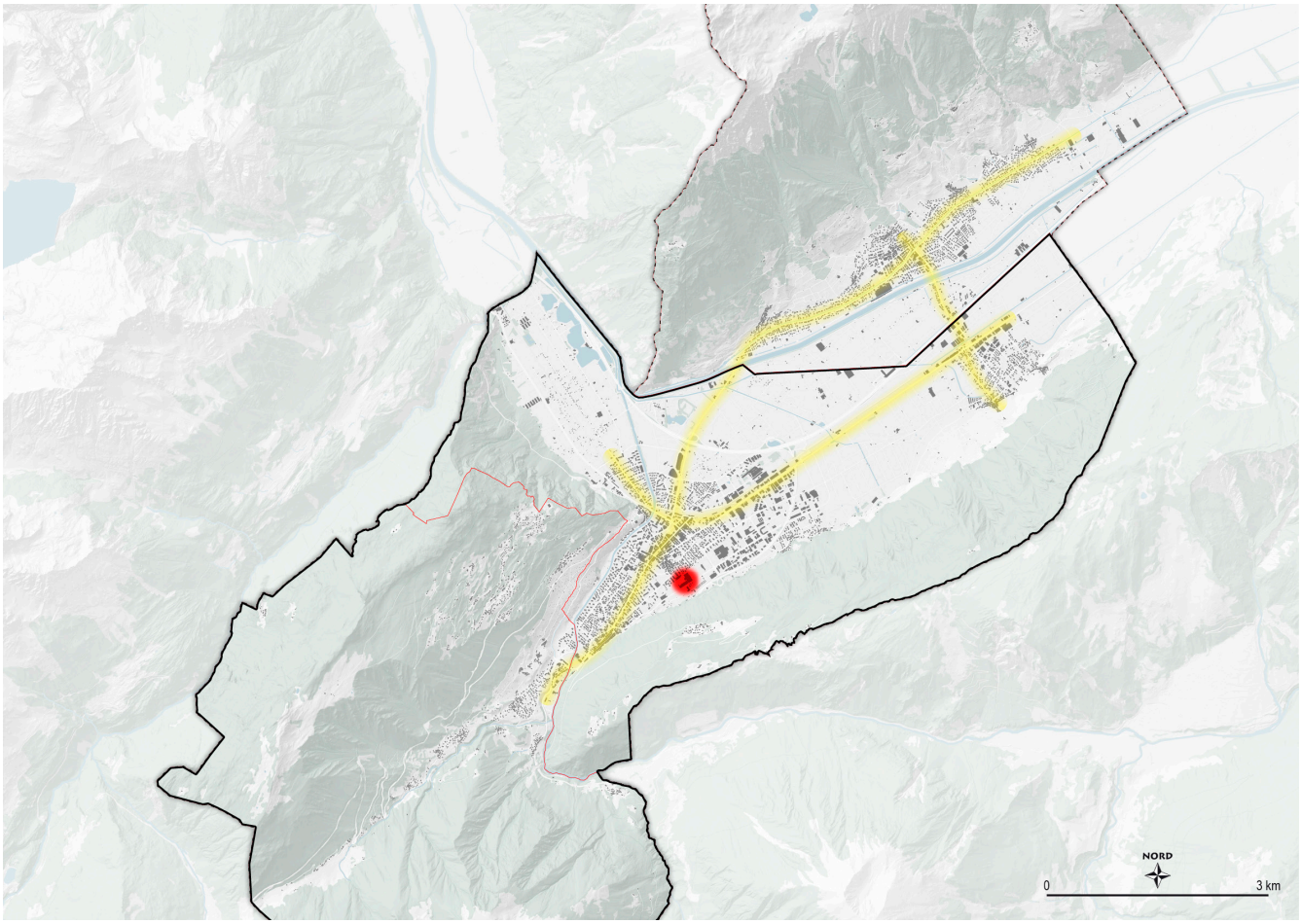
Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Extension du CERM : études préliminaires en cours. Parc de loisirs Barryland : concours d'architecture jugé Coulée verte : premières réflexions en cours. PDR Fully Destination Petite Arvine : projet défini.
Calendrier de mise en oeuvre	Extension du CERM : phase de réalisation 2024-2028 Parc de loisirs Barryland : phase de réalisation 2024-2028 Coulée verte : études de détail d'ici à 2024 PDR Fully Destination Petite Arvine : phase de réalisation 2020-2026

Autres

Fiches concernées du PDc	C.2, C.8, D.5, D.1, D.4	**Fiches concernées du PDi**	U4
Impacts sur les domaines transversaux	Les mesures de détail peuvent être concernées ou avoir un impact sur les éléments suivants (en gras) : <u>Nature / environnement</u> ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels. Liés au Rhône, disparaitront avec la réalisation du projet R3 <u>Agriculture</u> ☐ Surfaces d'assolement		
Lien avec les autres mesures	**MS.4.1** Nouvelle halte (ferroviaire) Martigny-Expo (PRODES) **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône **P.R.4.3** Valorisation du paysage du Coude du Rhône		
Documents mis à disposition	–		

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif



U.EP.4.1 REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

Catégorie	Espaces publics	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDT, SDM)
Stratégies sectorielles	S.U.2, S.MD.1, S.MD.3, S.TP.2		

Description

État actuel

Aujourd'hui, une grande partie de l'espace public est principalement aménagée de manière à sécuriser les flux tout en permettant un usage pratique de la rue pour les différents usagers. Les sols y sont imperméables afin de faciliter le nettoyage de la voirie et les arbres qui sont plantés sont ceinturés de goudron et souvent prévus comme délimitations des places de parking le long de la chaussée. Le partage de l'espace est en grande partie dévolu à la voiture et peu de place est laissée à la mobilité douce et à la nature.

État attendu

Afin d'augmenter la qualité de vie en ville et de permettre un meilleur partage de l'espace, plusieurs évolutions sont à envisager. Premièrement, une plus grande place doit être faite aux mobilités douces (piétons et vélos) dans l'espace public afin d'inciter les citadins à privilégier ces modes de déplacement. Deuxièmement, un espace-rue de qualité doit être aménagé en prenant en compte la multifonctionnalité de l'espace, la multitemporalité des usages et l'aspect sensible de la ville (art urbain, ambiance de quartier, éclairage qualitatif, …). Finalement, une présence plus importante de surfaces perméables, d'allées plantées et de mares urbaines (c.f fiche : U.N.4.2) doit permettre d'améliorer la qualité de vie des citadins tout en augmentant les services écosystémiques fournis par la nature en ville (réduction des écoulements de surface, rafraîchissement des îlots de chaleur urbains, augmentation de la qualité de l'air, amélioration de la pollinisation…).

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (1.1) de renforcer le réseau de mobilité douce et l'intermodalité et (3.2) de pallier au déficit d'aménagements extérieurs en profitant 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. Cette mesure permet en outre (3.3) d'encourager le rétablissement du lien avec la nature environnante en faisant pénétrer celle-ci à l'intérieur du tissu urbain.

Utilité principale : CE2.2 : L'utilité principale de la mesure est d'améliorer la qualité des espaces publics sur l'ensemble de l'agglomération par la mise en valeur d'espaces ouverts.

Coordination entre transports et urbanisation

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. Par ailleurs, une attention particulière doit également être portée sur les seuils entre les espaces publics/privés. Une requalification de facade à facade permet une meilleure lecture de l'espace et une homogénéisation des revêtements et des mobiliers urbains.

Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné

État de planification	Voir fiches U.EP.4.2 à U.EP.4.6
Calendrier de mise en oeuvre	Voir fiches U.EP.4.2 à U.EP.4.6
Autres	
Fiches concernées du PDc	C.2, C.3, D.2, D.4, D.5 **Fiches concernées du PDi** U1.1
Impacts sur les domaines transversaux	Selon les secteurs, la mesure peut être concernée ou avoir un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / **ORNI** / **OPAM** / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☒ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Lien avec les autres mesures	Par son caractère multidimensionnel, cette fiche est liée à l'ensemble des mesures ayant un impact sur l'espace public en général et notamment : **P.VSR.4.1.1** Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard **P.VSR.4.2.1** Requalification de l'axe Simplon à Martigny **U.EP.4.2** Requalification des espaces publics : Axe structurant du Gd-St-Bernard **U.EP.4.3** Requalification des espaces publics : Axe structurant du Chemin du Milieu **U.EP.4.4** Requalification des espaces publics : Axe structurant avenue du Simplon **U.EP.4.5** Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully **U.EP.4.6** Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully-Charrat **U.N.4.2** Nature en ville
Documents mis à disposition	• Projets-modèles pour un développement territorial durable 2014–2018: L'importance de l'espace ouvert pour un développement vers l'intérieur de qualité, Office fédéral du développement territorial (ARE), 2018. • Qualité du séjour dans l'espace public, Mobilité piétonne suisse, 2015.

U.EP.4.2	REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS : AXE STRUCTURANT DU GD-ST-BERNARD		
Catégorie	Espaces publics	**Priorité**	A-B
Instance(s) responsable(s)	Canton (SDM), Martigny, Martigny-Combe	**Instance(s) concernée(s)**	Martigny, Martigny-Combe
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.MD.1, S.U.2		

Description

État actuel

L'axe structurant du Gd-St-Bernard, s'étirant de Martigny-Croix à la gare de Martigny, en passant par le Bourg, constitue, véritablement, la colonne vertébrale urbaine de la ville. Il est caractérisé par diverses séquences :

- Le centre historique de Martigny-Croix, partiellement requalifié et modéré.
- La liaison entre Martigny-Croix et le Bourg, axe cantonal, caractère essentiellement routier.
- Le centre historique du Bourg, entièrement requalifié et modéré ces dernières années. Construction récemment d'un parking souterrain pour libérer l'espace public de places de stationnement.
- L'avenue du Gd-St-Bernard, entre le Bourg et la Place Centrale. Artère principale de la ville, linéaire, partiellement arborisée, mais peu qualitative pour les modes doux. Quelques rez actifs en direction du centre-ville de Martigny.
- La place Centrale, faisant désormais la part belle aux piétons et terrasses, récemment réaménagée en zone 20, pouvant être transformée en espace piéton lors de la période estivale ou lors de manifestations.
- L'avenue de la gare, entre la Place Centrale et la gare, actuellement modérée en zone 30, mais affichant une faible qualité d'ensemble, malgré sa situation stratégique et les nombreux attracteurs en présence (commerces, services, etc.).

État attendu

Hormis le Bourg et la place Centrale récemment réaménagés, les autres séquences sont concernées par une requalification de l'espace public. Directement liée au paquet de mesure P.VSR.4.1.2, cette mesure est précisée ainsi :

- Finalisation du réaménagement du cœur de Martigny-Croix, sur la section entre l'avenue du Gd-St-Bernard et le parking public du centre du village. Objectifs de modération du trafic, de sécurisation des modes doux et d'un traitement de la rue de façade à façade.
- L'avenue du Gd-St-Bernard, dans sa section entre Martigny-Croix et Martigny-Bourg, affiche un statut d'entrée de ville qui mérite de présenter une autre image que celle d'aujourd'hui (fonction essentiellement routière, garages, stationnements, etc.). Un réaménagement de cet axe, dont la fonction première de circulation routière sera maintenue, apportera une image plus attractive de cette entrée de ville et village et atténuera l'impression de coupure et de distance entre Martigny-Croix et le Bourg, favorisant ainsi les déplacements doux entre ces deux centralités.
- L'avenue du Gd-St-Bernard avec une redistribution de l'espace au profit des modes doux. À étudier plus en détail la possibilité de créer des « évènements » le long de ce tronçon rectiligne de 1 kilomètre afin d'atténuer l'impression de distance (dilatations ponctuelles de l'espace public, place de jeux, bancs, arborisation, éléments de nature en ville, etc.).
- L'avenue de la gare, requalification complète en cours, suite à un concours d'urbanisme. Le projet, dont les travaux ont démarré en 2021, prévoit notamment un meilleur partage de l'espace public au profit des modes doux et une implémentation d'éléments naturels dans une optique de favoriser la nature en ville.

Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond aux besoins (1.1) d'amélioration de l'accès aux transports publics et de renforcement du réseau de mobilité douce tout en poursuivant la logique de revitalisation des espaces publics en les raccrochant à ce même réseau. Elle permet ainsi de (3.3) profiter de chaque réaménagement de rue pour connecter l'ensemble des espaces publics de l'axe améliorant ainsi le quotidien de tous les usagers par un sentiment de sécurité et de bien-être. **Utilité principale :** CE1.5 : La mesure vise à améliorer la mobilité douce. CE2.2 : La mesure vise à la qualité des espaces publics et ouverts dans la zone urbanisée. CE3 : La mesure vise à accroitre la sécurité du trafic. CE4.1 : La mesure vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre. CE4.2 : La mesure vise à réduire les nuisances sonores.
Coordination entre transports et urbanisation	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. Par ailleurs, une attention particulière doit également être portée sur les seuils entre les espaces publics/privés. Une requalification de façade à façade permet une meilleure lecture de l'espace et une homogénéisation des revêtements et des mobiliers urbains.

Réalisation

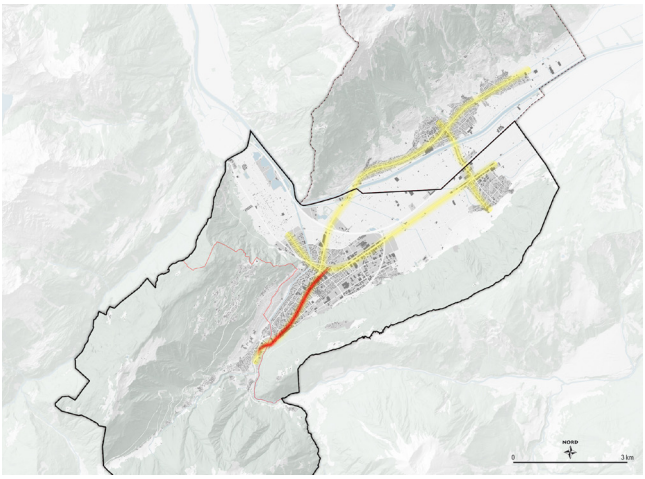
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Centre de Martigny-Croix : projet finalisé pour la seconde étape à l'arrière de la maison de commune, troisième étape à l'emplacement du parking actuelle prévue dans les 5 prochaines années Av. Gd-St-Bernard (Croix-Bourg) : concours d'urbanisme en préparation Av. Gd-St-Bernard (Bourg-Place Centrale) : études préliminaires Av. de la Gare : projet de détail mis à l'enquête.
Calendrier de mise en oeuvre	Centre de Martigny-Croix : fin des travaux prévue fin 2021 pour la seconde étape à l'arrière de la maison de commune, troisième étape à l'emplacement du parking actuel prévue dans les 5 prochaines années Av. Gd-St-Bernard (Croix-Bourg) : lancement du concours en 2022, suite en fonction des résultats du concours. Av. Gd-St-Bernard (Bourg-Place Centrale) : 2024-2028 Av. de la Gare : début des travaux courant 2021, fin des travaux en 2023

Autres

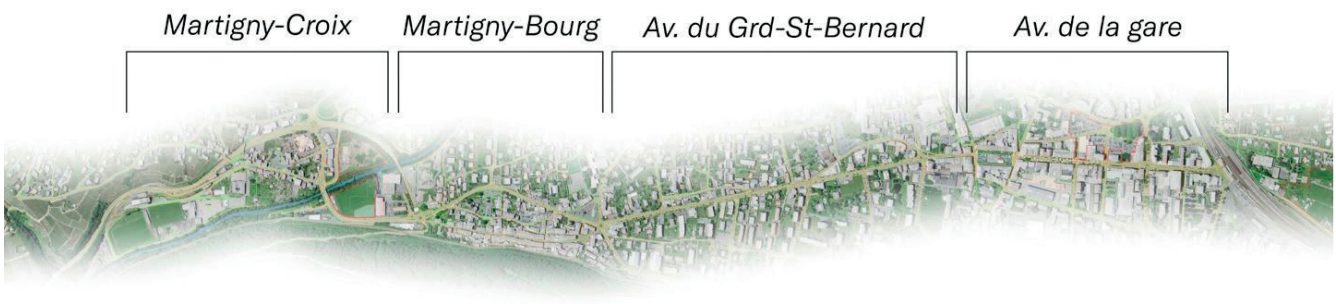
Fiches concernées du PDc	C1, C2, D1, D4, D5	**Fiches concernées du PDi**	N3, U1, U2, M1, M2, M3, M4, M5

Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / **OSites** ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement Autres ☒ IVS et ISOS. Cette mesure doit tenir compte de la préservation du patrimoine sur l'ensemble de son tracé et à proximité direct (patrimoine bâti et IVS VS41.2).
Lien avec les autres mesures	**P.VSR.4.1.1** Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard **P.MD.4.2.3** Liaison pour piétons et vélos entre Martigny et Bovernier **PM.4.1** Interface de la gare de Martigny **PM.4.3** Interface du hub de Martigny-Croix **U.D.4.2** Secteur stratégique « Périmètre de la gare » **U.D.4.3** Secteur stratégique « Place de Rome » **U.D.4.4** Secteur stratégique « Porte de Dranse » **U.D.4.8** Développement et protection du patrimoine bâti **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.N.4.2** Nature en ville **P.R.4.3** Valorisation du paysage du coude du Rhône
Documents mis à disposition	• Martigny-Combe, schéma directeur • Martigny, Projet du réaménagement de l'avenue de la gare, atelier Grept.

Plan de situation



Plan selon état d'avancement



Séquence Martigny-Croix, nomad,2021

Séquence Martigny-Bourg, nomad,2021

Séquence Av. du Grd-St-Bernard, nomad,2021

Séquence Av. de la gare, nomad,2021

U.EP.4.3	REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS : AXE STRUCTURANT DU CHEMIN DU MILIEU		
Catégorie	Espaces publics	**Priorité**	B
Instance(s) responsable(s)	Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	Martigny, Canton (SDM)
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.MD.1, S.U.2, S.U.4, S.P.1		

Description

État actuel

Le quartier du Milieu s'est fortement développé ces dernières années, avec l'implantation de nombreux immeubles dans un quartier, jusqu'alors, caractérisé par un environnement agricole et un tissu pavillonnaire des années 80 dans les secteurs les plus proches du centre-ville de Martigny. Ce rapide développement immobilier ne s'est pas toujours accompagné d'une réflexion quant à son intégration dans son environnement. Il en résulte le sentiment d'un quartier « ex nihilo », ne tirant pas profit de sa situation stratégique (courte distance au centre, accès à la halte ferroviaire, longé par la Dranse, etc.)

État attendu

- Chemin du Milieu et liens vers la ville

Il convient de poursuivre les efforts amorcés par la Ville pour poursuivre la requalification des espaces publics du quartier. Si les développements urbains récents n'ont pas forcément veillé à s'intégrer à leur environnement, la situation peut être améliorée au travers d'un traitement qualitatif des espaces publics. Il s'agira de requalifier le Chemin du Milieu pour assurer le confort et la sécurité aux modes doux tout en jalonnant ce parcours linéaire d' « évènements » (place de jeux, espace vert, bancs, fontaines, etc.) afin d'atténuer la sensation de distance. Le traitement de la rue de façade à façade (impliquant de fait partiellement les parcelles privées) ainsi que l'implémentation d'éléments de nature en ville sont autant de leviers pour apporter de la qualité à cet axe.

Cette requalification doit se poursuivre en direction de la gare (en lien avec le nouveau franchissement doux réalisé sur l'avenue de Fully et en direction du centre-ville, via le quartier de la Bâtiaz et la rue Marc Morand.

- Transversales au Chemin du Milieu

Finalement, il s'agit également de requalifier les transversales au Chemin du Milieu, permettant de relier les rives de la Dranse et la rue du Léman. Est ainsi assuré un accès aux berges requalifiées de la Dranse (cf. mesure P.E.4.2) qui s'apparenteront à un véritable espace public vert ainsi qu'un accès aux infrastructures de mobilité de la rue du Léman (halte ferroviaire des Fumeaux notamment).

Opportunité et utilité

Opportunité : La mesure répond aux besoins (1.2) d'amélioration, au coeur de ce nouveau quartier, de l'accès aux transports publics et de renforcement du réseau de mobilité douce (3.3) tout en poursuivant la logique de revitalisation des espaces publics en les raccrochant à ce même réseau. Elle permet ainsi de profiter de chaque réaménagement de rue pour connecter l'ensemble des espaces publics de l'axe améliorant ainsi le quotidien de tous les usagers par un sentiment de sécurité et de bien-être.

Utilité principale : CE1.2 : La mesure vise à améliorer l'intermodalité.
CE1.5 : La mesure vise à améliorer la mobilité douce.
CE2.2 : La mesure vise à mettre en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée.
CE3 : La mesure vise à accroître la sécurité du trafic.
CE4.1 : La mesure vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre.
CE4.2 : La mesure vise à réduire les nuisances sonores.

Coordination entre transports et urbanisation	La coordination entre transports et urbanisation est assurée, notamment par l'amélioration prévue de la halte ferroviaire des Fumeaux. À défaut de pouvoir desservir le quartier par les lignes de bus urbains, les liaisons douces sont améliorées en rabattement vers la halte ferroviaire ainsi que vers le centre-ville tant d'un point de vue objectif (aménagements cyclables / piétons) que subjectif (diminution de la perception des distances). Par ailleurs, une attention particulière doit également être portée sur les seuils entre les espaces publics/privés. Une requalification de façade à façade permet une meilleure lecture de l'espace et une homogénéisation des revêtements et des mobiliers urbains.

Réalisation

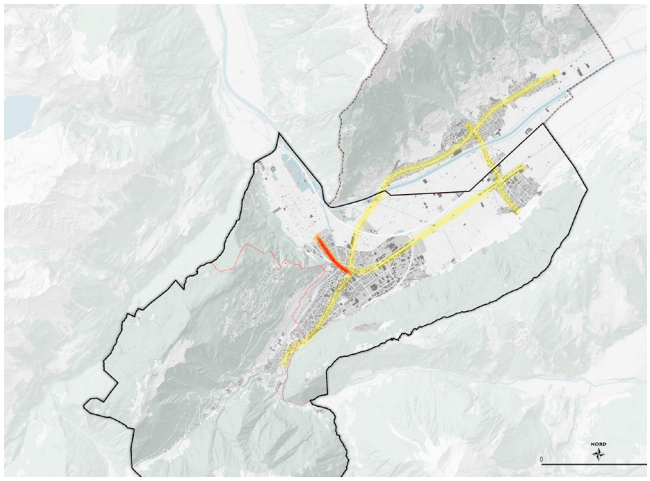
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Chemin de Milieux : intentions, études à lancer Rues transversales : intentions, études à lancer
Calendrier de mise en oeuvre	Chemin de Milieux : études préliminaires 2024-2028, phase de réalisation 2028-2032 (à confirmer à la suite des études préliminaires). Rues transversales : études préliminaires 2024-2028, phase de réalisation 2028-2032 (à confirmer à la suite des études préliminaires).

Autres

Fiches concernées du PDc	C1, C2, D1, D4, D5	**Fiches concernées du PDi**	N3, U1, U2, M1, M2, M3, M4, M5

Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / **OPAM** / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Lien avec les autres mesures	**CR.4.1** Liaison routière Ottan-Léman **P.VSR.4.1.1** Requalification de l'axe Léman/Neuvilles à Martigny **P.MD.4.2.5** Liaison cyclable entre Martigny et Vernayaz **P.M.4.2** Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux **U.D.4.9** Densification douce de la zone villa **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.N.4.1** Franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville
Documents mis à disposition	• Expertise mobilité Giratoire RCT9 / RC102 / Ottan (Citec, 2015) • Impact de la coupure de la RC339 sur la route d'Ottan (Citec, 2019) • Note acoustique, Giratoire Mt d'Ottan (bS Lucarne Sàrl, 2019)

Plan de situation État juin 2021, périmètre évolutif



Plan

Séquence Chemin du Milieu, nomad,2021

U.EP.4.4	REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS : AXE STRUCTURANT AVENUE DU SIMPLON		
Catégorie	Espaces publics	**Priorité**	B-C
Instance(s) responsable(s)	Canton (SDM), Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDM), Martigny
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.MD.1, S.U.2, S.U.4, S.P.1		

Description

État actuel

L'axe structurant de l'avenue du Simplon s'étire de la gare de Charrat-Fully au centre-ville de Martigny. Il se décompose en plusieurs séquences bien distinctes :

- Traversée de la zone artisanale de Charrat. Route bordée d'entrepôts, aspect très routier et présence de bandes cyclables. Niveau de sécurité insuffisant pour les modes doux.
- Séquence agricole, entre les deux localités, tracé rectiligne sur plus de 2 kilomètres. Présence de bandes cyclables, mais niveau de sécurité insuffisant pour les modes doux.
- Entrée de ville jusqu'au passage sous la voie ferrée TMR. Tissu industriel marqué par la présence de nombreuses entreprises et activités. Aspect extrêmement routier, avec de part et d'autre de l'avenue du Simplon, du stationnement pour les entreprises, desservi par un système de contre-allées. Au total, dispositif dédié à la circulation d'environ 50 mètres de large.
- Depuis le passage inférieur jusqu'au cœur de la ville de Martigny, section affichant un tissu mixte (habitations, activités et services) et une faible qualité des espaces publics, réduits à la simple fonction du déplacement.

État attendu

L'effort de requalification des espaces publics se concentrera principalement dans le secteur de la ville de Martigny :

- Pour la séquence agricole, la création d'un itinéraire doux en site propre est prévue dans le projet d'agglomération, mesure P.MD.4.2.1. Il offrira un parcours direct et sécurisé entre le secteur de la gare de Charrat et le centre-ville de Martigny.
- Pour la séquence « activités » en entrée de Martigny, voir fiche P.VSR.4.2.1. En matière de mobilité, il s'agit de sécuriser les modes doux et d'améliorer la progression des bus. Il s'agit également, à terme, d'améliorer l'intégration urbanistique de l'axe, notamment en renforçant l'arborisation déjà existante et d'implémenter de nouveaux éléments verts. Ces derniers devraient contribuer, en agissant comme un filtre végétal, à réduire l'impact visuel du stationnement et des systèmes de contre-allées depuis l'avenue du Simplon. Une étude de détail doit préciser ces éléments de requalification.
- Pour la séquence « centre-ville », voir fiche P.VSR.4.2.1. Il s'agira de lancer des études pour améliorer le confort des modes doux, piétons et vélos, dans ce quartier affichant, au gré des développements, de plus en plus d'urbanité. Lors de la construction de nouveaux bâtiments, un traitement de l'espace public jusqu'en façade devrait désormais être exigé, avec d'offrir des dilatations bienvenues au domaine public. Une étude de détail doit préciser ces éléments de requalification.

Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond aux besoins (1.2) d'amélioration de l'accès aux transports publics et de renforcement du réseau de mobilité douce (3.3) tout en poursuivant la logique de revitalisation des espaces publics en les raccrochant à ce même réseau sur un axe constituant l'une des principales entrées de la ville. **Utilité principale :** CE1.5 : La mesure vise à améliorer la mobilité douce. CE2.2 : La mesure vise à mettre en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée. CE3 : La mesure vise à accroître la sécurité du trafic. CE4.1 : La mesure vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre. CE4.2 : La mesure vise à réduire les nuisances sonores.
Coordination entre transports et urbanisation	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. Cette mesure de requalification de l'axe de l'avenue du Simplon s'inscrit plus largement dans une amélioration de l'entrée de ville de Martigny depuis Charrat. Il s'agit également d'assurer un meilleur confort pour les habitants de ce secteur de Martigny en matière de déplacements actifs. Par ailleurs, une attention particulière doit également être portée sur les seuils entre les espaces publics/privés. Une requalification de façade à façade permet une meilleure lecture de l'espace et une homogénéisation des revêtements et des mobiliers urbains.

Réalisation

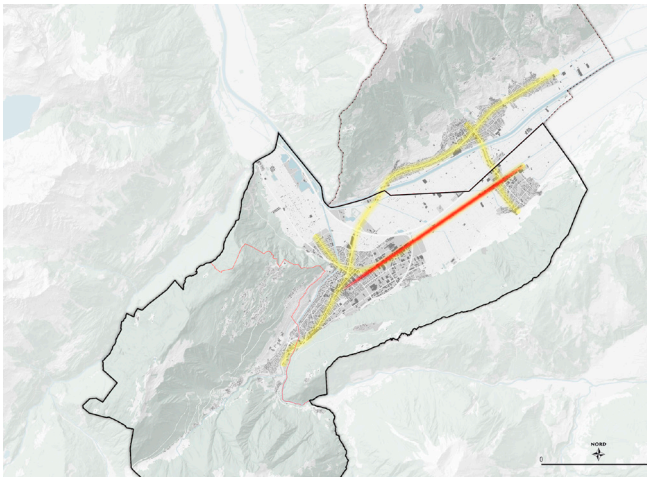
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Séquence agricole : intentions, études à lancer Séquence entrée de ville / activités : intentions, études à lancer Séquence centre-ville / mixité : intention, études à lancer
Calendrier de mise en oeuvre	Séquence agricole : phase d'études préliminaires et de définition du projet 2024-2028. Phase de réalisation 2028-2032. Séquence entrée de ville / activités : phase d'études préliminaires et de définition du projet 2024-2028. Phase de réalisation 2028-2032. Séquence centre-ville / mixité : phase d'études préliminaires et de définition du projet 2024-2028. Phase de réalisation 2028-2032.

Autres

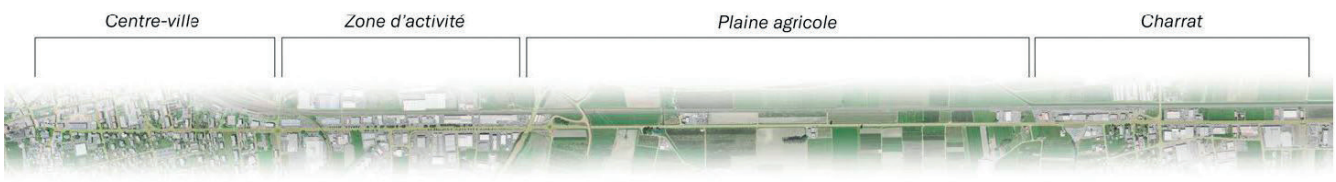
Fiches concernées du PDc	C1, C2, D1, D4, D5	**Fiches concernées du PDi**	N3, U1, U2, M1, M2, M3, M4, M5

Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / **OPAM** / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels. Liés au Rhône, disparaitront avec la réalisation du projet R3 Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Lien avec les autres mesures	**P.VSR.4.2.1.** Requalification de l'axe Simplon à Martigny **P.MD.4.2.1** Liaison cyclable entre Martigny et Charrat **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.D.4.** Secteur stratégique « Prés Magnin » **U.D.4.2** Secteur stratégique « Périmètre de la Gare » **U.D.4.5** Secteur stratégique « Ancienne usine d'Aluminium » **U.N.4.1** Franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville **U.DR.4.1** Équipements et attracteurs de rayonnement régional
Documents mis à disposition	–

Plan de situation

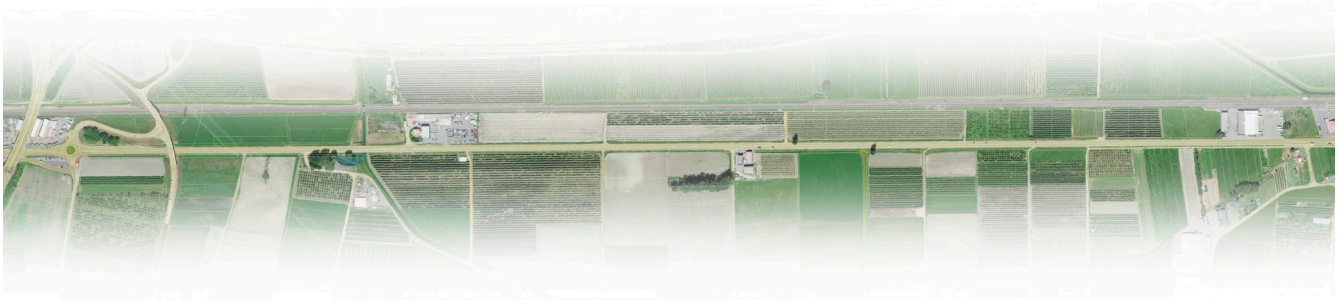


Plan



Séquence Centre-ville, nomad, 2021.

Séquence Zone d'activités, nomad, 2021.



Séquence Plaine agricole, nomad, 2021

Séquence Charrat, nomad, 2021

U.EP.4.5	REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS : AXE STRUCTURANT FULLY		
Catégorie	Espaces publics	**Priorité**	A-B
Instance(s) responsable(s)	Fully	**Instance(s) concernée(s)**	Fully, Canton (SDM, SFCEP)
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.MD.1, S.U.2, S.U.3, S.U.4, S.P.1		

Description

État actuel

L'axe structurant de Fully se matérialise par la route cantonale et le canal, traversant, longitudinalement tout le territoire de plaine de la commune. De cet axe, se rattachent des rues perpendiculaires menant aux centres villageois, sis sur le pied de coteau ou, menant aux nouveaux secteurs d'habitation s'étant développés dans la plaine.

Ces deux axes, la route cantonale et le canal, affichent une qualité relativement faible en matière d'espaces publics, et sont principalement caractérisés par la fonction de mobilité individuelle motorisée.

Le village historique de Vers l'Église, centre de la commune, a vu sa rue principale, parallèle à la route cantonale, récemment requalifiée. Il en a résulté un partage plus grand de l'espace entre les différents modes et une modération des vitesses pour les voitures.

État attendu

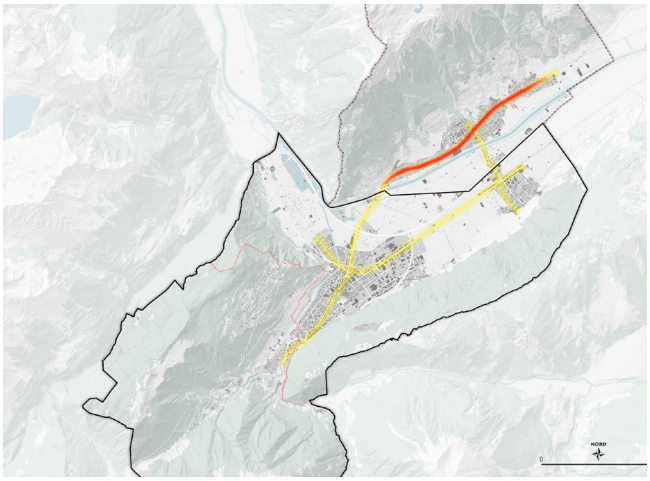
3 éléments en matière de requalification de l'espace public concernent l'axe structurant de Fully.

- Le canal. Un avant-projet esquisse le potentiel du cours d'eau à évoluer vers un espace public linéaire. Sa rive droite serait dédiée principalement aux modes doux avec la mise en place d'une rue cyclable (mesure D.MD.4.1), les valeurs biologiques du canal seraient améliorées (élargissements ponctuels, renaturation, etc. Mesure P.E.4.2) tout en intégrant des éléments de nature en ville. Il s'agit là d'une mesure mêlant les dimensions urbanistiques, biologiques, paysagères et de mobilité.
- La Rue de la Poste, axe parallèle à la route cantonale, au canal, et à la rue de l'Église, affiche un haut niveau stratégique. Il traverse le centre de Vers l'Église où se concentrent commerces, services et habitats collectifs et dessert le pôle scolaire et sportif de Charnot. Un concours d'idées a été récemment lancé pour requalifier cet axe, dans une optique de redistribution de l'espace aux différents modes, d'intégration de nature en ville ou encore de création d'une place publique. L'atténuation de l'aspect minéral de la rue apparaît comme l'un des principaux enjeux de ce réaménagement.
- Les centres historiques villageois (Branson, Châtaigner, Saxé, Mazembroz) ainsi que les parcours les reliant à l'axe structurant. Il s'agit là de réaménager progressivement les centres de ces localités pour mettre en valeur le patrimoine en présence (cf mesure U.D.4.8) et améliorer la qualité de ces espaces publics, impactés par une trop forte présence de la voiture. Une intention devra également être portée aux rues reliant l'axe structurant et les centres villageois, afin de proposer un parcours attractif et agréable pour les habitants et visiteurs

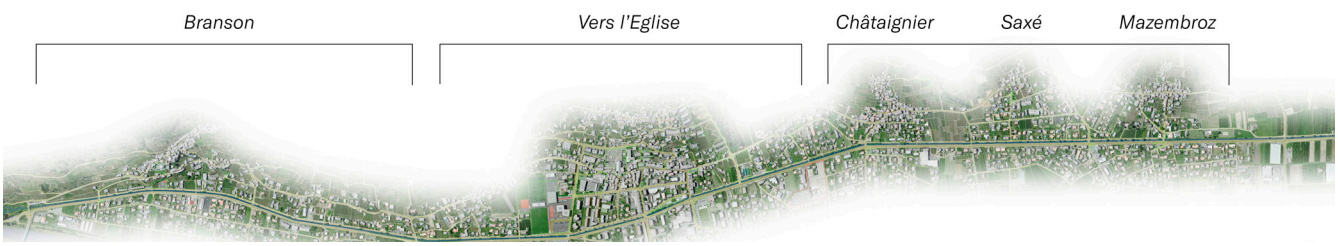
Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond aux besoins (1.2) d'amélioration de l'accès aux transports publics et de renforcement du réseau de mobilité douce (3.3) tout en poursuivant la logique de revitalisation des espaces publics en les raccrochant à ce même réseau sur l'ensemble de l'axe. Elle permet ainsi de profiter de chaque réaménagement de rue pour connecter l'ensemble des espaces publics de l'axe améliorant ainsi le quotidien de tous les usagers par un sentiment de sécurité et de bien-être. **Utilité principale :** CE1.5 : La mesure vise à améliorer la mobilité douce. CE2.2 : La mesure vise à mettre en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée. CE3 : La mesure vise à accroître la sécurité du trafic. CE4.1 : La mesure vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre. CE4.2 : La mesure vise à réduire les nuisances sonores.
Coordination entre transports et urbanisation	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. Cette mesure de requalification des espaces publics en lien avec l'axe structurant de Fully préconise une meilleure cohabitation entre les différents modes et une attention plus grande porte à la qualité de ces espaces. Il en découle donc une étroite coordination entre lieu de vie, déplacements doux optimisés et qualité de vie. Par ailleurs, une attention particulière doit également être portée sur les seuils entre les espaces publics/privés. Une requalification de façade à façade permet une meilleure lecture de l'espace et une homogénéisation des revêtements et des mobiliers urbains.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Canal de Fully : avant-projet Rue de la Poste : concours d'idées récemment jugé Centres villageois et lien à l'axe structurant : intentions, études à lancer
Calendrier de mise en oeuvre	Canal de Fully : horizon de réalisation 2024-2028 Rue de la Poste : horizon de réalisation 2024-2028 Centres villageois et lien à l'axe structurant : progressivement, village par village, entre 2024 et 2032
Autres	
Fiches concernées du PDc	C1, C2, D1, D4, D5
Fiches concernées du PDi	N3, U1, U2, M1, M2, M3, M4, M5

Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement Autres ☒ IVS. L'axe traverse différents tracés IVS : VS860 et VS635.
Lien avec les autres mesures	**PM.4.5** Interface de la liaison par câble Fully-Chiboz **U.D.4.7** Secteur stratégique « Prévent Nord » **U.D.4.8** Développement et protection du patrimoine bâti **U.D.4.9** Densification douce de la zone villa **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.N.4.1** Franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône **P.R.4.3** Valorisation du paysage du coude du Rhône **P.B.4.2** Revitalisation des Canaux
Documents mis à disposition	• Avant-projet canal de Fully. • Éléments concours rue de la Poste.

Plan de situation



Plan selon état d'avancement



Séquence Branson, nomad,2021

Séquence Vers l'Église, nomad,2021

Séquence Châtaignier, Saxé et Mazembroz, nomad,2021

U.EP.4.6	REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS : AXE STRUCTURANT FULLY - CHARRAT		
Catégorie	Espaces publics	**Priorité**	A-B
Instance(s) responsable(s)	Canton (SDM), Fully, Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDM), Fully, Martigny
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.MD.1, S.U.2, S.U.3, S.U.4, S.P.1		

Description

État actuel

L'axe structurant de Fully-Charrat relie, de part et d'autre de la plaine du Rhône, les villages historiques de Vers l'Église (Fully) et de Charrat (Les Chênes et Vison), en franchissant le Rhône, l'autoroute et les voies de chemin de fer et en desservant la gare régionale de Charrat-Fully.

L'axe est structuré en plusieurs séquences :

- Vers l'Église – Rhône. Séquence urbaine, bordée de constructions. L'espace public hors route est constitué de simples trottoirs. À noter la présence du parc du Petit-Pont à proximité, un espace public vert.
- 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.
- 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.

État attendu

Un important potentiel de requalification de cet axe stratégique apparaît, avec comme objectifs:

- Pour la séquence Vers l'Église – Rhône. Amélioration du confort pour les modes doux sur ce parcours vers le Rhône (allée du Rhône, voir fiches P.R.4.2 et P.MD.4.1.1 / P.MD.4.3.1), dilatation de l'espace public jusqu'en façade des bâtiments ayant un rez actif. Travail sur les transitions entre domaine public et domaine privé.
- Pour la séquence Rhône - Gare régionale. Aménagement d'une voie cyclable (P.MD.4.1.1). Création de micro-places publiques (bancs, arbres, eau, etc.) pour rythmer le parcours et atténuer l'impression de distance, en fonction des opportunités foncières.
- 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.

Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond aux besoins (1.2) d'amélioration de l'accès aux transports publics et de renforcement du réseau de mobilité douce (3.3) tout en poursuivant la logique de revitalisation des espaces publics en les raccrochant à ce même réseau. Elle permet ainsi de profiter de chaque réaménagement de rue pour connecter l'ensemble des espaces publics améliorant ainsi le quotidien de tous les usagers, quel que soit leur mode de transport par un sentiment de sécurité et de bien-être. **Utilité principale :** CE1.5 : La mesure vise à améliorer la mobilité douce. CE2.2 : La mesure vise à mettre en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée. CE3 : La mesure vise à accroître la sécurité du trafic. CE4.1 : La mesure vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre. CE4.2 : La mesure vise à réduire les nuisances sonores.
Coordination entre transports et urbanisation	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. 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. Par ailleurs, une attention particulière doit également être portée sur les seuils entre les espaces publics/privés. Une requalification de façade à façade permet une meilleure lecture de l'espace et une homogénéisation des revêtements et des mobiliers urbains.

Réalisation

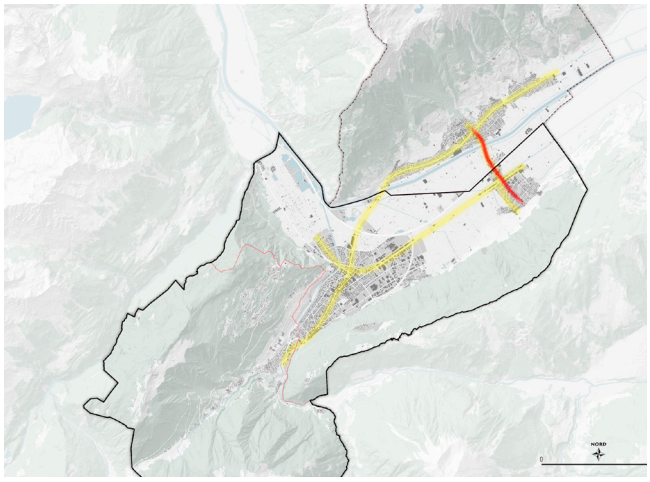
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Séquence Vers-L'Eglise – Rhône : intention, études à lancer pour requalification de l'espace public Séquence Rhône – Gare régionale : intention, études à lancer pour requalification de l'espace public Séquence Gare régionale – Village de Charrat : intention, études à lancer pour requalification de l'espace public
Calendrier de mise en oeuvre	Séquence Vers-L'Eglise – Rhône : phase de réalisation 2024-2028 Séquence Rhône – Gare régionale : phase de réalisation 2024-2028 Séquence Gare régionale – Village de Charrat : phase de réalisation 2028-2032

Autres

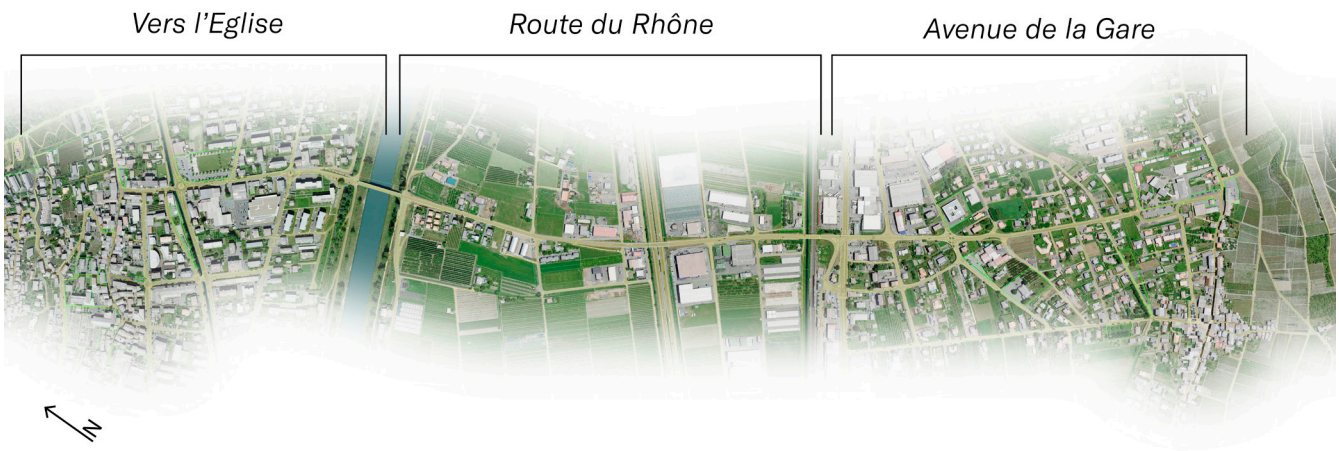
Fiches concernées du PDc	C1, C2, D1, D4, D5	**Fiches concernées du PDi**	N3, U1, U2, M1, M2, M3, M4, M5

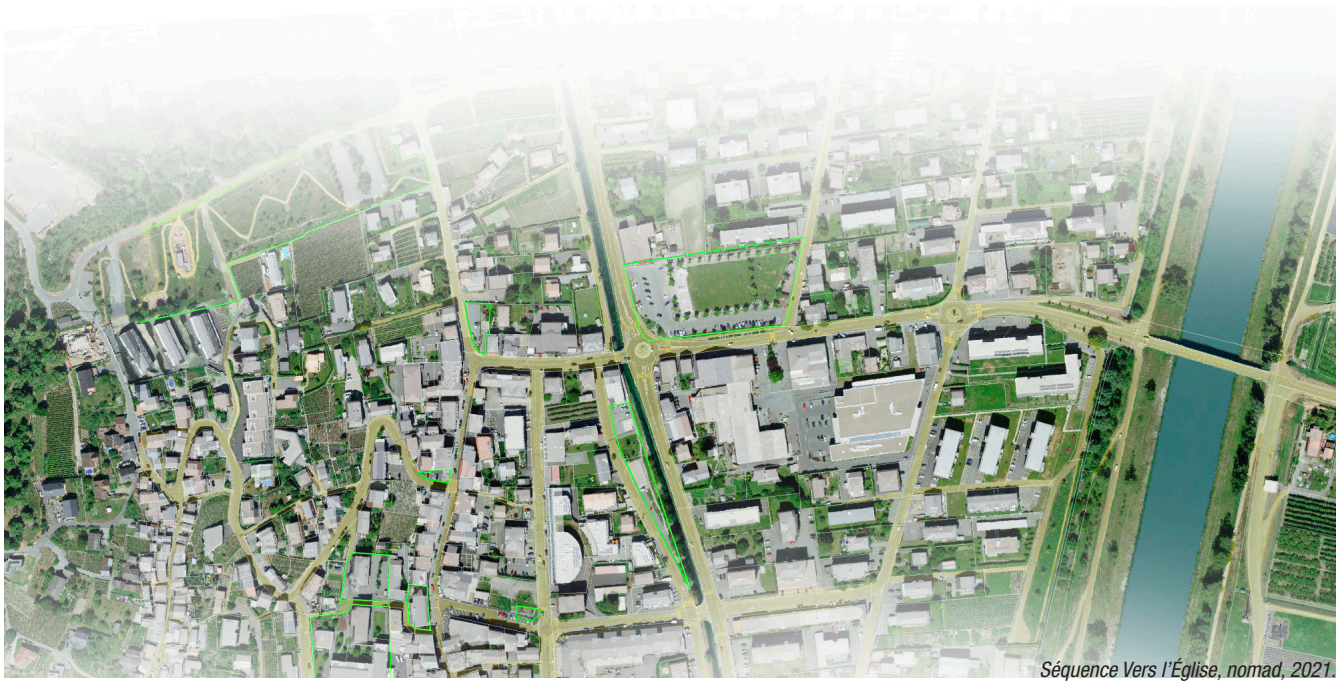
Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / **OPAM** / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels. Liés au Rhône, disparaitront avec la réalisation du projet R3 Agriculture ☐ Surfaces d'assolement Autres ☒ IVS. Le tracé de cet axe correspond à l'IVS VS16.2.
Lien avec les autres mesures	**P.MD.4.1.1** Liaison cyclable entre Charrat et Fully **P.MD.4.3.1** Accès mobilité douce aux berges du Rhône depuis les localités **P.M.4.5** Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully **P.M.4.7** Interface de la liaison câblée Fully-Chiboz **U.D.4.9** Densification douce de la zone villa **U.D.4.10** Développement rationnel des zones d'activités économiques **U.DR.4.1** Équipements et attracteurs de rayonnement régional **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **U.N.4.1** Franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville **P.R.4.1** Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône (R3**)** **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône
Documents mis à disposition	–

Plan de situation



Plan selon état d'avancement





Séquence Vers l'Église, nomad, 2021.

Séquence Rte. du Rhône, nomad, 2021.

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

U.N.4.1 TRAITEMENT DES FRANGES URBAINES

Catégorie	Franges et nature	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDT, SCA, SPCR, SFCEP) Communes
Stratégies sectorielles	S.MD.3, S.U.1 ; S.U.2 ; S.U.4 , S.P.1 ; S.P.2 ; S.P.3		

Description

État actuel

Les efforts quant à la qualité du tissu bâti sont principalement concentrés dans les centres urbains et villageois. Les périphéries présentent des typologies hétérogènes et peu claires. Or la limite d'urbanisation revêt une importance particulière tant d'un point de vue esthétique (effet d'entrée de ville / village) que par ses fonctions biologiques ou encore de mobilité. De plus, l'interface ville-campagne est souvent le théâtre de conflits d'usages entre deux mondes qui s'entrechoquent.

Les franges cristallisent ces conflits d'intérêts à la limite entre l'urbain et le non-urbain.

État attendu

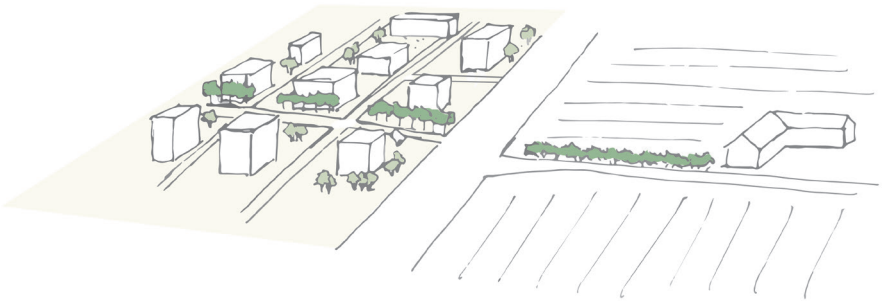
Les franges se spatialisent en limite d'urbanisation et se superposent à la zone à bâtir (franges agricoles, forestières ou rivulaires). Les autorités s'engagent à apporter un soin particulier à cette zone, dont l'épaisseur varie en fonction du contexte où elle se situe, en élaborant des directives / règlements (ex. liés aux PAZ et RCCZ) permettant de conserver des perméabilités visuelles sur les espaces agricoles, des perméabilités biologiques pour la faune et la flore et de renforcer le rôle d'interface avec le monde agricole dans ces zones (planifier la préservation d'espaces libres). Les opportunités que les franges offrent peuvent cependant être étudiées en zone agricole comme en zone à bâtir tout en conservant la conformité à la zone.

Ainsi la frange devient un paysage privilégié où le monde agricole se connecte harmonieusement avec le tissu urbain. S'y connectent également les cheminements de mobilité douce et est privilégiée l'implantation de structures agricoles en lien avec les consommateurs et les usagers (point de vente directe, panneaux informatifs, aménagements paysagers, jardins familiaux, espaces publics…).

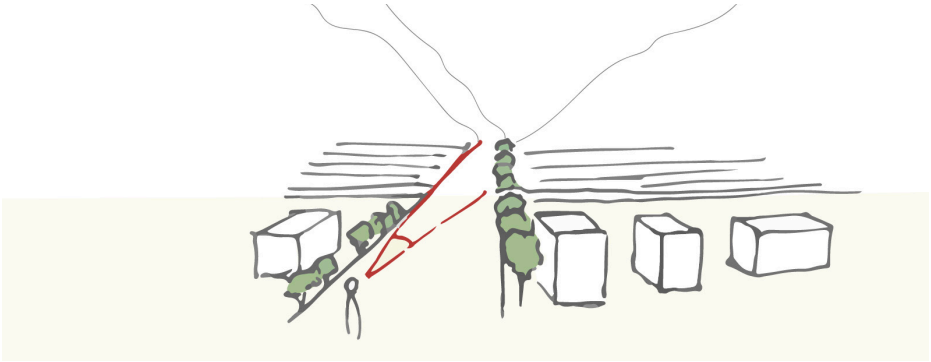
Ci-dessous, des principes de gestion des franges urbaines à intégrer aux réflexions :

- Aménager une ceinture paysagère de qualité qui délimite clairement l'urbanisation actuelle tout en apportant du soin aux tissus urbains périphériques.

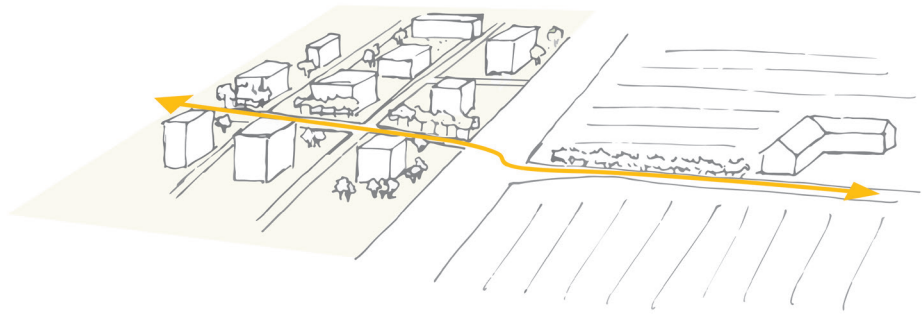
- Assurer une liaison et une perméabilité biologique entre le tissu bâti et non bâti.



- Garantir une perméabilité visuelle entre le tissu urbain et le contexte paysager.



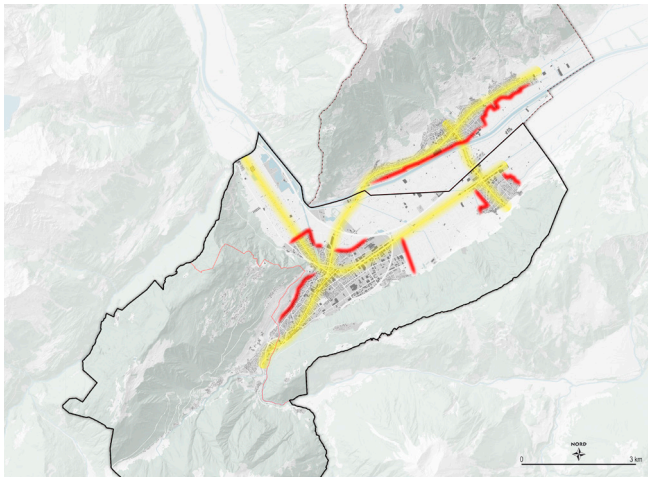
- Améliorer les voies de mobilité douce vers le grand paysage en gérant les conflits d'usages entre promeneurs et travailleurs.



- Privilégier l'implantation de structures en lien avec l'agriculture environnante (lieux d'achats et de ventes aux productions locales de denrées alimentaires).

Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond aux besoins (3.2) de pallier aux déficits de qualité des aménagements extérieurs en rétablissant un lien avec la nature environnante et en reconsidérant l'importance de l'agriculture pour l'agglomération en gardant des espaces ouverts en limite d'urbanisation, (2.4) contribuant à atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie. La mesure permet finalement (2.3) de soigner les franges urbaines afin de valoriser la zone agricole dans son ensemble et d'optimiser son utilisation. **Utilité principale :** CE2.2 : L'utilité principale de cette mesure est d'améliorer la qualité des espaces publics en bordure d'urbanisation et de mettre en valeur les espaces ouverts naturels et paysagers, améliorant l'intégration du tissu bâti et l'image de l'agglomération.
Coordination entre transports et urbanisation	Les franges urbaines sont des supports privilégiés pour l'aménagement de voies de mobilité douce qui ceinturent la ville et permettent l'accès au grand paysage. Par ailleurs, la cohabitation entre les différents modes de transports doit être pacifiée afin de réduire au maximum les conflits d'usages.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Intentions
Calendrier de mise en oeuvre	Définition du concept de gestion des franges urbaines sur le périmètre d'agglomération : d'ici à 2024 Mise en œuvre dès 2024.
Autres	
Fiches concernées du PDc	A.1, A.2, A.8, A.9, A.11, A.13, B.6, C.1, C.2, C.5, D.5 — **Fiches concernées du PDi** : N2, N3, N4, U1.3, U2, M1, M5
Impacts sur les domaines transversaux	Selon les secteurs, la mesure peut être concernée ou avoir un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / **OPAM** / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / **OFo** / OPN ☒ Dangers naturels Agriculture ☐ Surfaces d'assolement
Lien avec les autres mesures	**U.N.4.2** Nature en ville **U.D.4.9** Densification douce de la zone villa **U.D.4.10** Développement rationnel des zones d'activités économiques **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône **P.R.4.3** Valorisation du paysage du coude du Rhône **P.B.4.3** Projets nature
Documents mis à disposition	–

Plan de situation



Exemple de frange urbaine hermétique : à éviter

Exemple de frange perméable au paysage et à l'environnement agricole : à encourager

U.N.4.2	NATURE EN VILLE		
Catégorie	Franges et nature	**Priorité**	A-B
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDT, SFCEP, SDM)
Stratégies sectorielles	S.U.2, S.P.1		

Description

État actuel

La question de l'intégration de la nature dans le développement urbain est une problématique de premier plan. En effet, les milieux naturels sont actuellement rares et peu valorisés en milieu urbanisé et la faible prise en compte des enjeux environnementaux dans les aménagements ou constructions péjore largement la qualité du territoire. Or la nature en ville est symbole de qualité de vie des usagers ainsi que des habitants et un outil efficace face aux changements climatiques. Les espaces végétalisés ou les plans d'eaux, même restreints, permettent par exemple de lutter efficacement contre les effets d'îlots de chaleur, de pollution atmosphérique ou sonore, ou encore d'atténuer les phénomènes d'inondations et de ruissellement.

État attendu

Bien que sous-estimés, les espaces résiduels (plate-bande, pieds d'arbres, talus, etc.) jouent également un rôle de premier plan pour abriter la faune et la flore et servent de zone relais pour les espèces. Il est donc essentiel d'améliorer les qualités écologiques des tissus urbanisés et de valoriser le rôle de la nature auprès des habitants et usagers.

Le soin apporté à la qualité écologique des milieux urbains contribue également à la lutte contre les plantes et espèces envahissantes qui, dans un contexte de changement climatique, prolifèrent au détriment d'espèces locales dont certaines populations déclinent ou sont menacées d'extinction. Une politique cohérente et coordonnée à l'échelle intercommunale contribue à lutter contre ce phénomène. Celle-ci devra permettre :

- D'augmenter la qualité du cadre de vie des habitants (espaces de loisirs, détente, lutte contre les îlots de chaleur, …).
- De favoriser des aménagements adaptés au contexte de changement climatique (perméabilisation des sols, plantation de grands arbres favorisant l'évapotranspiration et l'ombrage, végétalisation des toitures, aménagement de plans d'eau, assurer la durabilité des plantations, entretien différencié, etc.).
- De permettre aux tissus urbains de développer des corridors écologiques continus ainsi que des zones pouvant servir de « zones relais » pour les espèces animales et végétales.
- De réduire les surfaces imperméables et d'assurer le maintien des espaces verts actuels, dans une optique d'infiltration des eaux de ruissellement.
- De sensibiliser les acteurs publics et privés aux bonnes pratiques d'aménagements des espaces non construits (ex. sentiers didactiques, communications, guides de bonnes pratiques, charte des jardins privés, etc.).

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond aux besoins de (3.3) poursuivre la logique de revitalisation d'espaces publics urbains et de leur mise en réseau, de (3.2) pallier au déficit de qualité des aménagements extérieurs ou encore de (2.4) préserver des espaces ouverts et de garantir une bonne qualité de vie.

Utilité principale : CE2.2 : La mesure favorise notamment la mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée.

Coordination entre transports et urbanisation	Utiliser le potentiel qu'offrent les axes de transport en tant que corridors biologiques pour autant que leurs aménagements soient pensés en faveur d'une biodiversité riche et résiliente. En effet, aujourd'hui les axes de mobilité sont davantage vecteurs de coupures écologiques et d'imperméabilisation des sols. Mais une meilleure prise en compte des problématiques environnementales lors des projets d'aménagements permettrait d'offrir un support de choix aux nombreuses espèces en recherche de milieux écologiques adéquats (toitures végétalisées, murs avec aspérités, espaces en friches, bordures de cours d'eau, sols perméables, allées plantées, quota d'arbres par place de parcs…).
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Variable, selon projets. Voir tableau récapitulatif ci-dessous.

Calendrier de mise en oeuvre

Commune	Projets	Améliorations apportées	Date
Fully	Réaménagement de la rue de la Poste	• Amélioration des corridors écologiques • Réduction des îlots de chaleurs urbains • Amélioration de l'espace public	Court terme
	Plan d'entretien différencié	• Augmentation de la biodiversité	En cours
	Brochure sur les espèces indigènes	• Maintien d'une flore adaptée à son environnement • Protection contre les espèces néophytes	Distribution avec permis de construire
	Renaturation des torrents (Métin, Bossay, Echerche, Randonne)	• Augmentation de la biodiversité	Court / moyen terme
	Canal de Fully	• Amélioration des valeurs biologiques	Moyen terme

Martigny	Requalification de l'avenue de la Gare	• Amélioration des corridors écologiques • Réduction des îlots de chaleurs urbains • Amélioration de l'espace public	En cours
	Parking des Vorziers : requalification Parking Semblanet	• Réduction des îlots de chaleurs urbains	En cours
	Parking du Midi	• Réduction des îlots de chaleurs urbains	2020-2021
	Jardin public du skatepark et pumptrack (CLCM)	• Amélioration de l'espace public	2020-2021
	Arborisation de l'av. du Gd-St-Bernard	• Amélioration des corridors écologiques • Réduction des îlots de chaleurs urbains • Amélioration de l'espace public	2021
	Place du Manoir	• Réduction des îlots de chaleurs urbains • Amélioration de l'espace public	2021
	Digues de la Dranse	• Amélioration de l'espace public • Augmentation de la biodiversité • Amélioration des corridors écologiques	2020-2030
	Parc de jeu	• Augmentation de la biodiversité • Amélioration de l'espace public	Mises à jour régulières
Martigny-Combe	Requalification des routes et place du centre de Martigny-Croix	• Amélioration des corridors écologiques • Réduction des îlots de chaleurs urbains • Amélioration de l'espace public	2021
	Requalification des cheminements, Plan Cerisier	• Amélioration de l'espace public	En cours
	Requalification des cheminements, berges de la Dranse	• Amélioration de l'espace public • Augmentation de la biodiversité • Amélioration des corridors écologiques	2025
	Création d'un sentier des essences locales	• Sensibilisation du public et des habitants aux espèces végétales locales	En suspens

Autres

Fiches concernées du PDc	A.11, C.2, Thèmes transversaux « Changements climatiques »	**Fiches concernées du PDi**	N3
Impacts sur les domaines transversaux	Les mesures localisées peuvent concerner ou avoir un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / **OSites** ☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / OFo / OPN ☒ Dangers naturels. Liés au Rhône, ils disparaitront avec la réalisation du projet R3 Agriculture ☐ Surfaces d'assolement		
Lien avec les autres mesures	**U.N.4.1** Traitement des franges urbaines **U.EP.4.1** Requalification des espaces publics **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône **P.B.4.2** Revitalisation des canaux **P.B.4.3** Projets nature		
Documents mis à disposition	• Nature en Ville, Agenda 2030 (Canton du Valais, 2020). • Brochure réseau écologique urbain (Ville de Lausanne, 2020) • Guide des aménagements extérieurs de la Ville de Sion, (Ville de Sion, 2018) • Mobile(s) par nature – Petits et grands enjeux des infrastructures écologiques (hepia, 2020)		

Deuxième partie | Volet mesures

05

Mobilité 318

5.1. Mesure de rang supérieur (MS) 323
5.2. Capacité des routes (CR) 325
5.3. Valorisation / sécurité de l'espace routier (VSR) 329
5.4. Gestion du trafic (GT) 333
5.5. Mobilité électrique en matière de transports privés (ME) 335
5.6. Plateformes multimodales (PM) 337
5.7. Infrastructures pour bus (TP) 355
5.8. Valorisation d'arrêt de bus (VAB) 365
5.9. Mobilité douce (MD) 367
5.10. Gestion de la mobilité (GM) 377

5. Mesures Mobilité

Tableau 23 – Liste des mesures de rang supérieur

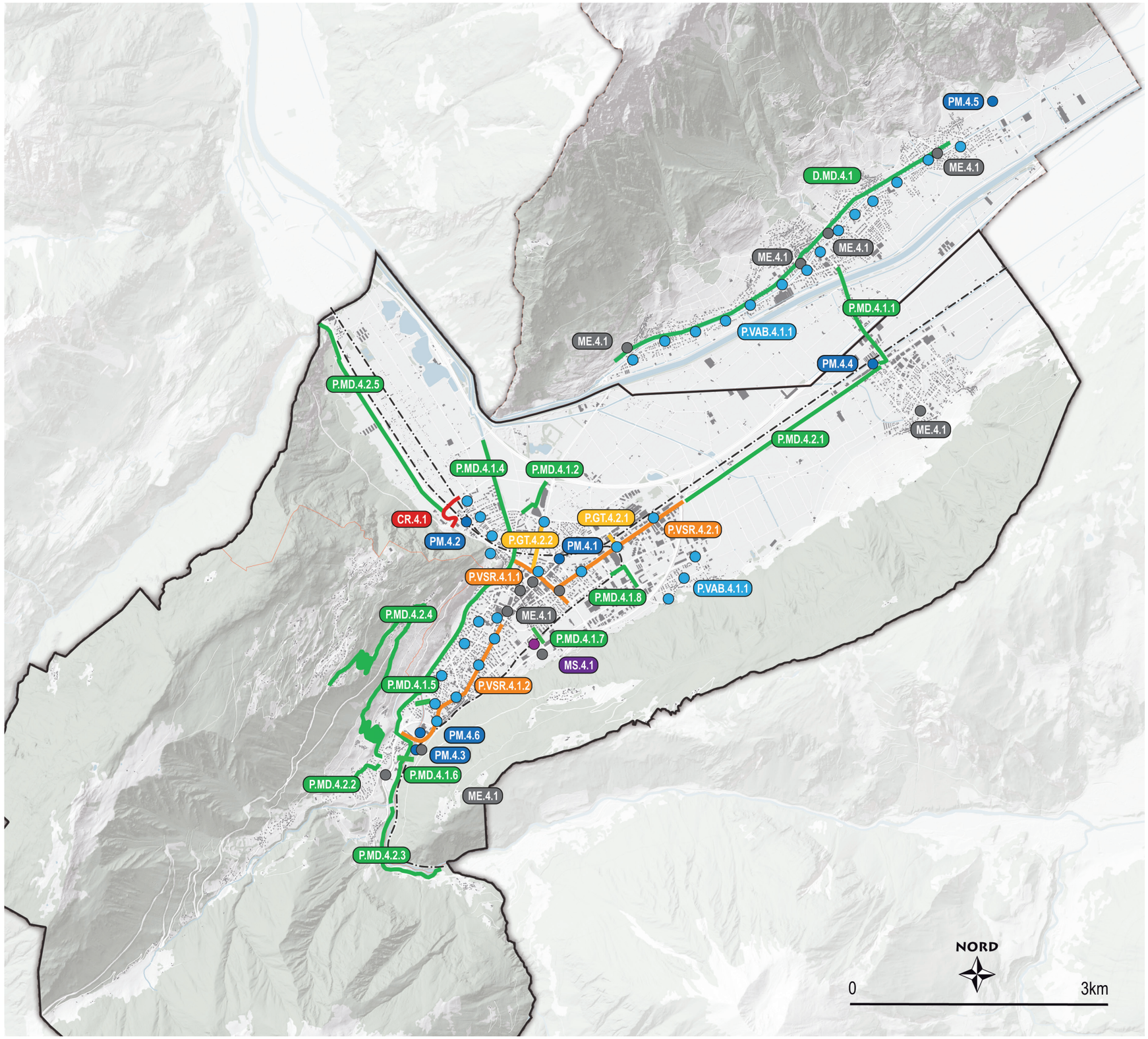
Catégorie	Code	Nom de la mesures	Priorité
Mesure de rang supérieur	MS.4.1	Nouvelle halte (ferroviaire) Martigny-Expo (PRODES)	-

Tableau 24 – Liste des mesures mobilité

Catégorie	Code	Nom de la mesure	Priorité
Capacité des routes	CR.4.1	Liaison routière Ottan – Léman	A
Valorisation / sécurité espace routier – priorité A	P.VSR.4.1.1.	Requalification de l'axe Léman/Neuvilles à Martigny	A
	P.VSR.4.1.2.	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	A
Valorisation / sécurité espace routier – priorité B	P.VSR.4.2.1.	Requalification de l'axe Simplon à Martigny	B
Gestion du trafic – priorité B	P.GT.4.2.1	Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus	B
	P.GT.4.2.2	Voie bus en entrée de ville de Martigny (av. de Fully)	B
Mobilité électrique	ME.4.1	Stratégie de développement des bornes de recharges sur domaine public	A
Plateformes multimodales	PM.4.1	Interface de la gare de Martigny	A
	PM.4.2	Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux	A
	PM.4.3	Interface du hub de Martigny-Croix	A
	PM.4.4	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	A
	PM.4.5	Interface de la liaison par câble Fully-Chiboz	BvE
	PM.4.6	Interface de la liaison par câble Martigny-Croix – Ravoire	C

Infrastructure pour bus	TP.4.1	Electrification du réseau de bus urbains	A
	TP.4.2	Réseau de bus d'agglomération	AvE/BvE
	TP.4.3	Mise en conformité des arrêts LHand	AvE
	TP.4.4	Changement des batteries des bus urbains	B
Valorisation d'arrêts de bus – priorité A	P.VAB.4.1	Equipement des arrêts de bus urbains	A
Mobilité douce – priorité A	P.MD.4.1.1	Liaison cyclable entre Charrat et Fully	A
	P.MD.4.1.2	Liaison cyclable entre Martigny et Fully	A
	P.MD.4.1.3	Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération	A
	P.MD.4.1.4	Liaison mobilité douce Martigny-Combe – Martigny (le long de la Dranse)	A
	P.MD.4.1.5	Passerelle mobilité douce Les Creusats – Fusion	A
	P.MD.4.1.6	Passerelle mobilité douce Martigny-Croix	A
	P.MD.4.1.7	Passage inférieur mobilité douce (rue d'Octodure)	A
	P.MD.4.1.8	Aménagement cyclable sur la rue du Verdan/Finettes à Martigny	A
	P.MD.4.1.9	Concept bornes de recharge vélo à l'échelle de l'agglomération	A
	D.MD.4.1	Rue cyclable à Fully	AvE

Mobilité douce – priorité B	P.MD.4.2.1	Liaison cyclable entre Martigny et Charrat	B
	P.MD.4.2.2	Liaison cyclable entre Martigny-Combe et Martigny	B
	P.MD.4.2.3	Liaison mobilité douce entre Martigny-Combe et Bovernier	B
	P.MD.4.2.4	Liaison cyclable entre Ravoire et Martigny-Croix	B
	P.MD.4.2.5	Liaison cyclable entre Martigny et Vernayaz	B
	P.MD.4.3.1	Accessibilité mobilité douce aux berges du Rhône depuis les localités	C
Gestion de la mobilité	GM.4.1	Communauté tarifaire	BvE
	GM.4.2	Communication et promotion de la mobilité alternative à la voiture	AvE
	GM.4.3	Modification/harmonisation des règlements communaux	BvE



Localisation des mesures MOBILITÉ

Mesure de rang supérieur

- Nouvelle halte (ferroviaire) de Martigny-Expo (PRODES)

Mesures

Capacité des routes

- Route de contournement

Gestion du trafic

- Réaménagement routier

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- Requalification de l'espace routier

Mobilité électrique en matière de transports privés

- Bornes de recharge pour voitures électriques

Plateformes multimodales

- Interface ferroviaire / hub

Infrastructures pour bus

- Equipement des arrêts de bus urbains

Mobilité douce

- Aménagement en faveur de la mobilité douce

Mesures générales non localisées sur le plan

- TP.4.1 Electrification du réseau de bus urbains
- TP.4.2 Réseau de bus d'agglomération
- TP.4.3 Mise en conformité des arrêts LHand
- TP.4.4 Changement des batteries de bus urbains
- P.MD.4.1.3 Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération
- P.MD.4.1.9 Concept bornes de recharge vélo à l'échelle de l'agglomération
- GM.4.1 Communauté tarifaire
- GM.4.2 Communication et promotion de la mobilité alternative à la voiture
- GM.4.3 Modification/harmonisation des règlements communaux du stationnement (sur fonds privés)

MS.4.1 / VS-14 NOUVELLE HALTE (FERROVIAIRE) DE MARTIGNY-EXPO (PRODES)

Description

Dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), la région de planification Ouest, dont fait partie le Canton du Valais, a fait part de ses desiderata à l'OFT ; plusieurs mesures concernent le réseau ferré dont la création de la nouvelle halte « Martigny-Expo » sur la ligne à voie normale Martigny – Le Châble / Orsières.

Effets sur le transport et l'urbanisation

La création de ce nouveau point d'arrêt à Martigny permet d'offrir une meilleure desserte de cette zone à fort potentiel de développement et concentrant déjà d'importants bassins d'habitants, d'emplois et d'activités (centre d'exposition, zone sportive et de loisirs).

Ce nouvel arrêt permet également de renforcer l'attractivité du réseau régional et d'assurer une liaison plaine-montagne attractive en transports publics (accès aux destinations touristiques Verbier/Val de Bagnes et Pays du St-Bernard).

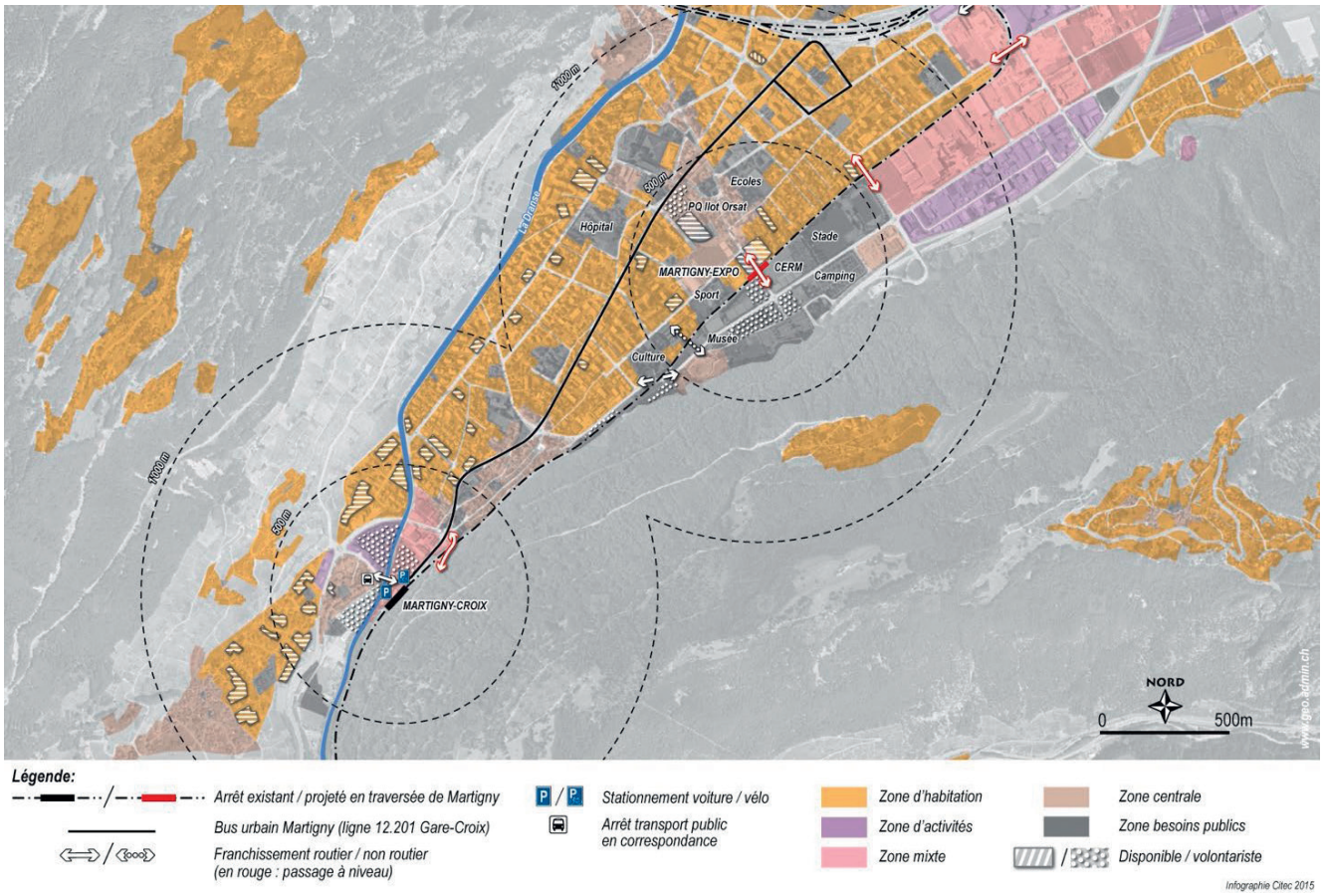
En raison d'une forte volonté du Canton du Valais, cette mesure, initialement prévue dans le cadre de PRODES 2035, devrait être réalisée en 2025.

Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

La création de ce nouvel arrêt implique la suppression de l'arrêt de Martigny-Bourg situé à environ 500m en amont sur la ligne Martigny – Le Châble / Orsières.

Des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour assurer l'accessibilité à cette nouvelle halte, notamment un passage inférieur mobilité douce pour rejoindre le centre-ville et les quartiers d'habitation, ainsi que du stationnement vélo (mesure PM.4.1).

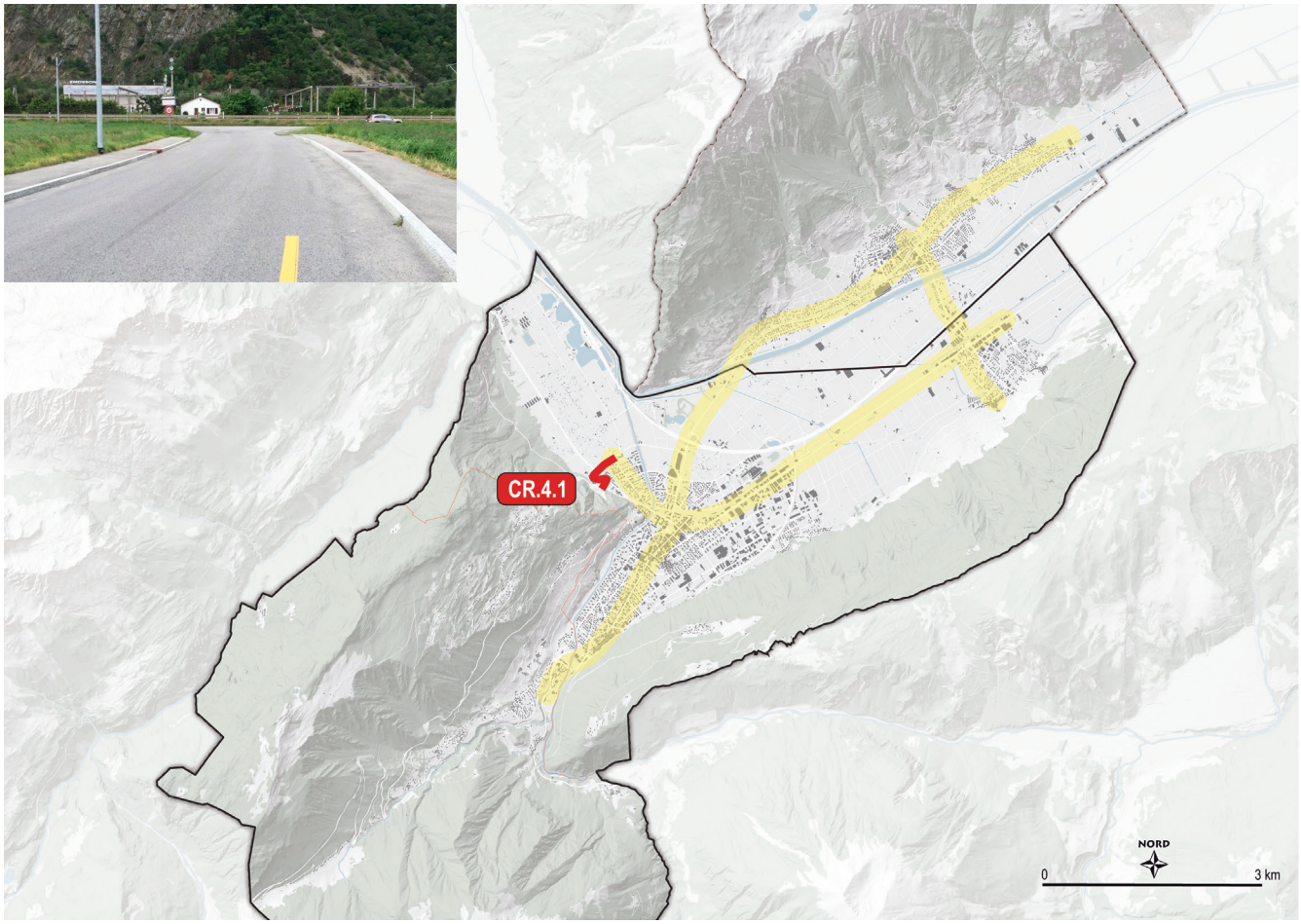
Il n'est pas prévu de rabattement bus, ces derniers étant connectés au train via les pôles multimodaux de Martigny et Martigny-Croix (mesures PM.4.2 et PM.4.4).



Source : étude d'exploitation PRODES 2030 : définition des infras nécessaires au développement de l'offre souhaitée par le Canton : 2015 : Citec : OFT

CR.4.1 LIAISON ROUTIÈRE OTTAN – LÉMAN

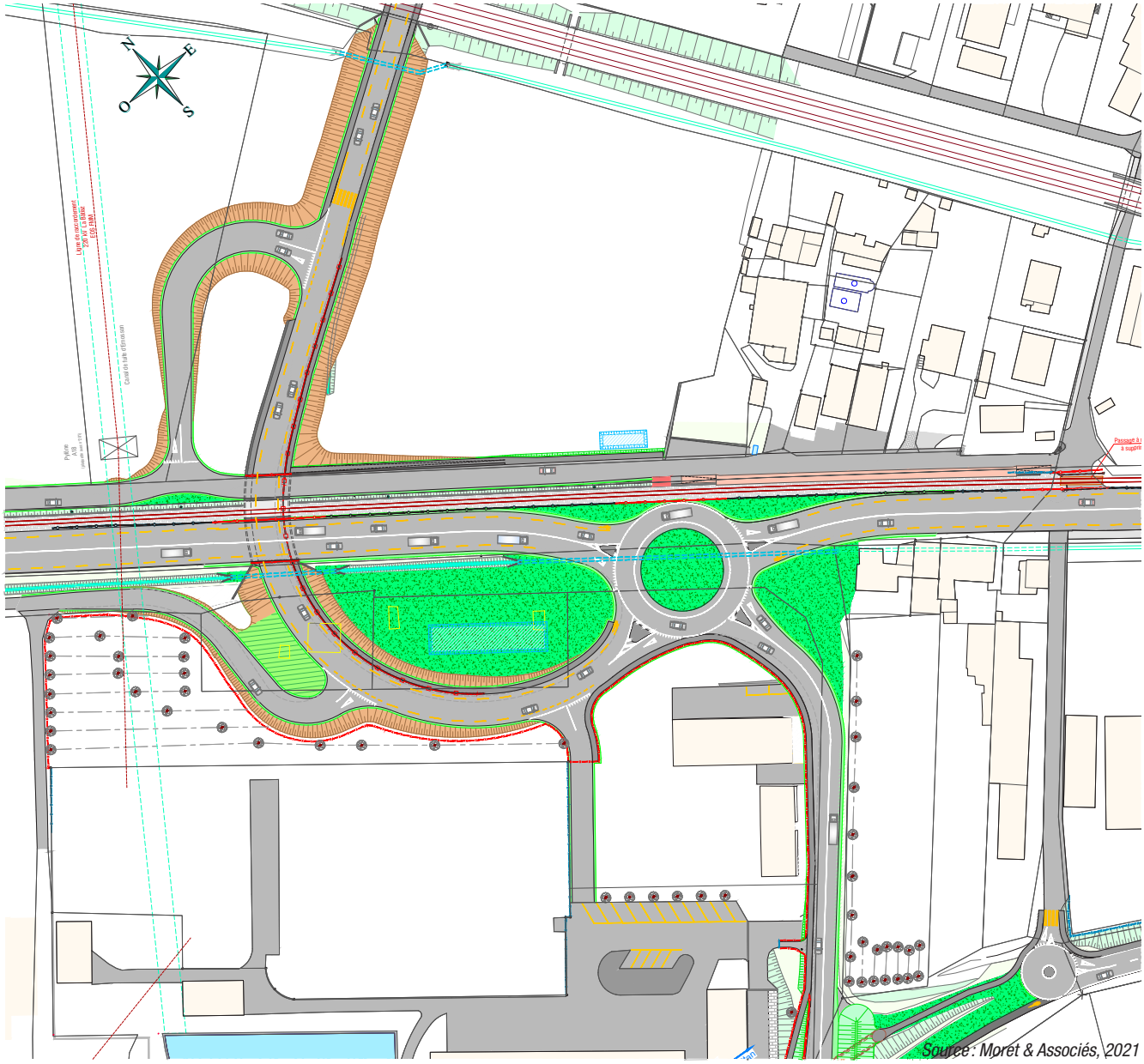
Catégorie	Capacité des routes Sous-catégorie : route de contournement	**Coût** 7'195'000 CHF HT	**Instance** A
Instance(s) responsable(s)	Commune de Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	TMR, SDM
Stratégies sectorielles	S.TIM.1, S.TIM.2, S.U.1		



Description	**État actuel** Selon la hiérarchie du réseau routier, la liaison Nord-Ouest de la Ville de Martigny (réseau d'accessibilité – transiter et relier) n'est pas complète à ce jour. En effet, la jonction avec le réseau principal est réalisée au Nord avec la RC71 (route de Fully) mais ne l'est pas dans de bonnes conditions à l'Ouest avec la RCT9 (liaison indirecte, passage à niveau et gabarits très contraints). Cet axe incomplet n'est pas sécurisé et ne remplit pas à ce jour son rôle de route de contournement. De plus, les axes d'entrée en ville par le Nord (route de Fully) et l'Ouest (RCT9) sont surchargés en heures de pointe. **État attendu** Ce projet de liaison RCT9/RC102/Ottan vise à offrir une desserte routière cohérente avec la hiérarchie du réseau tout en le sécurisant, car il permettra la suppression du passage à niveau des Fumeaux. Ce nouvel axe de délestage intéresse fortement le trafic de transit (échange entre Vernayaz/Salvan et l'autoroute A9 via la jonction de Martigny-Fully), empruntant aujourd'hui soit le réseau cantonal au centre-ville (via la RC71 et le giratoire de la Place de Rome) surchargeant ainsi l'avenue de Fully, soit la route d'Ottan rejoignant la RCT9 par le passage à niveau existant. Cette liaison permet également d'absorber le report du trafic qui sera généré à la suite de la suppression éventuelle de la RC339 liée à la troisième correction du Rhône (axe prévu d'être dévolu à la mobilité douce). De plus, cet axe permet de répondre aux besoins des récents développements urbains des quartiers limitrophes (Milieu/Ottan). La réalisation de ce nouvel axe permettra également le réaménagement de la halte ferroviaire des Fumeaux (PM.4.2). Des aménagements cyclables sont prévus sur cet axe afin d'assurer la liaison avec la RCT9. Les accès piétons à la halte depuis les quartiers d'habitation (Ottan/Milieu) sont maintenus au Nord des voies via la route des Fumeaux.
Opportunité et utilité	**Opportunité :** cette mesure permet de répondre au besoin d'action (1.3) car elle complète le réseau d'accessibilité (en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier) de Martigny et le sécurise. **Utilité principale :** CE1 : une des utilités principales de la mesure est d'améliorer le réseau routier et sa gestion. D'une manière générale cette mesure améliore le système global de transport (en lien avec la hiérarchie du réseau et les transports publics routiers), car elle permet de diminuer le trafic transitant au centre-ville tout en induisant indirectement une meilleure progression des bus sur l'avenue de Fully. CE3 : l'autre utilité principale de cette mesure et de permettre également l'accroissement de la sécurité pour tous les modes vu la suppression du passage à niveau.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	L'état de planification 1 est atteint. Études de plusieurs variantes (2019), avant-projet (2020)
Prêt à être réalisé et financé	L'état « prêt à être financé » est atteint. Mise à l'enquête publique (2022) et expropriations (2022-2023)
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue du début des travaux : mi-2024 Date prévue de la mise en service : début 2026

Financement			
Montant estimé	7’195’000 CHF HT	**Demande de cofinancement**	Oui
État de planification	**Canton (34%)**	**Commune(s) (66%)**	**Tiers (-%)**
	2’453’000 CHF HT	4’742’000 CHF HT	- CHF HT
Autres			
Fiches concernées du PDc	D.4	**Fiches concernées du PDi**	M3
Lien avec les autres mesures	Cette mesure est liée à la mesure PM.4.2 concernant l’interface de l’arrêt régional des Fumeaux. Cette dernière dépend de la réalisation de ce nouveau tronçon. Cette mesure est aussi liée à la mesure P.MD.2.5 concernant la liaison cyclable Martigny-Vernayaz, en fonction de la variante retenue, le raccordement cyclable devra être pris en compte lors de la construction du nouveau giratoire.		
Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : OPAir / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA La création de ce nouveau tronçon routier aura pour conséquence d’augmenter le trafic et donc les émissions de bruit liées au trafic routier (LPE, OPB). Une notice acoustique a été réalisée par le bureau bS Lucarne Sàrl et est transmise en annexe. Selon les conclusions de l’étude, le projet de giratoire respecte les exigences légales et locales en matière de bruit. En lien avec la Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) et son ordonnance (OEaux), un concept de gestion des eaux pluviales avec prédimensionnement a été effectué par le bureau d’ingénieurs et géologues Tissières SA (document transmis en annexe).		
Documents mis à disposition	• Expertise mobilité Giratoire RCT9 / RC102 / Ottan (Citec, 2015) • Impact de la coupure de la RC339 sur la route d’Ottan (Citec, 2019) • Plan situation générale (Moret & Associés, 2021) • Note acoustique, Giratoire Mt d’Ottan (bS Lucarne Sàrl, 2019) • Concept de gestion des eaux pluviales avec prédimensionnnement (Tissières SA, 2018)		

Plan selon état d'avancement



Source : Moret & Associés, 2021

P.VSR.4.1

PAQUET DE MESURES BÉNÉFICIANT DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES

VALORISATION ET SÉCURITÉ DE L'ESPACE ROUTIER – PRIORITÉ A

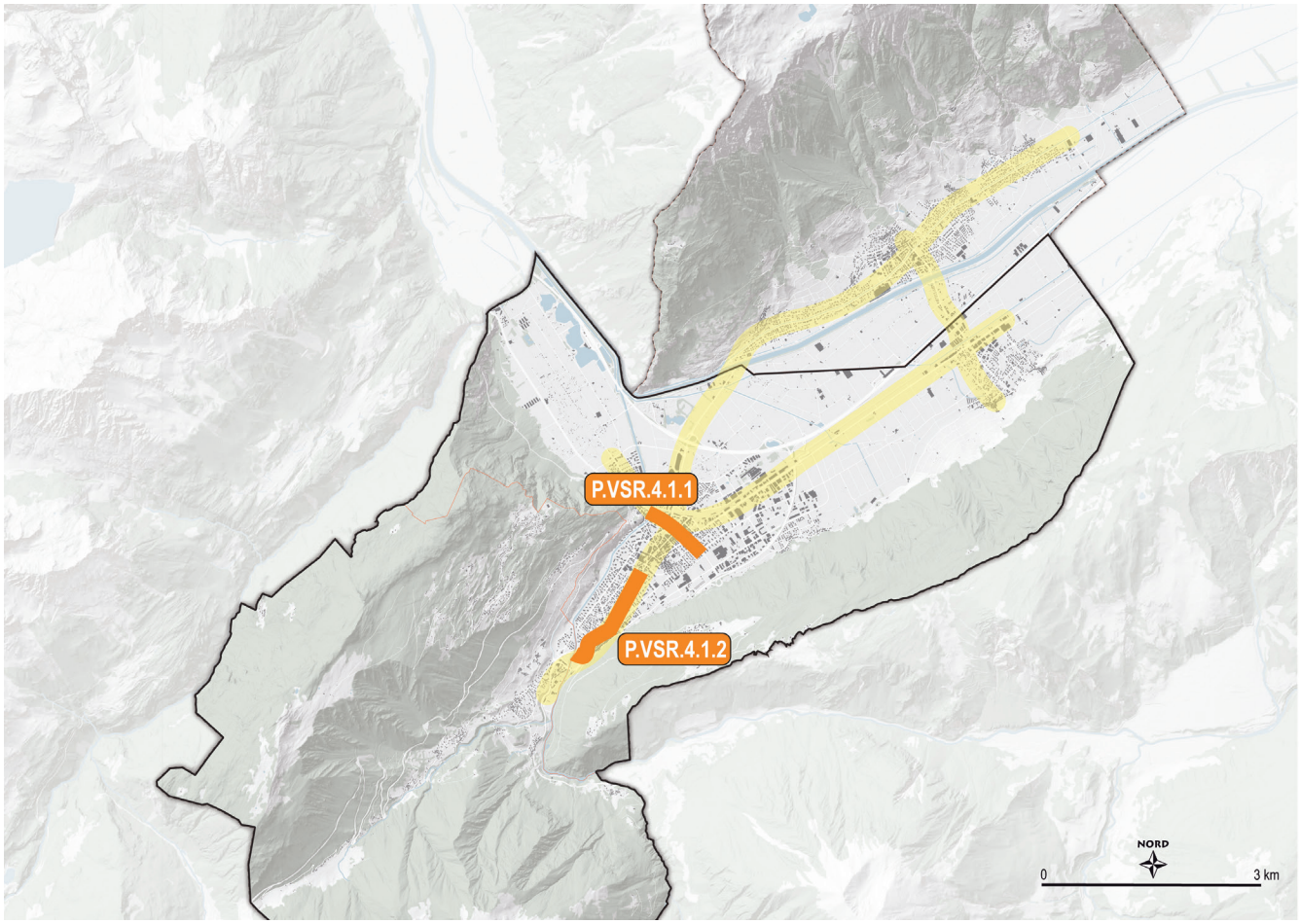
Coût du paquet

11'818'500 CHF HT

Description

Le diagnostic a fait état de quelques lacunes perceptibles à plus petite échelle du réseau routier, notamment les axes à fort trafic en traversée de localité nécessitant un requestionnement de la place de chaque mode. Il est également essentiel de traiter ce réseau fin afin de renforcer la place et la sécurité des modes doux notamment dans le but d'augmenter significativement l'attractivité de ce type de déplacement.
Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait. Les besoins d'action principalement identifiés pour le transport individuel motorisé sont donc matérialisés ici : pacification des axes à fort trafic en favorisant les mobilités alternatives et en requalifiant les espaces publics pour une meilleure qualité de vie. Le présent paquet rassemble les mesures partielles de valorisation et sécurisation du réseau routier en priorité A.

Représentation cartographique des mesures partielles



Mesures partielles

P.VSR.4.1.1	Requalification de l'axe Léman/Neuvilles à Martigny	**Coûts**	3'310'000 CHF HT

L'axe Léman/Neuvilles (réseau routier cantonal et communal) traverse le centre-ville de Martigny d'Est (jonction Martigny-Expo) en Ouest. Il est le point de convergence commun à tous les autres axes principaux Nord-Sud (avenues de Fully, du Gd-St-Bernard, de la Gare et rues du Simplon et du Levant). L'objectif est de requalifier cet axe principal (tronçon concerné : rue des Finettes jusqu'à la Dranse) en diminuant l'effet de coupure, en améliorant l'intégration urbanistique, en réduisant les nuisances et en sécurisant les modes doux. La requalification de ce tronçon se fera à la suite de l'enfouissement (réalisation avant 2024) du tronçon Sud de l'axe des Neuvilles (suppression du passage à niveau sur réseau routier communal).

Instance(s) responsable(s) : SDM, Commune de Martigny
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.TIM.1, S.TIM.2, S.MD.1, S.U.2

P.VSR.4.1.2	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	**Coûts**	8'508'500 CHF HT

L'avenue du Gd-St-Bernard (sur domaine communal de Martigny et de Martigny-Combe) a été identifiée comme axe structurant pour rejoindre la Place Centrale et le centre-ville de Martigny ainsi que la gare en mobilité douce depuis les quartiers du haut de la ville et depuis la commune de Martigny-Combe. En cohérence avec la hiérarchie du réseau routier, l'avenue du Gd-St-Bernard fait partie du réseau collecteur et cet axe est prévu d'être maintenu à 50km/h. L'objectif est de requalifier cet axe (depuis le giratoire de Plaisance jusqu'au giratoire de Martigny-Croix) en améliorant l'intégration urbanistique et en sécurisant les modes doux. Il est notamment proposé de sécuriser cet axe pour les vélos avec l'aménagement de pistes cyclables (les piétons disposent de larges trottoirs).

Instance(s) responsable(s) : SDM, Commune de Martigny
Instance(s) concernée(s) : Commune de Martigny-Combe
Stratégies sectorielles : S.TIM.1, S.TIM.2, S.MD.1, S.U.2

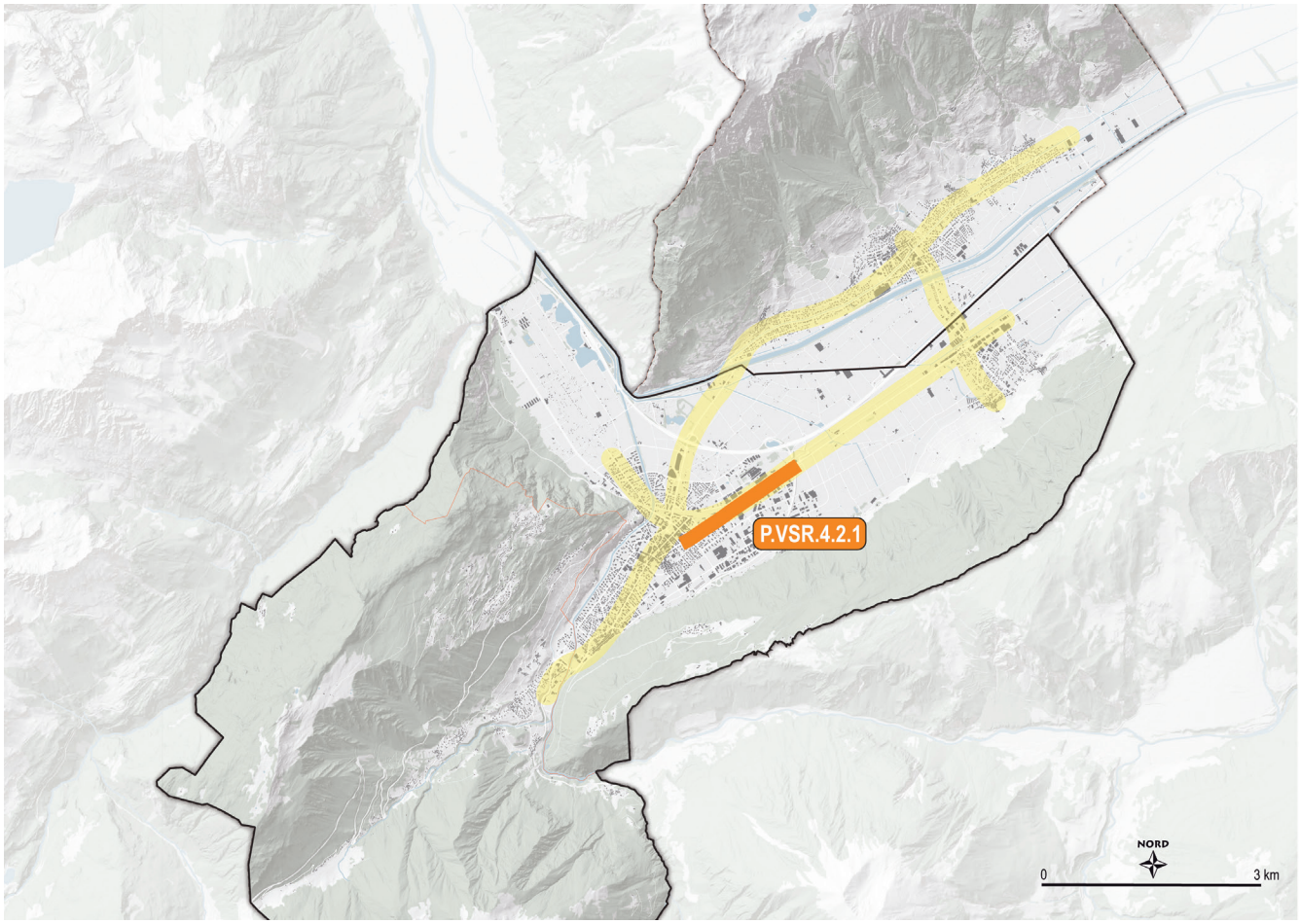
P.VSR.4.2

PAQUET DE MESURES BÉNÉFICIANT DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES

VALORISATION ET SÉCURITÉ DE L'ESPACE ROUTIER – PRIORITÉ B

Coût du paquet	7'315'000 CHF HT
Description	Le diagnostic a fait état de quelques lacunes perceptibles à plus petite échelle du réseau routier, notamment les axes à fort trafic en traversée de localité nécessitant un requestionnement de la place de chaque mode. Il est également essentiel de traiter ce réseau fin afin de renforcer la place et la sécurité des modes doux notamment dans le but d'augmenter significativement l'attractivité de ce type de déplacement. Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait. Les besoins d'action principalement identifiés pour le transport individuel motorisé sont donc matérialisés ici : pacification des axes à fort trafic en favorisant les mobilités alternatives et en requalifiant les espaces publics pour une meilleure qualité de vie. Le présent paquet rassemble les mesures partielles de valorisation et sécurisation du réseau routier en priorité B.

Représentation cartographique des mesures partielles



Mesures partielles			
P.VSR.4.2.1	Requalification de l'axe du Simplon à Martigny	**Coûts**	7'315'000 CHF HT

La rue du Simplon est l'accès principal à la zone artisanale et industrielle de Bevignoux ; à plus large échelle, cet axe relie Charrat au centre-ville de Martigny. Sur cet axe rectiligne et aujourd'hui très routier, il est prévu une requalification permettant (depuis le giratoire des Neuvilles jusqu'au giratoire de l'Ancienne Pointe) d'améliorer l'intégration urbanistique, de sécuriser les modes doux et d'améliorer la progression des bus. Un aménagement cyclable est notamment planifié afin de sécuriser les déplacements pendulaires modes doux et de les rendre plus attractifs pour la desserte de ce secteur stratégique depuis le centre-ville.

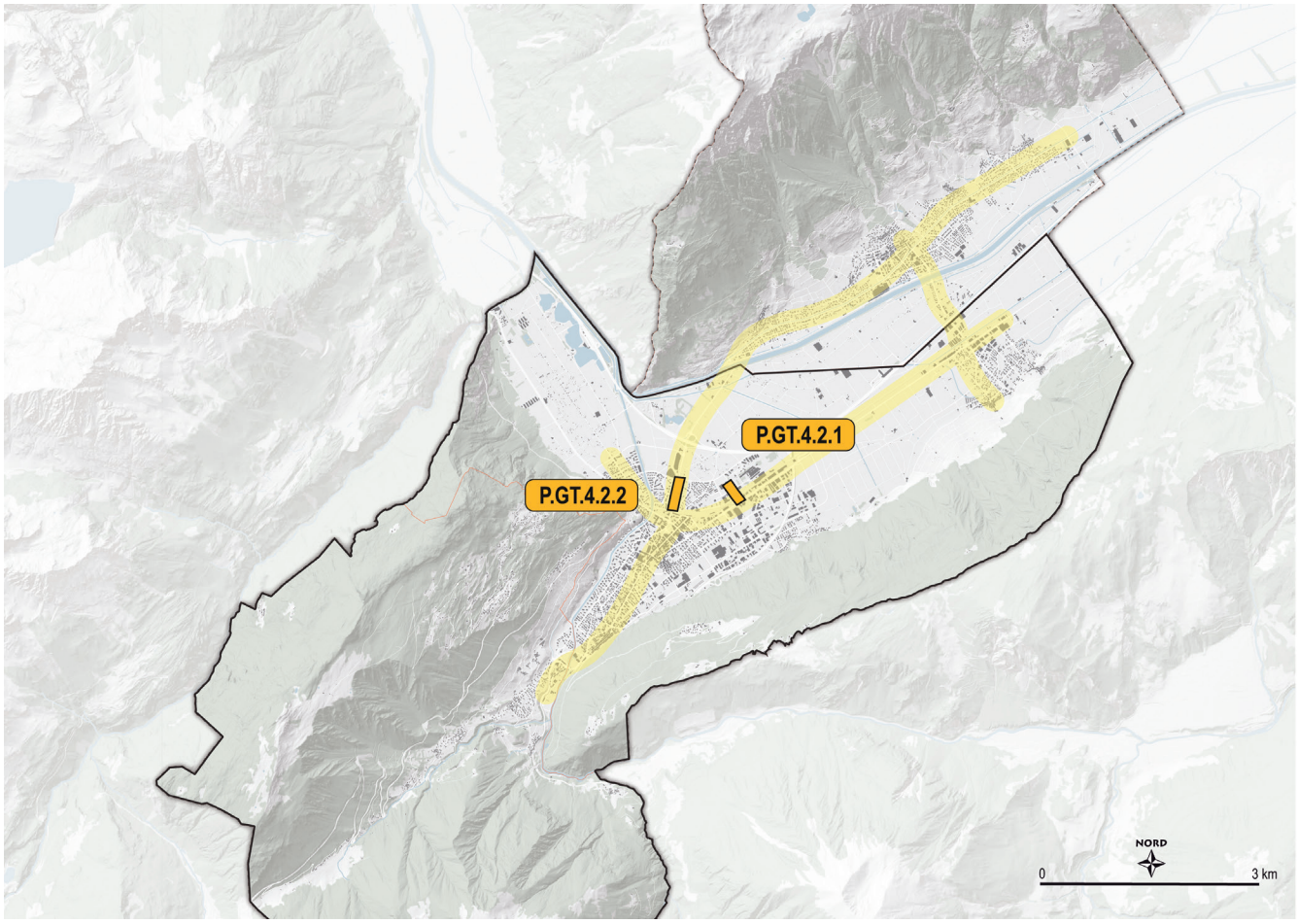
Instance(s) responsable(s) : SDM
Instance(s) concernée(s) : Commune de Martigny
Stratégies sectorielles : S.TIM.1, S.TIM.2, S.TP.4, S.MD.1, S.U.2

P.GT.4.2 PAQUET DE MESURES BÉNÉFICIANT DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES

GESTION DU TRAFIC – PRIORITÉ B

Coût du paquet	3’285’000 CHF HT
Description	Le diagnostic a permis de relever que l’agglomération du Coude du Rhône possède une relativement bonne structure du réseau routier et son fonctionnement est pour l’heure assuré ; il sera notamment amélioré par les différentes mesures prévues dans le cadre du présent projet d’agglomération (CR.4.1 et P.VRS.4.1). Le présent paquet de mesures met l’accent sur les mesures de gestion de trafic de priorité B qui visent à réduire l’attractivité du réseau routier pour le trafic motorisé individuel (en lien avec les stratégies transports individuels motorisés – S.TIM.1) au profit des transports publics (réseau routier compatible au passage des bus – S.TP.4) et leur progression (voies bus – S.TP.2).

Représentation cartographique des mesures partielles



Mesures partielles

P.GT.4.2.1	Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus	**Coût**	2'500'000 CHF HT

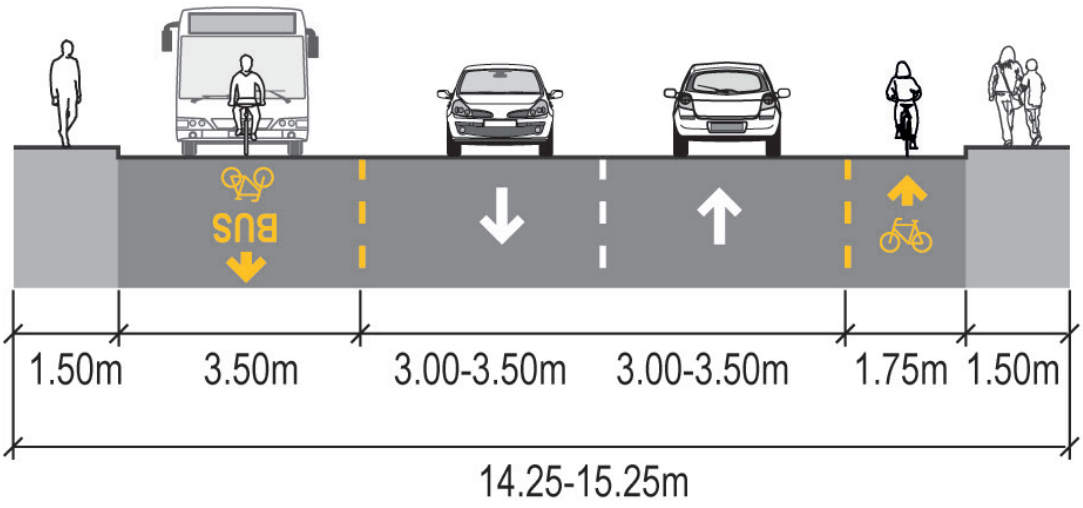
Le passage inférieur routier de Faraday en franchissement des voies CFF est réaménagé pour permettre le passage des bus entre le quartier des Grandes Maresches et la zone industrielle de Bevigoux tout en limitant les détours (anciennement via l'Ancienne Pointe – réseau de bus 2019). Aujourd'hui, le passage inférieur présente une hauteur libre de 2.80m ce qui est insuffisant pour le passage d'un bus urbain. Des travaux de génie civil doivent permettre d'augmenter la hauteur libre à 3m20 voire 3m30. L'aménagement du passage inférieur permettrait d'optimiser et de raccourcir le tracé de la ligne urbaine 12.203 tout en couvrant une plus grande part du territoire communal.

Instance(s) responsable(s) : Commune de Martigny
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.TP.4, S.U.1

P.GT.4.2.2	Voie bus en entrée de ville de Martigny (av. de Fully)	**Coût**	785'000 CHF HT

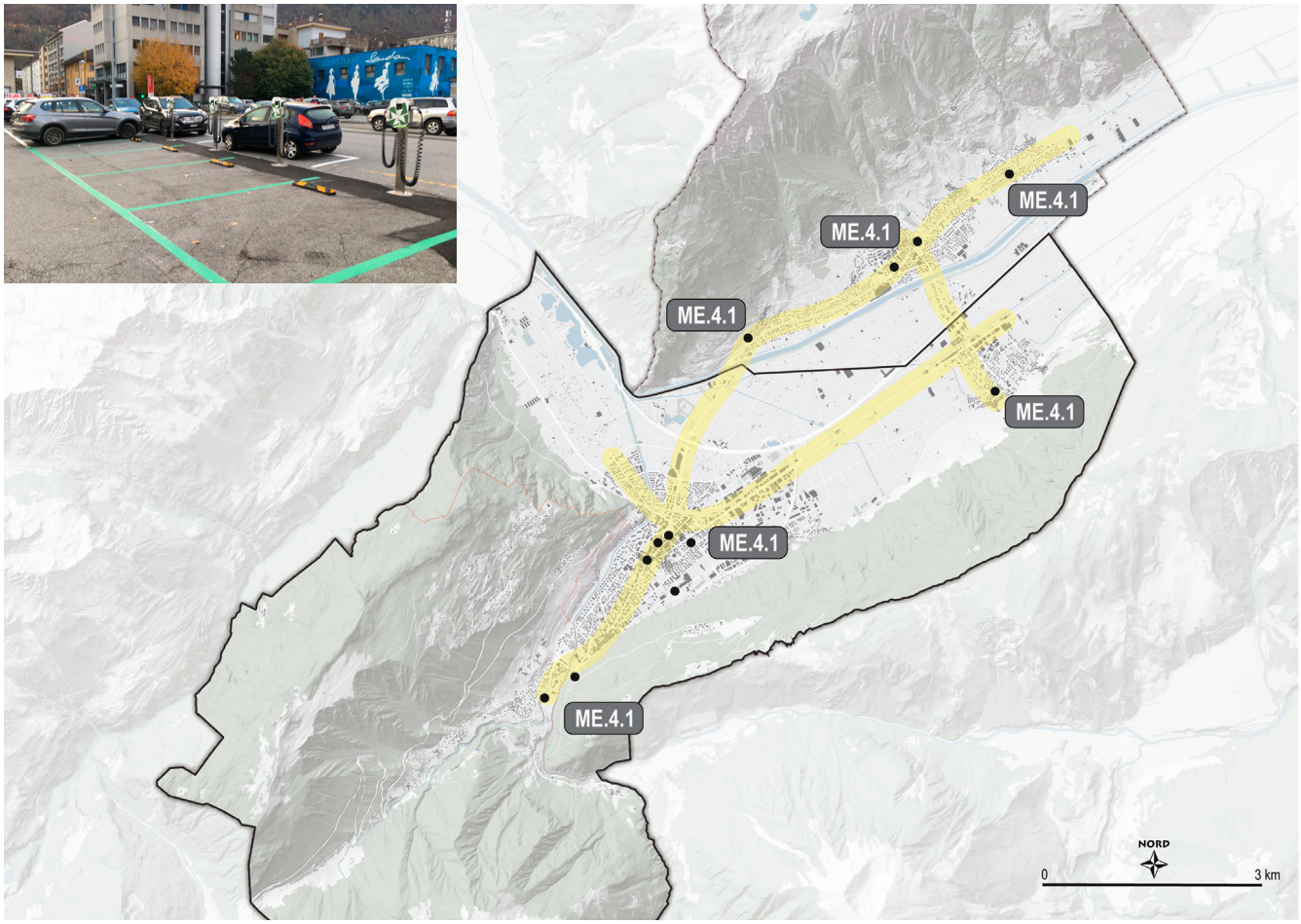
L'objectif de la mesure est d'améliorer la progression des bus de la ligne 12.311 (Martigny – Fully – Sion) sur l'avenue de Fully, axe principal saturé en heures de pointe (même si allégé par la mise en œuvre de la mesure CR.4.1). Il est prévu de prioriser les bus dans l'espace (et non dans le temps via une mesure de régulation et de détection) en aménageant une voie bus entre le giratoire des Grandes Maresches et celui de la Place de Rome dans le sens entrée de ville (direction gare routière de Martigny). De plus, la voie bus permettra d'éviter les retards dans l'horaire (stabilité de l'horaire) et sera bénéfique pour la nouvelle génération de bus (système à propulsion alternative) car elle augmentera le temps disponible pour la recharge et évitera les arrêts gourmands en énergie pour la climatisation et le chauffage.

Instance(s) responsable(s) : SDM
Instance(s) concernée(s) : Commune de Martigny
Stratégies sectorielles : S.TP.2



ME.4.1 STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES BORNES DE RECHARGE SUR DOMAINE PUBLIC

Catégorie	Mobilité électrique en matière de transports privés	**Coût** 400'000 CHF HT	**Priorité** A
Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully	**Instance(s) concernée(s)**	Sinergy, SI Fully
Stratégies sectorielles	S.TIM.3		



Description

État actuel

Les communes de l'agglomération mettent à disposition de leurs habitants et visiteurs un réseau de bornes de recharge sur des places de stationnement publiques. Conformément aux visions directrices communales, un total de quelque 20 bornes de recharge (dont environ 15 à Martigny) sont aujourd'hui (fin 2020) disponibles.

État attendu

Il est prévu d'étendre cette stratégie de développement à l'ensemble des localités. Les emplacements prévus permettent ainsi une bonne couverture du territoire de l'agglomération. Il est donc envisagé douze nouvelles bornes de recharge moyenne à 25'000 CHF/pièce (dont six à Martigny, deux à Martigny-Combe et quatre à Fully) et deux nouvelles bornes de recharge rapide à 50'000 CHF/pièce (les deux à Martigny).

Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond au besoin d'action (3.1) de proposer une alternative à l'approvisionnement en énergie fossile pour une mobilité plus durable. **Utilité :** CE4 : l'utilité principale de la mesure est la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et des nuisances sonores.

Réalisation

État de planification	L'état de planification 1 est atteint. Stratégie communale de Martigny (2018) Mise en œuvre progressive de la stratégie (2020) Mise à jour de la stratégie à l'échelle de l'agglomération (2021)
État « prêt à être réalisé et financé »	L'état « prêt à être financé » est atteint. Mise en œuvre de la stratégie à l'échelle de l'agglomération (dès 2024)
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue du début des travaux : dès 2024 Date prévue de la mise en service : dès 2024

Financement

Montant estimé	400'000 CHF HT	**Demande de cofinancement**	Oui

Clé de répartition	**Canton (-%)**	**Commune(s) (100%)**	**Tiers (-%)**
	- CHF HT	400'000 CHF HT	- CHF HT

Autres

Fiches concernées du PDc	E.3	**Fiches concernées du PDi**	M2

Lien avec les autres mesures	Cette mesure est en lien avec celles relatives à la mobilité électrique TP.4.1 – électrification du réseau de bus urbain et P.MD.4.1.9 – concept de borne de recharge vélo à l'échelle de l'agglomération.
Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA Cette mesure aura un impact positif sur l'environnement en termes de réduction du bruit (OPB) et la qualité de l'air (OPair).
Documents mis à disposition	• Stratégie de développement des bornes de recharge sur domaine public, Martigny Citec (2018)

PM.4.1 INTERFACE DE LA GARE DE MARTIGNY

Catégorie	Plateformes multimodales	**Coût** 8'960'000 CHF HT	**Priorité** A
Instance(s) responsable(s)	Commune de Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	CFF, TMR, SDM, Association Train Nostalgique du Trient
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.U.1		

Description détaillée	**État actuel** Lieu d'intermodalité (nœud ferroviaire transfrontalier/national/régional, point central de rabattement des bus régionaux et urbains, etc.), la gare de Martigny souffre de son caractère très routier. Aujourd'hui, la place de la gare se réduit à un grand carrefour, la gare routière à une importante surface de bitume avec peu de qualité. Actuellement, les CFF mènent différents travaux pour une amélioration du confort des usagers (correction des voies pour accueillir des trains de 400m de long et permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite et nouveau passage inférieur pour mieux desservir les voyageurs désireux de rejoindre la ligne Martigny – Le Châble/Orsières). En contact direct avec la place de la gare, les réaménagements de l'avenue de la Gare et de la rue de la Maladière sont en cours. Y sont notamment prévues des places de dépose-reprise (Kiss and Ride) et des places taxi en lien avec l'interface ferroviaire. **État attendu** La mesure concernant l'interface de la gare de Martigny prévoit le réaménagement entier de la gare routière. Le projet comprend huit quais bus (compatibilité LHand) pour les besoins (existants et futurs ; TRV et trafic local) des lignes en rabattement sur la gare principale. Une zone d'attente de qualité (linéaires de bancs, marquise, arborisation, etc.) est également prévue de manière à proposer une réelle amélioration des services pour l'usager (bornes d'informations en temps réel). La suppression des fuseaux de voies industrielles (transfert rail/route) permettra de disposer d'un espace supplémentaire (nouveau quai pour la ligne TMR-MO) et de rapprocher la gare routière de la gare ferroviaire pour le confort des usagers (meilleure lecture du site pour de bonnes conditions de transbordement, mise en place d'une signalisation et d'un jalonnement). Dans le cadre du réaménagement de la gare routière, les places de stationnement vélo existantes seront remplacées (environ 150 places couvertes, dont 30 sécurisées). Les places de stationnement P+rail (CFF) et Mobility sont repourvues à proximité (dans les mêmes proportions – 35 à 40 places) soit dans un éventuel parking souterrain (mutualisation avec le besoin stationnement des projets urbains du secteur) soit dans le parking communal aujourd'hui dévolu entièrement à du stationnement de type P+rail. Finalement, la place de la gare (devant le bâtiment CFF) et ses abords seront requalifiés (piétonnisation) pour proposer aux usagers une véritable place avec une identité et une qualité de l'espace public en cohérence avec les récents réaménagements sur les deux axes principaux (avenue de la Gare et rue de la Maladière) et les développements urbanistiques à proximité.
Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond au besoin d'action (1.1) d'améliorer l'accessibilité à la gare de Martigny pour les déplacements de/vers l'agglomération. Il s'agit d'un enjeu majeur notamment en termes de report modal. Son interface doit pouvoir faciliter et rendre plus attractifs les rabattements en bus, en vélo et à pied (maillage et sécurisation) sur les réseaux ferrés nationaux et régionaux. **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de la mesure est l'amélioration des conditions d'accès aux transports publics. En effet, l'optimisation du confort pour les usagers permet de faciliter et de revaloriser l'accès aux transports publics et de disposer de toutes les conditions favorables à une meilleure intermodalité. CE2 : la création d'une zone d'attente arborisée en plein centre-ville permettra d'améliorer la qualité de cet espace public structurant qu'est la place de la gare. CE3 : cette mesure permet de réduire les potentiels accidents dans cette zone où se concentrent différents usages (voiture, bus, piétons). Les fonctionnalités du site seront redéfinies afin de séparer les modes (piétonnisation, accès bus uniquement, etc.) et de réduire les points de conflits. CE4 : le réaménagement de l'interface de la gare routière aura pour conséquence une nette amélioration de la part modale des transports publics et de la mobilité douce ayant un effet direct sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.20)	Coordination en cours
État de planification	L'état de planification 1 est atteint. Plusieurs variantes d'organisation et d'aménagement du site étudiées (2019-2020). Contacts récents avec tous les acteurs du site (fin 2020 – courant 2021).
État « prêt à être réalisé et financé »	L'état « prêt à être financé » est atteint. Avant-projet (2021) (intégrant un éventuel parking en sous-sol, le devenir des voies ferrées industrielles qui devraient « déménager » d'ici 2022, etc.). Projet d'exécution (2021), expropriations (2021), mise à l'enquête (2022).
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue du début des travaux : mi-2024 (suite aux travaux des voies TMR – 2023) Date prévue de la mise en service : fin 2025

Financement

Montant estimé	8'960'000 CHF HT	**Demande de cofinancement**	Oui	
Clé de répartition		**Canton (1%)**	**Commune(s) (99%)**	**Tiers (-%)**
		80'000 CHF HT	8'880'000 CHF HT	- CHF HT

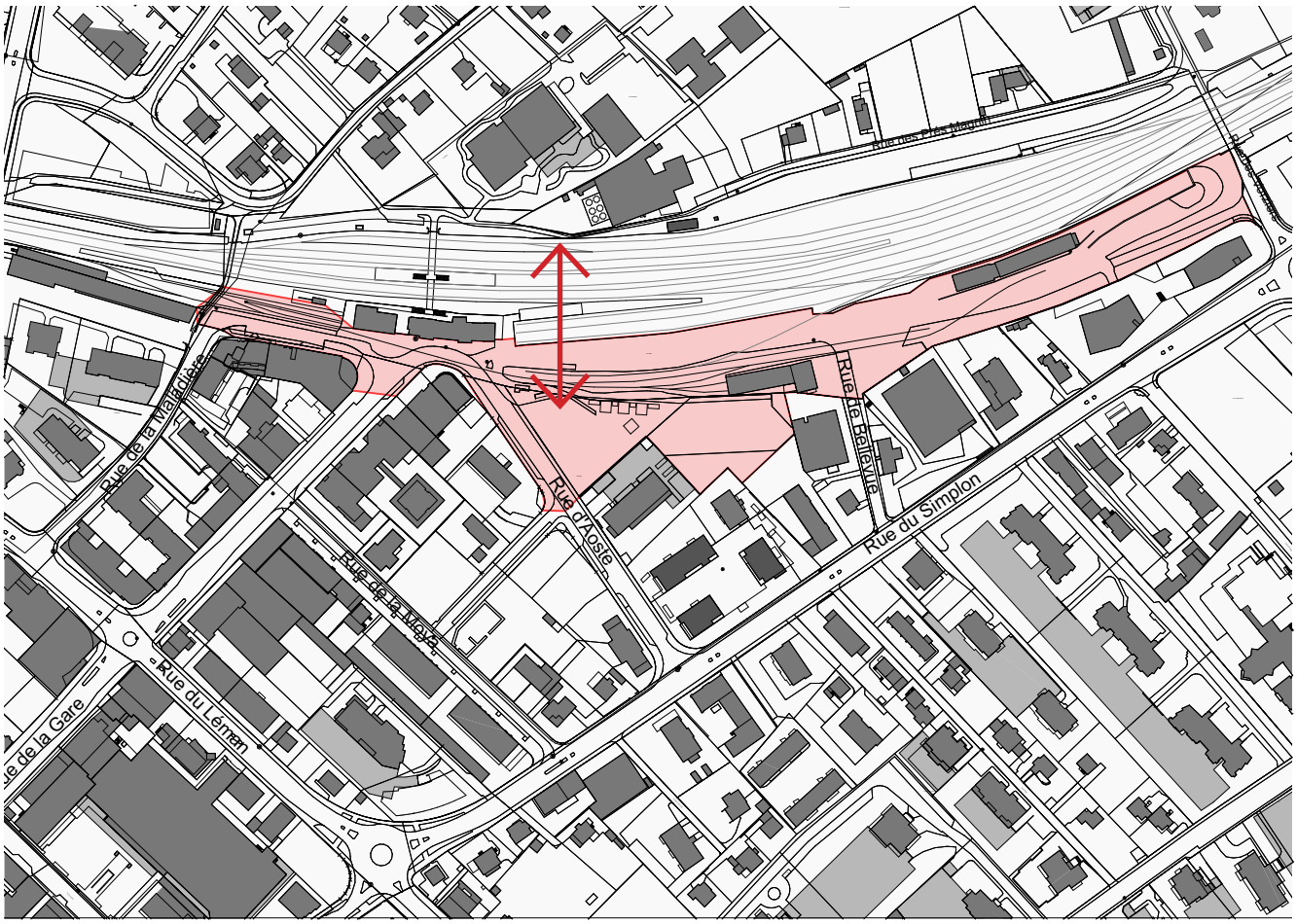
Autres

Fiches concernées du PDc	D.1, D.2, D.3	**Fiches concernées du PDi**	M3, M4
Lien avec les autres mesures	Cette mesure est en lien avec la mesure TP.4.1 – électrification du réseau de bus urbain, en raison des éventuels besoins en termes de bornes de recharge. Cette mesure est également en lien avec les fiches de documentation concernant les transports publics de manière générale TP.4.2, TP.4.3 et celles concernant la gestion de la mobilité GM.4.1, GM.4.2. Cette mesure est en lien avec les projets de densification U.D.4.1 – densification des secteurs stratégiques de Prés Magnin, U.D.4.2 – périmètre de la gare, U.D.4.5 – ancienne usine d'aluminium et les mesures en lien avec la requalification des espaces publics sur l'axe structurant du Gd-St-Bernard – U.EP.4.2.		
Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / **OPAM** / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA Le secteur de la gare se situe dans le domaine attenant du réseau ferré concerné par l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et est concerné par l'exposition au bruit du trafic ferroviaire (Lr_Jour).		

Documents mis à disposition

- Charte des gares régionales appliquée au RER Valais/Wallis (Charte des bonnes pratiques et directive financière) (SDM, 2019)
- Gare de Martigny, propositions de réaménagements à court terme (Citec, atLB, Moret & Associés, 2013)

Plan selon état d'avancement



Source : Services techniques de Martigny (2021)

PM.4.2 INTERFACE FERROVIAIRE DE LA GARE DES FUMEAUX

Catégorie	Plateformes multimodales	**Coût** 250'000 CHF HT	**Priorité** A
Instance(s) responsable(s)	Commune de Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	TMR, SDM
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.TIM.2, S.U.1		

Description détaillée

État actuel

La halte ferroviaire des Fumeaux, sur l'axe à voie métrique Martigny – Le Châtelard (– Chamonix), est un arrêt à l'horaire (excepté en heure de pointe du matin et du soir) mais desservi uniquement à la demande. L'urbanisation extrêmement rapide des quartiers environnants (Milieu et Ottan) pousse à reconsidérer le statut de cette halte pour en faire un arrêt desservi de manière régulière avec des aménagements et des cheminements d'accès de qualité. En effet, l'arrêt actuel se résume à un unique quai.

État attendu

En lien avec le projet routier d'Ottan – Léman (mesure CR.4.1) permettant la suppression du passage à niveau, il est prévu de réaménager l'arrêt des Fumeaux en proposant du stationnement vélo (arceaux et parking sécurisé) et un abri voyageur. Les cheminements d'accès à pied et à vélo depuis/vers les quartiers du Milieu et d'Ottan doivent aussi être améliorés (en lien avec l'actuel passage inférieur sous la voie ferrée CFF).

Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure permet d'assurer la desserte d'un quartier en plein développement (quartier du Milieu) et d'améliorer les rabattements piétons et vélos sur les interfaces de transports (besoin d'action 1.1) depuis ces zones d'habitations denses, grâce à des infrastructures de qualité (abris, stationnement vélo). **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de la mesure est d'améliorer le système de transports publics et d'augmenter la qualité de desserte en transports publics du quartier Ottan/Milieu. Cette mesure permettra également d'améliorer l'intermodalité (mobilité douce et transports publics). CE3 : La suppression du passage à niveau permettra de sécuriser les rabattements modes doux et de supprimer le point de conflit entre transports publics et transports individuels motorisés.

Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	L'état de planification 1 est atteint. Études préliminaires (2019-2020), avant-projet (2021), en lien avec la liaison Ottan – Léman (mesure CR.4.1).
État « prêt à être réalisé et financé »	L'état « prêt à être financé » est atteint. Projet d'exécution (2022), expropriations (2023), mise à l'enquête (2023) – dépendra de la liaison Ottan – Léman.
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue du début des travaux : 2024 Date prévue de la mise en service : 2025

Financement

Montant estimé	250'000 CHF HT	**Demande de cofinancement**		Oui
Clé de répartition		**Canton (12%)**	**Commune(s) (88%)**	**Tiers (-%)**
		30'000 CHF HT	220'000 CHF HT	- CHF HT

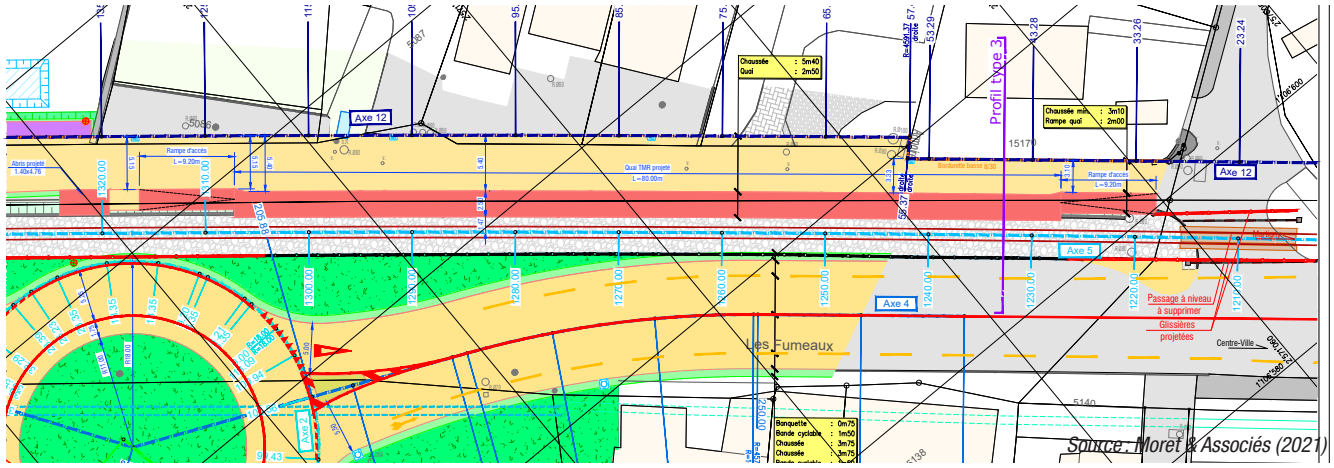
Autres

Fiches concernées du PDc	D.1, D.2, D.3	**Fiches concernées du PDi**	M3, M4
Lien avec les autres mesures	La réalisation de cette mesure dépend de la mesure CR.4.1 – liaison routière Ottan – Léman. D'une manière plus générale, cette mesure est en lien avec la mesure U.EP.4.3 – requalification des espaces publics de l'axe structurant du Milieu.		
Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / **OPAM** / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA Cette mesure aura un impact positif sur l'environnement en termes de réduction du bruit (OPB) et la qualité de l'air (OPair).		

Documents mis à disposition

- Charte des gares régionales appliquée au RER Valais/Wallis (Charte des bonnes pratiques et directive financière) (SDM, 2019)
- Expertise mobilité Giratoire RCT9 / RC102 / Ottan (Citec, 2015)

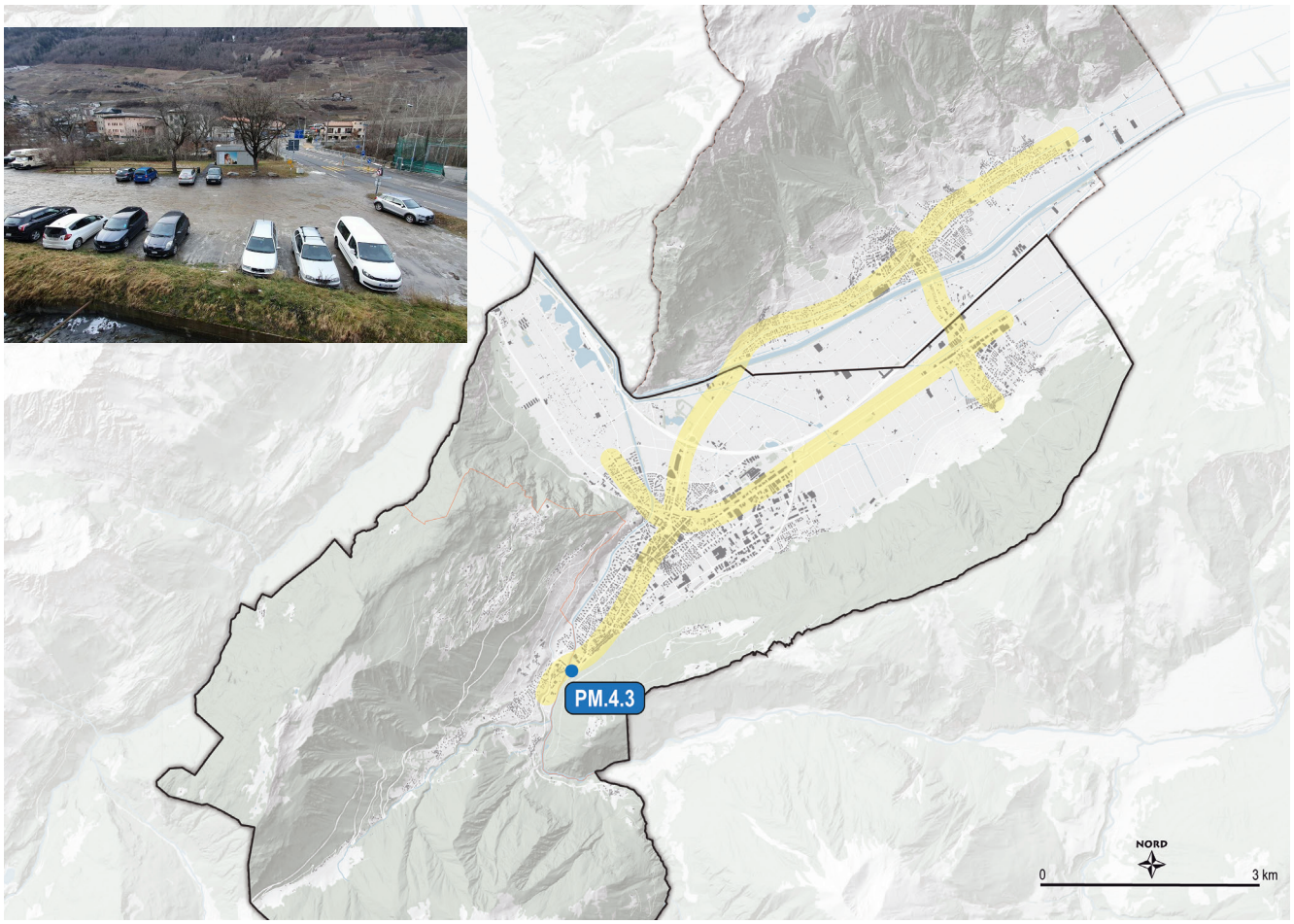
Plan selon état d'avancement



Source : Moret & Associés (2021)

PM.4.3 INTERFACE DU HUB DE MARTIGNY-CROIX

Catégorie	Plateformes multimodales	**Coût** 1'100'000 CHF HT	**Priorité** A
Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny et Martigny-Combe	**Instance(s) concernée(s)**	TMR, SDM
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.U.1		



Description	**État actuel** La halte ferroviaire de Martigny-Croix, sur l'axe Martigny – Orsières (– Le Châble), est le dernier arrêt situé sur le territoire de plaine de l'agglomération. Il dessert le haut de la commune de Martigny (Martigny-Bourg) et le bas de la commune de Martigny-Combe (Martigny-Croix). Cette halte et sa place de gare ont la particularité de se trouver à plus de cinq mètres au-dessus de l'axe cantonal, leur accessibilité n'est donc pas aisée pour tous les modes en rabattement (les mode doux surtout, mais également les rabattements en bus voire en voiture). **État attendu** Le projet prévoit l'aménagement du terminus de la ligne urbaine 12.201 (rebroussement et remise à l'heure). L'aménagement de cette interface bus réduit le temps de parcours de la ligne urbaine 12.201 et permet ainsi d'augmenter la stabilité de l'horaire d'une part et de circuler systématiquement via le hub du Manoir (centre-ville de Martigny) d'autre part (pas faisable à ce jour ; temps de parcours trop contraint). Un second quai bus est prévu pour les lignes régionales de passage (12.213 et 12.214) afin de conférer à ce lieu une véritable fonction de pôle multimodal. Une passerelle mobilité douce en franchissement de la Dranse (mesure P.MD.4.1.6) est prévue pour faciliter l'accès des piétons et vélos depuis/vers le village de Martigny-Croix. Des places de stationnement pour vélos couvertes et sécurisées sont également prévues. Une rampe est planifiée pour assurer la liaison verticale entre le hub (en contrebas) et la halte ferroviaire.
Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure permet de valoriser l'interface de transports (besoin d'action 1.1) et d'améliorer les rabattements en bus et en mobilité douce sur l'arrêt ferroviaire de Martigny-Croix (pour les deux communes de Martigny et Martigny-Combe) et d'ainsi faciliter le report modal en amont du centre-ville de Martigny. **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de la mesure est de favoriser l'intermodalité (noeud de transports publics (train et bus)) en amont du centre-ville de Martigny. CE4 : la réorganisation de cet espace multimodal aura pour conséquence une nette amélioration de la part modale des transports publics et de la mobilité douce ayant un effet direct sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	L'état de planification 1 est atteint. Études préliminaires (2019-2020). Coordination avec le canton pour le coût de l'arrêt bus et les abris vélos (2021).
État « prêt à être réalisé et financé »	L'état « prêt à être financé » est atteint. Avant-projet (2021), projet d'exécution (2021), expropriations (2022), mise à l'enquête (2022).
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue du début des travaux : 2024 Date prévue de la mise en service : 2025

Financement

Montant estimé	1'100'000 CHF	**Demande de cofinancement**	Oui	
Clé de répartition		**Canton (7%)**	**Commune(s) (93%)**	**Tiers (-%)**
		80'000 CHF HT	1'020'000 CHF HT	- CHF HT

Autres

Fiches concernées du PDc	D.1, D.2, D.3	**Fiches concernées du PDi**	M3, M4

Lien avec les autres mesures

De par sa localisation stratégique, cette mesure est en lien avec la mesure P.MD.4.1.6 qui prévoit une passerelle mobilité douce en rabattement sur le hub bus et la gare depuis Martigny-Croix, la mesure U.EP.4.2 – requalification des espaces publics de l'axe structurant du Gd-St-Bernard, la mesure U.D.4.4 – projet des Portes de la Dranse et les mesures mobilité douce le long de la Dranse P.MD.4.1.4 – entre Martigny-Combe et Martigny et P.MD.4.2.3 – entre Martigny-Combe et Bovernier.
En ce qui concerne son contenu, la mesure est en lien avec la mesure TP.4.1 – électrification du réseau en raison des éventuels besoins en termes de bornes de recharge au terminus de la ligne 12.201.

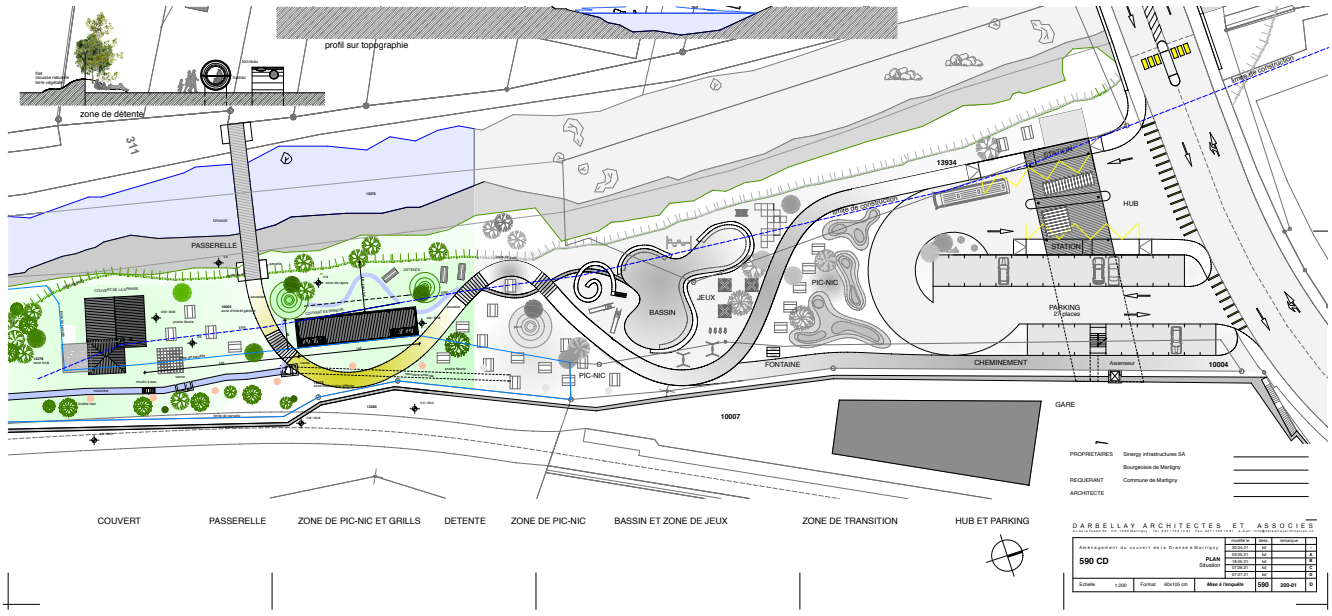
Impact sur les domaines transversaux

La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) :
Nature / environnement
☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites
☒ Environnement vert : **OEaux** / OSol / OFo / OPN
☐ Dangers naturels
Agriculture
☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA
Ce projet se situe à proximité de la Dranse et de la meunière des Artifices, il s'agira de prendre en compte l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux).

Documents mis à disposition

- Charte des gares régionales appliquée au RER Valais/Wallis (Charte des bonnes pratiques et directive financière) (SDM, 2019)

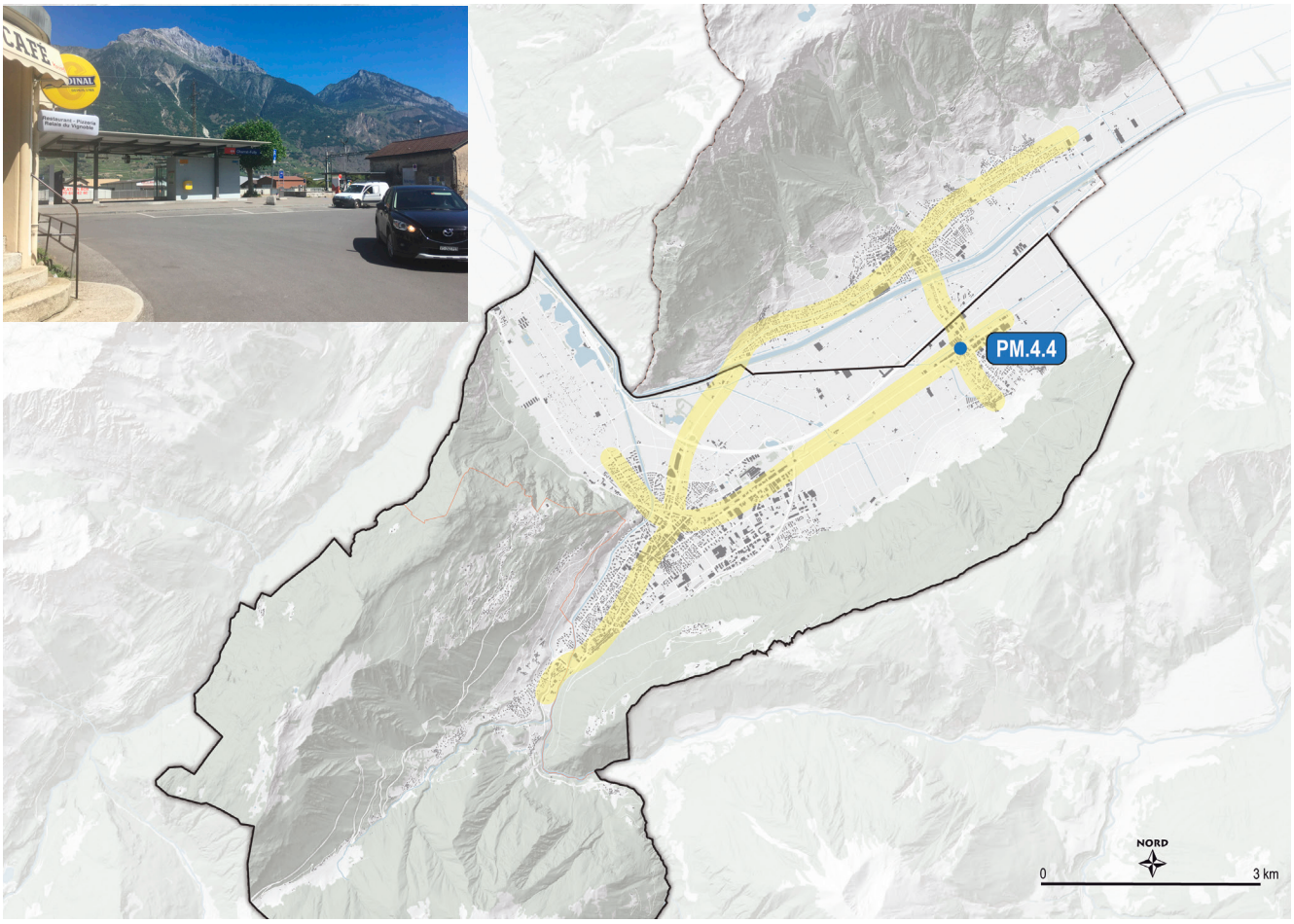
Plan selon état d'avancement



Source : Darbellay Architectes et associés (2021)

PM.4.4 INTERFACE FERROVIAIRE DE LA GARE DE CHARRAT-FULLY

Catégorie	Plateformes multimodales	**Coût** 1'820'000 CHF HT	**Priorité** A
Instance(s) responsable(s)	Commune de Martigny	**Instance(s) concernée(s)**	CFF, SDM
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.U.1, S.U.3		



Description

État actuel

La gare de Charrat-Fully, située sur la ligne régionale du RER Valais (cadence à la demi-heure toute la journée), dessert les villages de Charrat (en rive gauche) et de Fully (en rive droite). La place de gare doit être entièrement réaménagée, car elle ne dispose aujourd'hui d'aucun espace public de qualité et reste très routière.

État attendu

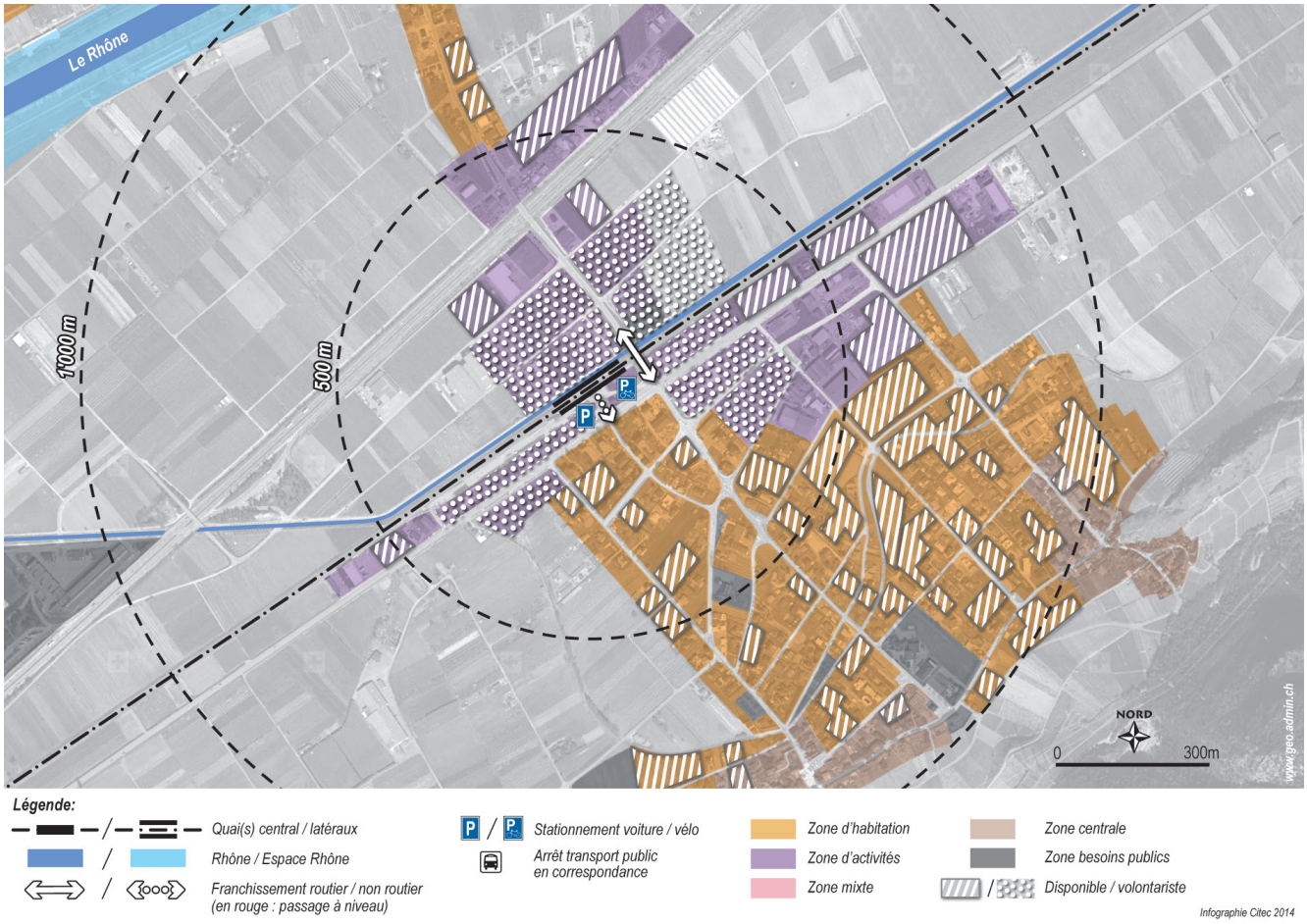
La place de la gare est réaménagée et du stationnement vélo sécurisé est proposé pour les déplacements pendulaires. L'objectif est d'aménager une véritable place de gare avec de bonnes conditions d'accueil (accessibilité modes doux, stationnement vélo, etc.) pour valoriser l'arrêt existant et renforcer l'intermodalité, notamment en lien avec les rabattements mobilité douce de/vers Fully sur la gare régionale de Charrat-Fully. Les rabattements en bus (ligne 12.311) de/vers Fully sont organisés via la gare principale de Martigny.

Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond au besoin d'action (1.1) de valorisation des interfaces de transport afin de favoriser le report modal grâce à l'amélioration des conditions de rabattements modes doux depuis les zones d'habitations de Charrat et de Fully. **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de la mesure est l'amélioration de l'intermodalité, car les conditions d'accès à la gare régionale sont qualitativement optimisées. CE3 : cette mesure permet de réduire les potentiels accidents dans cette zone où se concentrent différents usages (voiture, piétons). Les fonctionnalités du site seront redéfinies afin de réduire les points de conflits. CE4 : le réaménagement de l'interface de la gare aura pour conséquence une amélioration de la part modale des transports publics ayant un effet direct sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	L'état de planification 1 est atteint. Étude préliminaire réalisée permettant de confirmer le besoin d'action (2021).
État « prêt à être réalisé et financé »	L'état « prêt à être financé » est atteint. Avant-projet (2022-2023), projet d'exécution (2024), expropriations (2026), mise à l'enquête (2026).
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue du début des travaux : 2027 Date prévue de la mise en service : 2028
Financement	

Montant estimé	1'820'000 CHT HT	**Demande de cofinancement**	Oui	
Clé de répartition		**Canton (2%)**	**Commune(s) (98%)**	**Tiers (-%)**
		30'000 CHF HT	1'790'000 CHF HT	- CHF HT
Autres				
Fiches concernées du PDc	D.1, D.2, D.3, D.5, B.6	**Fiches concernées du PDi**	M3, M4, M5	

Lien avec les autres mesures	La mesure est en lien étroit avec la mesure P.MD.4.1.1 – liaison cyclable entre Charrat et Fully permettant le rabattement depuis les localités de Fully, avec la mesure U.EP.4.6 – requalification des espaces publics de l'axe structurant de Fully – Charrat et avec la mesure U.D.4.10 – développement rationnel des zones d'activités économiques.

Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / **OPAM** / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA Le secteur de la gare se situe dans le domaine attenant du réseau ferré concerné par l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et est concerné par l'exposition au bruit du trafic ferroviaire (Lr_Jour).
Documents mis à disposition	• Charte des gares régionales appliquée au RER Valais/Wallis (Charte des bonnes pratiques et directive financière) (SDM, 2019) • Potentiel de densification des arrêts du RER Valais ; Citec ; RegionAlps (2015)
Plan selon état d'avancement	



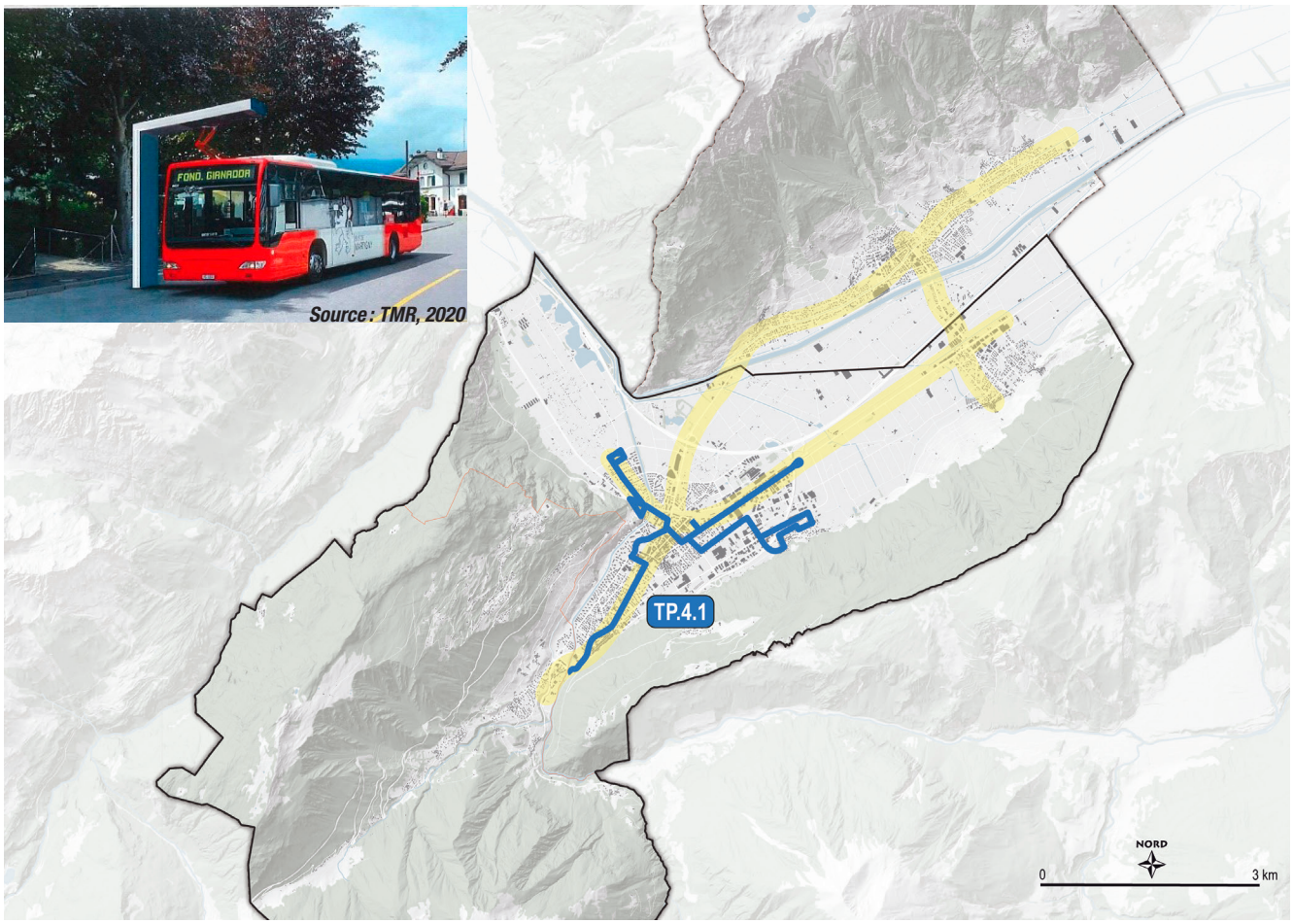
Source : Potentiel de densification des arrêts du RER Valais ; Citec ; RegionAlps (2015)

PM.4.5	INTERFACE DE LA LIAISON PAR CÂBLE FULLY-CHIBOZ *FICHE DE DOCUMENTATION – PRIORITÉ BVE*		
Instance(s) responsable(s)	SDM	**Instance(s) concernée(s)**	Commune de Fully
Description	**État actuel** La route (axe cantonal) menant au hameau de Chiboz se situe en zone d'avalanche. Son accès est donc compromis durant la saison d'hiver ; son entretien et sa maintenance représentent des coûts annuels importants. **État attendu** Une liaison plaine-montagne est projetée entre Fully et Chiboz pour garantir son accessibilité toute l'année. Cette mesure porte sur l'interface de la future liaison par câble projetée. La Maison de la Petite Arvine est projetée à proximité de la station avale en lien avec le projet de développement régional (PDR) Fully, Destination Petite Arvine. Ce projet est à coordonner avec la mesure urbanisation U.DR.4.1 – Equipements et attracteurs de rayonnement régional.		
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.4		
Lien avec les autres mesures	Cette mesure est en lien avec la mesure D.MD.4.1 – rue cyclable à Fully qui améliore le rabattement mobilité douce sur le câble.		
Opportunité et utilité	**Opportunité :** cette mesure répond au besoin d'action (1.4) d'assurer une desserte complète du territoire, notamment des villages de coteaux tout en rationalisant les coûts d'entretien et de maintenance. **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de la mesure est l'amélioration du système global de transport en lien avec les stratégies sectorielles transports individuels motorisés et transports publics. CE3 : cette mesure permet également l'accroissement de la sécurité (réduction du nombre de voitures sur la route de Chiboz). CE4 : l'aménagement de cette interface aura pour conséquence une nette amélioration de la part modale des transports publics ayant un effet direct sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.		
État de la planification et mise en oeuvre	À l'étude (2021)		

TP.4.1 ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE BUS URBAINS

Catégorie	Infrastructures pour TP Sous-catégorie : système alternatif à propulsion électrique	**Coût**	1'600'000 CHF HT	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny et Martigny-Combe	**Instance(s) concernée(s)**	TMR		
Stratégies sectorielles	S.TP.2				

Source : TMR, 2020



Description	**État actuel** Les bus utilisés aujourd'hui pour l'exploitation du réseau urbain (trois lignes) sont à traction diesel. **État attendu** Il est prévu de remplacer les bus à traction diesel par des bus à propulsion alternative (électrique, hydrogène, etc.) pour le réseau de bus urbains (BUM) desservant les communes de Martigny et de Martigny-Combe. La mesure est détaillée dans le cas où la solution retenue est un réseau de bus électriques. Contrairement à un réseau desservi par des bus thermiques, hybrides ou encore des trolleybus, l'autonomie des bus alimentés par une source d'énergie électrique embarquée est relativement limitée. Ce facteur d'autonomie devient ainsi l'élément déterminant pour la totalité de la conception, non seulement de l'exploitation, mais également en termes d'infrastructure. Il est prévu une borne de charge de type « potence » à haute densité de puissance à la gare de Martigny. Cinq autres bornes à charge lente sont planifiées au sein du dépôt bus de l'exploitant TMR. Il est prévu 1'200'000 CHF pour les installations de chargement des bus électriques (état mai 2020) et 400'000 CHF (4 bus à 100'000 CHF) pour le surcoût lié à la nouvelle génération de bus électriques. A noter qu'à ce stade, l'électrification est prévue pour le réseau de bus urbain mais pas pour la ligne 12.311 (faisant partie, à terme, du réseau d'agglomération ; ligne Martigny – Fully
Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond au besoin d'action (3.1) de proposer une alternative à l'approvisionnement en énergie fossile afin de rendre les transports publics plus attrayants et surtout moins polluants et moins bruyants. **Utilité :** CE4 : l'utilité principale de la mesure est la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et des nuisances sonores.

Réalisation

État de planification	L'état de planification 1 est atteint. Avant-projet (2020-2021).
État « prêt à être réalisé et financé »	L'état « prêt à être financé » est atteint. Stabilisation du réseau de bus urbain (2021-2022). Commande des bus (2023 ; délai d'au minimum un an).
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue du début des travaux : 2024 Date prévue de la mise en service : 2025

Financement

Montant estimé	1'600'000 CHF HT	**Demande de cofinancement**	Oui

Clé de répartition	**Canton (-%)**	**Commune(s) (100%)**	**Tiers (-%)**
	- CHF HT	1'600'000 CHF HT	- CHF HT

Autres

Fiches concernées du PDc	D.1	**Fiches concernées du PDi**	M4

Lien avec les autres mesures	Cette mesure est liée à la mesure TP.4.2 en raison de la planification du réseau de bus. Le réseau de bus d'agglomération doit être consolidé pour une longue durée avant de l'équiper de bornes de recharge ou d'un système alternatif. Elle est également liée à la mesure TP.4.4 qui prévoit le changement des batteries. Cette mesure est liée aux mesures PM.4.1 et PM.4.3, principaux points terminus des lignes du BUM susceptibles d'être équipés de bornes de recharge.
Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA Cette mesure aura un impact positif sur l'environnement en termes de réduction du bruit (OPB) et la qualité de l'air (OPair).
Documents mis à disposition	-

TP.4.2 RÉSEAU DE BUS D'AGGLOMÉRATION
FICHE DE DOCUMENTATION – PRIORITÉ AVE/BVE

Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny et Martigny-Combe	**Instance(s) concernée(s)**	SDM, BUM

Description

État actuel

La desserte transports publics par bus de l'agglomération est organisée autour du trafic régional (quatre liaisons avec les vallées et deux en plaine dont la principale, la ligne 12.311 Sion – Martigny cadencée à la demi-heure) et du réseau urbain (BUM ; trois lignes sur les territoires communaux de Martigny et de Martigny-Combe). Ce sont toutes des lignes radiales en rabattement sur la gare de Martigny.

État futur

Le réseau de bus urbain a déjà subi de nombreuses optimisations ces dernières années (amélioration de l'amplitude et de la cadence des lignes urbaines). Plusieurs mesures infrastructurelles sont planifiées pour optimiser le réseau existant (PM.4.3, GT.4.2.1, TP.4.1). Des mesures non-infrastructurelles sont également envisagées et listées dans cette fiche de documentation, à savoir :

- Augmenter la cadence de la ligne régionale 12.311 en heures de pointe entre Mazembroz (Fully) et Martigny ; à noter que les courses supplémentaires vis-à-vis des tabelles de l'OFT sont à la charge des communes concernées. A noter également, qu'il est prévu dès décembre 2022, une cadence à la demi-heure de la ligne 12.311 et cette ligne à destination de Sion transitera par la gare régionale de Riddes (point de croisement ferroviaire).
- Réviser les horaires des lignes régionales et urbaines en coordination avec le Canton et l'OFT, par exemple celui de la ligne 12.215 pour éviter un dé-cadencement de la ligne urbaine 12.201 et toujours garantir un rabattement sur l'offre ferroviaire en gare de Martigny (optimiser les correspondances bus-rail).

Les principaux objectifs sont les suivants :

- Consolider le réseau de bus d'agglomération pour les huit à dix prochaines années (AvE).
- Améliorer la stabilité de l'horaire et garantir les correspondances avec le rail (AvE).
- Tirer parti de la complémentarité d'usage entre desserte bus et desserte ferrée régionale de manière à disposer d'un niveau de service similaire pour les habitants et emplois de l'agglomération (AvE).
- Étendre la desserte en transports publics à la zone artisanale et industrielle de Martigny, zone à forte concentration d'emplois (BvE).
- Augmenter le niveau de service en transports publics pour les habitants de Fully (BvE).

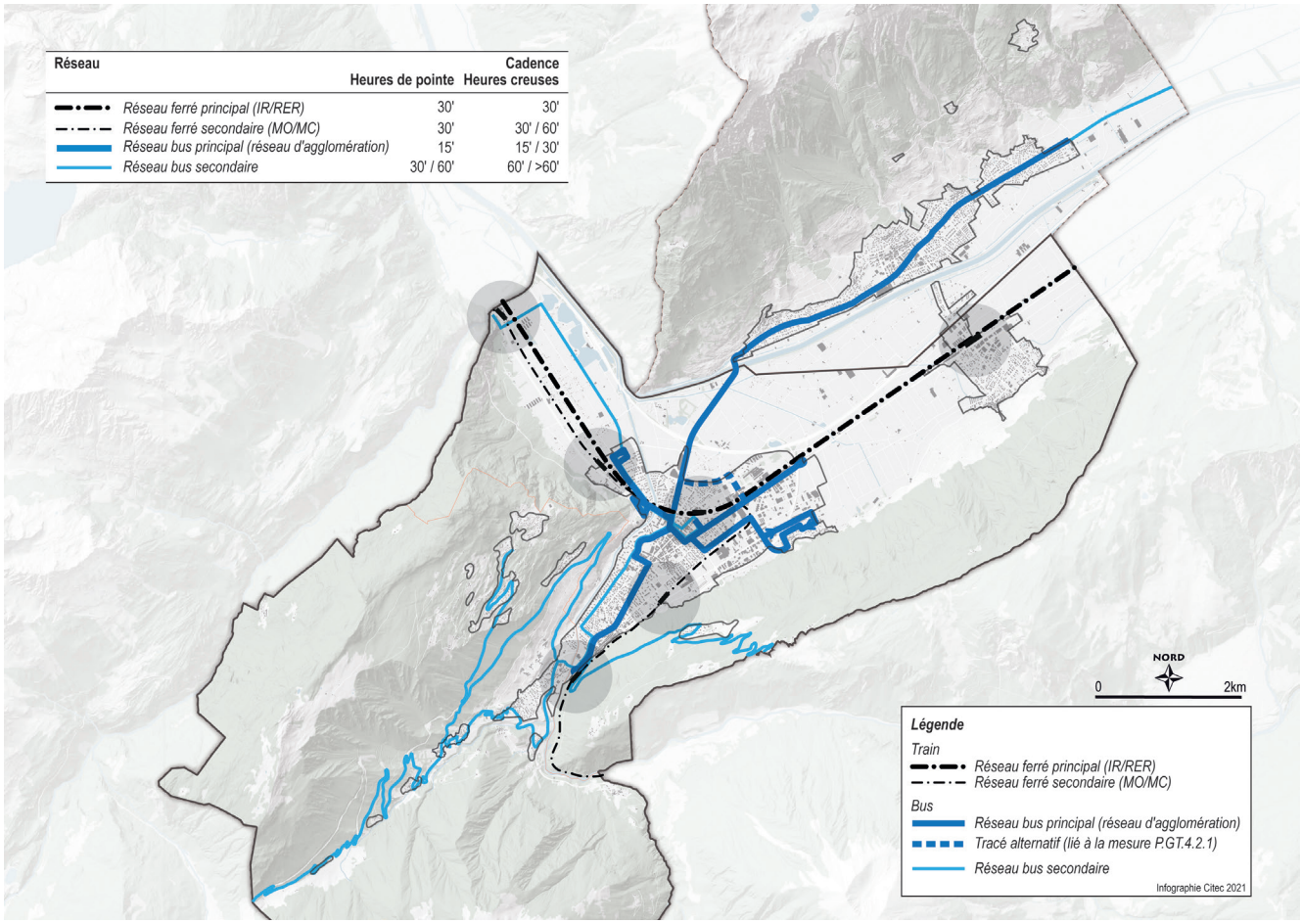
L'ensemble de ces mesures améliore la desserte en transports publics de l'agglomération en coordination avec les dessertes régionales (TRV) en bus et en train.

A noter que la révision de la loi cantonale sur les transports publics (LTP) a été mise en consultation et prévoit une augmentation de la participation financère du canton pour le trafic local (réseau d'agglomération).

Stratégies sectorielles	S.TP.2 ,S.TP.3, S.TP.4, S.U.1

Lien avec les autres mesures	Cette mesure est étroitement liée à la mesure TP.4.1, car le réseau doit être consolidé avant de pouvoir mettre en place l'électrification de ce dernier. Cette mesure est en lien avec toutes les mesures concernant les plateformes multimodales accueillant les transports publics PM.4.1, PM.4.3. Cette mesure est en lien avec la mesure P.GT.4.2.1 qui prévoit le réaménagement du passage inférieur Farraday pour le passage des bus afin d'étendre la desserte dans les zones à forte concentration d'emplois.
Opportunité et utilité	**Opportunité :** cette mesure répond au besoin d'action (1.5) d'améliorer les connexions entre les localités en proposant un véritable réseau d'agglomération (trafic régional et urbain) et en améliorant son attractivité (objectifs de cadences futures indiqués sur l'illustration ci-dessous). **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de la mesure est d'améliorer le système de transports publics et notamment d'améliorer la desserte de zone à forte concentration d'habitants et d'emplois. CE4 : en lien avec l'électrification du réseau de bus urbain, cette mesure permet de réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources.
État de planification et mise en oeuvre	Études préliminaires et premières modifications du réseau (2019). Vision et étapes de développement du réseau d'agglomération (en cours).

Plan selon état d'avancement



TP.4.3 MISE EN CONFORMITÉ DES ARRÊTS LHAND
FICHE DE DOCUMENTATION – PRIORITÉ AVE

Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully	**Instance(s) concernée(s)**	SDM

Description

État actuel
Selon la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), les arrêts de transports publics (arrêts de bus tout particulièrement) doivent être adaptés d'ici à la fin 2023 afin qu'ils puissent être utilisés de manière autonome par les personnes en situation de handicap principalement. L'aménagement d'arrêts adaptés à ces personnes profite également aux personnes à mobilité réduite en général (seniors), aux poussettes, mais également aux touristes et voyageurs avec valises ou skis notamment. De plus, il permet de les rendre autonomes lors des montées/descentes (relation quai-à-quai), optimisant également la vitesse commerciale. Alors que les nouveaux arrêts récemment construits respectent pour la plupart les prérogatives de la LHand, un grand nombre d'arrêts existants n'a pas encore été mis aux normes.

État attendu
La mise aux normes s'avère relativement lourde financièrement si effectuée dans sa totalité sur les territoires communaux. Il convient ainsi, en premier lieu, d'analyser les arrêts afin de planifier/prioriser leur mise aux normes (fréquentation ? générateurs à proximité ?) et également de juger de la proportionnalité de cette dernière. Cette planification doit être réfléchie et discutée en collaboration avec Procap.
Une analyse globale au niveau de l'agglomération permettrait de planifier cette mise aux normes d'ici à fin 2023 (donc à plus court terme que les mesures en priorité A du présent PA4) ; les démarches sont en cours depuis début 2020 pour le territoire communal de Martigny.

Stratégies sectorielles

S.TP.2, S.TP.3, S.TP.4, S.U.2

Lien avec les autres mesures

Cette mesure est en lien avec les interfaces multimodales – PM.4.1 et PM.4.3 – qui prévoient l'aménagement de nouveaux arrêts de bus compatibles LHand.

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond au besoin (1.2) d'améliorer l'accessibilité aux transports publics pour les personnes à mobilité réduite.
Utilité : CE1 : l'utilité principale de la mesure est d'améliorer le système de transports publics, car elle permet de favoriser l'usage des transports publics pour l'ensemble de la population.

État de planification et mise en oeuvre

Analyse et priorisation des arrêts sur territoire communal de Martigny (2020), plans d'exécution (2020).
Mise en œuvre : progressivement (selon les priorités) sur 2021-2022.

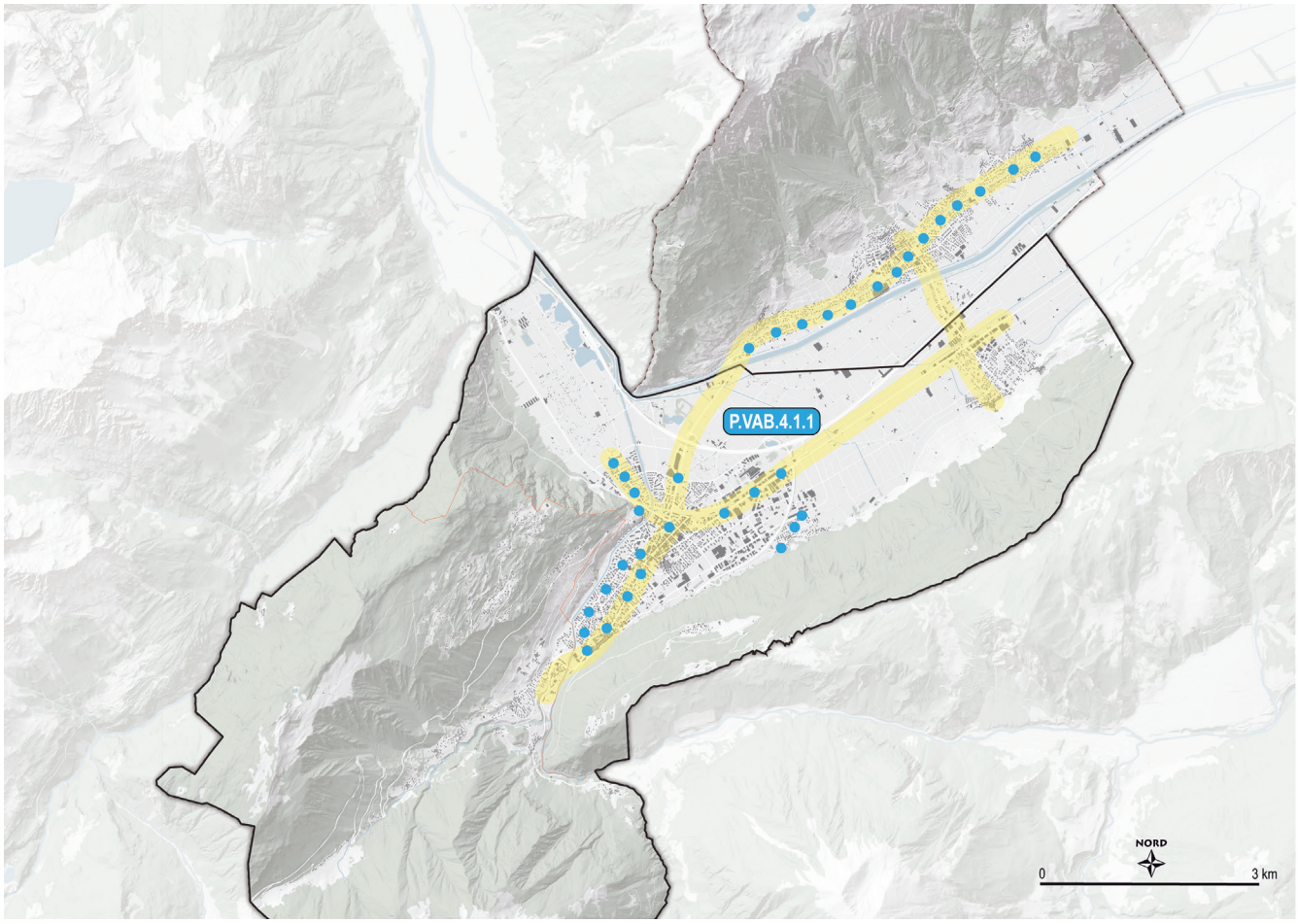
TP.4.4 CHANGEMENT DES BATTERIES DES BUS URBAINS

Catégorie	Infrastructures pour TP Sous-catégorie : système alternatif à propulsion électrique	**Coût**	300'000 CHF HT	**Priorité**	B
Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny et Martigny-Combe	**Instance(s) concernée(s)**	TMR		
Stratégies sectorielles	S.TP.2				
Description	**État actuel** Les bus utilisés aujourd'hui pour l'exploitation du réseau urbain (trois lignes) sont à traction diesel. **État attendu** Il est prévu, en priorité A, de remplacer les bus à traction diesel par des bus à propulsion alternative (électrique, hydrogène, etc.) pour le réseau de bus urbains (BUM) desservant les communes de Martigny et de Martigny-Combe. Cette mesure concerne le changement des batteries des bus électriques.				
Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond au besoin d'action (3.1) de proposer une alternative à l'approvisionnement en énergie fossile afin de rendre les transports publics plus attrayants et surtout moins polluants et moins bruyants. **Utilité :** CE4 : l'utilité principale de la mesure est la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et des nuisances sonores.				
Réalisation					
État de planification	L'état de planification 1 est atteint.				
État « prêt à être réalisé et financé »	L'état « prêt à être financé » est atteint.				
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue de la mise en service : au moment de la fin de vie de la première génération des batteries.				
Financement					
Montant estimé	300'000 CHF HT	**Demande de cofinancement**	Oui		
Clé de répartition		**Canton (-%)**	**Commune(s) (100%)**	**Tiers (-%)**	
		- CHF HT	300'000 CHF HT	- CHF HT	
Autres					
Fiches concernées du PDc	D.1	**Fiches concernées du PDi**	M4		
Lien avec les autres mesures	Cette mesure est liée à la mesure TP.4.1 qui prévoit d'équiper le réseau de bus à propulsion alternative.				

Impact sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites ☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN ☐ Dangers naturels Agriculture ☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA Cette mesure aura un impact positif sur l'environnement en termes de réduction du bruit (OPB) et la qualité de l'air (OPair).
Documents mis à disposition	-

P.VAB.4.1	PAQUET DE MESURES BÉNÉFICIANT DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES *VALORISATION D'ARRÊTS DE BUS – PRIORITÉ A*
Coût du paquet	2'000'000 CHF HT
Description	Le diagnostic a fait état de quelques lacunes concernant le niveau d'accueil des arrêts de transports publics. La majorité des améliorations sont prévues dans les mesures relatives aux plateformes multimodales. Afin d'avoir un traitement uniformisé de l'ensemble des arrêts de transports publics, il est envisagé une valorisation des arrêts afin d'améliorer la convivialité des arrêts, le confort des usagers (bancs, abribus) ainsi que l'information aux voyageurs (horaires en temps réel notamment). Le présent paquet de mesures découle donc de ces états de fait et répond au principal besoin d'action d'améliorer le standard d'accueil des arrêts de transports publics. Le présent paquet présente une seule mesure en priorité A.

Représentation cartographique des mesures partielles



Mesure partielle			
P.VAB.4.1.1	Équipement des arrêts de bus urbains	**Coûts**	2'000'000 CHF HT

Il est prévu d'équiper les arrêts du réseau d'agglomération (sur les communes de Martigny et de Fully) d'abribus pour améliorer le standard d'accueil des voyageurs. Des bornes d'information aux voyageurs en temps réel sont également prévues.
Instance(s) responsable(s) : Communes de Martigny et de Fully
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.TP.2, S.TP.3, S.TP.4

P.MD.4.1 PAQUET DE MESURES BÉNÉFICIANT DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES

MOBILITÉ DOUCE – PRIORITÉ A

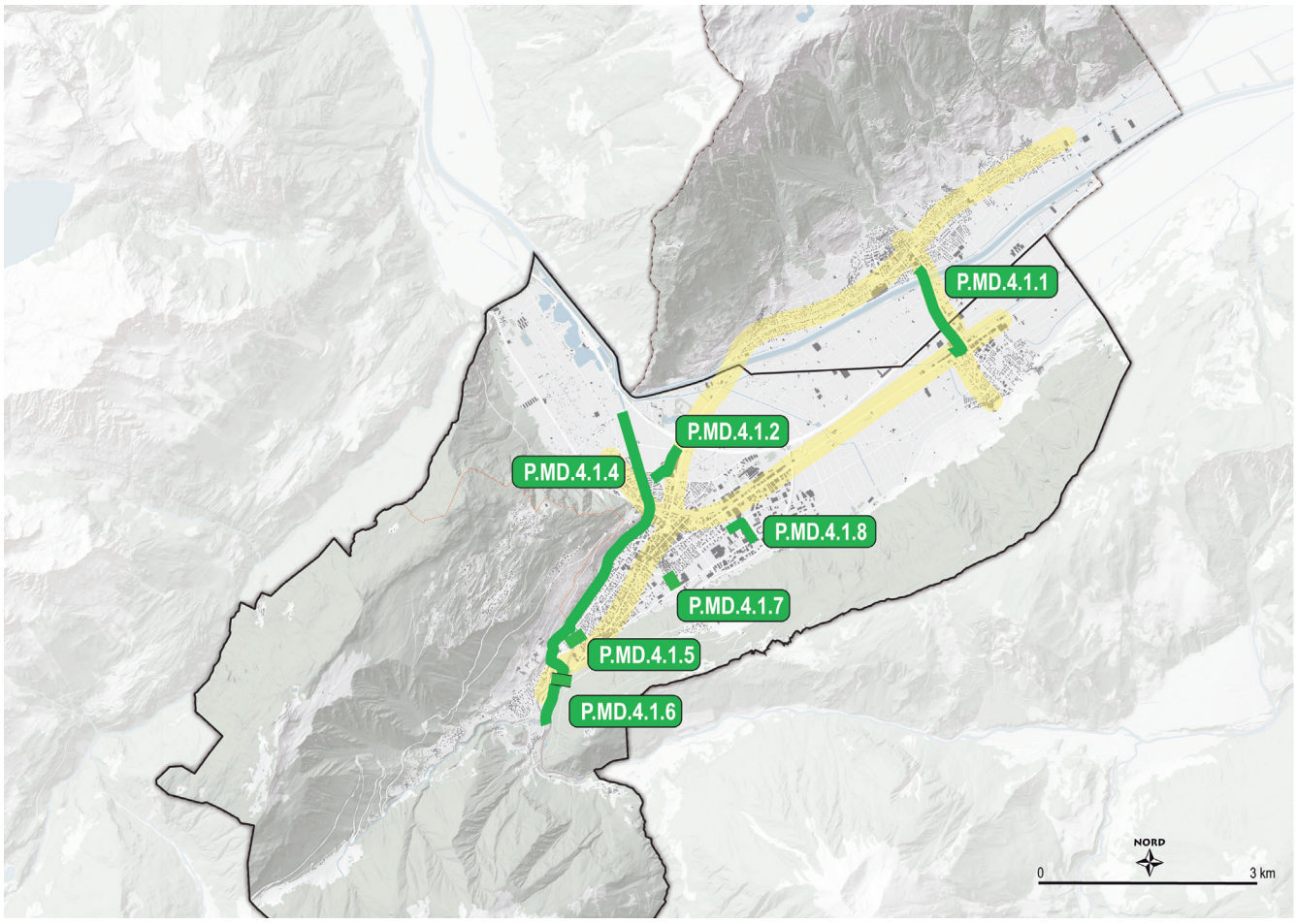
Coût du paquet

12’690’000 CHF HT

Description de la conception

Le diagnostic a permis de relever le fort potentiel de l’agglomération du Coude du Rhône en termes de déplacements modes doux (topographie, relatives courtes distances, etc.) que ce soit pour les déplacements pendulaires ou de loisirs. Cependant de nombreuses faiblesses ont malgré tout été identifiées (discontinuités, points dangereux, manque d’attractivité, maillage insuffisant, etc.). De plus, les conditions de stationnement vélo dans l’agglomération sont aujourd’hui lacunaires. Les emplacements sont pour l’heure très ponctuels sur le domaine public. En cohérence avec le concept mobilité douce (piétons et vélos) élaboré à l’échelle de l’agglomération, le présent paquet de mesures propose différents aménagements ponctuels ou liaisons, en priorité A. L’objectif global est d’améliorer le réseau existant, voire de le compléter selon les besoins identifiés et d’offrir les conditions nécessaires pour un stationnement vélo sécurisé, visible, correctement dimensionné afin de disposer de meilleures conditions d’accueil aux générateurs et de rabattement sur les pôles de transports publics pour promouvoir les déplacements vélos pendulaires. Ensemble, ces sous-mesures permettront de disposer à terme d’un véritable réseau mobilité douce qualitatif (sécurisé, continu et maillé) à l’échelle de l’agglomération.
A noter qu’un plan sectoriel mobilité douce est en cours pour les communes de Martigny, Martigny-Combe, Fully et Saxon.

Représentation cartographique des mesures partielles



Mesures partielles

		Coût global	Coût VACo	Coût hors VACo
P.MD.4.1.1	Liaison cyclable entre Charrat et Fully	3'900'000 CHF HT	1'750'000 CHF HT	2'150'000 CHF

La liaison entre les villages de Charrat et Fully est très routière. La route cantonale RC73 ne dispose d'aucun aménagement cyclable et la limitation de vitesse (60km/h) la rend inconfortable pour les déplacements à vélo, voire dangereuse. Conformément au plan directeur vélo de Fully, il est ainsi proposé de mettre en œuvre une véritable liaison en site propre pour les vélos afin de relier Charrat (sa gare et son réseau de mobilité douce interne) à Fully (et son réseau de mobilité douce interne) et au Rhône.

Instance(s) responsable(s) : SDM
Instance(s) concernée(s) : Communes de Martigny et de Fully, SPCR
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.2, S.MD.3, S.TP.3, S.U.2
Mètres linéaires de la mesure MD : périmètre VACo : 500ml / hors périmètre VACo : 850ml

P.MD.4.1.2	Liaison cyclable entre Martigny et Fully	**Coûts**	795'000 CHF HT

Actuellement, la liaison mobilité douce entre Martigny et Fully est existante, pour une bonne partie en site propre, en parallèle de la RC71. Il s'agit d'un axe stratégique, car il relie Fully à Martigny (à ses emplois et sa gare). Un fort potentiel est à exploiter de cet axe qui manque aujourd'hui d'attractivité et qui doit être prolongé jusqu'au réseau mobilité douce interne de Martigny. Il est prévu une piste cyclable entre le passage inférieur sous l'autoroute A9 (route du Battoir) jusqu'à la passerelle du Courvieux selon le projet existant.

Instance(s) responsable(s) : Commune de Martigny
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.2, S.U.2

P.MD.4.1.3	Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération	**Coûts**	300'000 CHF

Selon les plans directeurs vélo communaux respectifs, 200 places vélo seront aménagées (100 couvertes et 100 en plein air). De plus, en cohérence avec la stratégie des transports individuels motorisés qui prévoit de disposer de P+marche et P+vélo, les parkings principaux en entrée de ville sont équipés de points de stationnement couverts et sécurisés afin de favoriser le report modal des transports individuels motorisés aux modes doux pour rejoindre les centres des localités. Les places de stationnement sécurisées (vélo-station) prévues aux gares sont intégrées dans les fiches des plateformes multimodales.

Instance(s) responsable(s) : Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.2, S.TP.3, S.U.2

P.MD.4.1.4	Liaison mobilité douce Martigny-Combe – Martigny (le long de la Dranse)	**Coûts**	3'627'500 CHF HT

En lien avec le projet de renaturation de la Dranse en cours (élargissement des berges et sécurisation), il est prévu que le cours d'eau devienne un support de mobilité douce pour les déplacements quotidiens (liaison directe depuis Martigny-Combe jusqu'au centre-ville de Martigny – mesure P.MD.4.1.5) et de loisirs. Pour valoriser et sécuriser cet itinéraire en site propre, la berge Est est affectée aux piétons, respectivement celle à l'Ouest aux vélos. En plus d'un accès aux berges facilités (pentes douces aménagées, franchissements, etc.), il est prévu un traitement qualitatif (plantation de diverses essences, mobilier urbain, etc.) pour encourager les déplacements actifs au sein de cet espace naturel à proximité du centre-ville. Une passerelle mobilité douce en franchissement de la Dranse à la hauteur du barrage filtrant est également prévue pour relier les deux rives.
Instance(s) responsable(s) : Commune de Martigny, Commune de Martigny-Combe
Instance(s) concernée(s) : SPCR
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.4, S.P.1, S.P.3

P.MD.4.1.5	Passerelle mobilité douce Les Creusats – Fusion	**Coûts**	1’500’000 CHF HT

Une passerelle mobilité douce en franchissement de la Dranse est projetée entre les quartiers résidentiels des Creusats (Martigny-Combe) et de la Fusion (Martigny) afin de garantir une liaison directe entre les deux communes. Cette passerelle permet de compléter le réseau mobilité douce selon les lignes de désir identifiées dans le concept mobilité douce. Elle permet aux piétons et aux vélos de bénéficier d’un franchissement en site propre pour rejoindre l’itinéraire mobilité douce quotidien et de loisirs en rabattement sur le centre-ville de Martigny (P.MD.4.1.4).

Instance(s) responsable(s) : Communes de Martigny et Martigny-Combe
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.P.1, S.P.3

P.MD.4.1.6	Passage passerelle mobilité douce Martigny-Croix	**Coûts**	700’000 CHF HT

En lien avec le réaménagement du hub de Martigny-Croix (PM.4.3), une passerelle mobilité douce en franchissement de la Dranse est prévue pour faciliter et sécuriser l’accès des piétons et vélos depuis/vers les villages de Martigny-Combe. Cette passerelle se raccroche également sur la liaison mobilité douce le long de la Dranse direction Martigny (P.MD.4.1.4) et/ou direction Bovernier (P.MD.4.2.3).

Instance(s) responsable(s) : Communes de Martigny et Martigny-Combe
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.P.1, S.P.3

P.MD.4.1.7	Passage inférieur mobilité douce (rue d’Octodure)	**Coûts**	1’500’000 CHF HT

En lien avec la nouvelle halte ferrivaire Martigny-Expo (PRODES), il est prévu de supprimer le passage à niveau routier et de réaliser un passage inférieur pour les modes doux uniquement permettant de garantir des liaisons sécurisées entre le centre-ville de Martigny (et sa gare principale) et les différents générateurs situé au Sud des voies que sont le CERM, la zone sportive, le camping et le tennis.

Instance(s) responsable(s) : Commune de Martigny
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.P.1, S.P.3

P.MD.4.1.8	Aménagement cyclable sur les rues du Verdan/Finettes à Martigny	**Coûts**	317’500 CHF HT

Les routes du Verdan et des Finettes sont au cœur de la zone industrielle de Bevignoux. Ces routes limitées à 50km/h ne disposent aujourd’hui d’aucun aménagement pour les vélos. Des aménagements cyclables sont prévus sur ces axes pour garantir une certaine perméabilité cyclable dans la zone industrielle. Cette mesure est liée à la mesure P.MD.4.2.5 facilitant l’accès à l’artère de la zone industrielle, la rue du Simplon.

Instance(s) responsable(s) : Commune de Martigny
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.2

P.MD.4.1.9	Concept bornes de recharges vélo à l'échelle de l'agglomération	**Coûts**	50'000 CHF HT

Finalement afin de faciliter la mobilité douce pour les déplacements sur les coteaux et de s'adapter à l'essor du vélo électrique, il est envisagé de mettre à disposition des stations de recharge pour vélos électriques aux emplacements stratégiques, surtout pour les villages des coteaux (Chemin, Ravoire, Chiboz, etc), voire également dans les gares et les zones à forte concentration d'emplois (Place Centrale, zone industrielle, etc.).
Instance(s) responsable(s) : Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.2, S.U.2

D.MD.4.1 RUE CYCLABLE À FULLY
FICHE DE DOCUMENTATION – PRIORITÉ AVE

Instance(s) responsable(s)	Commune de Fully	**Instance(s) concernée(s)**	-

Description

État actuel
La route Nord du Canal présente un formidable potentiel en tant qu'axe mobilité douce structurant en parallèle de la RC71 et s'étirant sur quasiment toute la longueur Est-Ouest du territoire communal de plaine de la commune de Fully. Cet itinéraire est déjà très fréquenté par les modes doux, notamment par les écoliers. Cependant, la quasi-totalité des carrefours avec les perpendiculaires est marquée par une perte de priorité en sa défaveur. Cet itinéraire, bien que direct, manque ainsi de continuité et surtout de visibilité.

État attendu
Il est prévu d'aménager une rue cyclable (aménagement validé par l'OFROU à partir du 1er janvier 2020) afin de permettre une circulation sûre et rapide des cyclistes. Les voitures sont autorisées à y circuler, mais les vélos ont la priorité (signalisation et marquage ad hoc).

Stratégies sectorielles

S.MD.1, S.DM.2

Lien avec les autres mesures

Cette mesure est en lien avec la mesure U.EP.4.5 concernant la requalification des espaces publics de l'axe structurant Fully et avec les paquets de mesures mobilité douce qui visent à améliorer et sécuriser le réseau cyclable de l'agglomération.

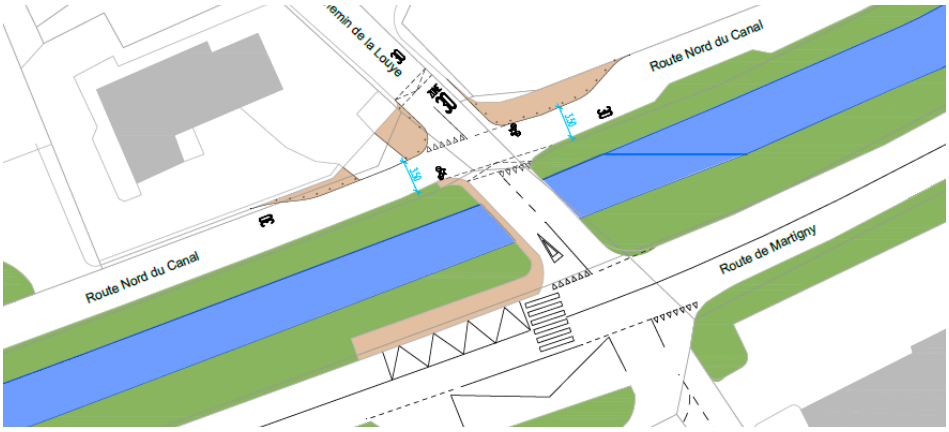
Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond au besoin d'action (1.1) de disposer d'un réseau sécurisé et prioritaire pour la mobilité douce.
Utilité : CE1 : L'utilité principale de la mesure est de favoriser la mobilité douce au profit des transports individuels motorisés.

État de la planification et mise en oeuvre

Plan directeur de la mobilité douce intégrant cette mesure (2019-2020).
Études (avant-projet et projet d'exécution) en cours (2020-2021).
Mise en œuvre planifiée sur 2021-2022.

Plan selon état d'avancement



Source : Avant-projet, Citec

P.MD.4.2 PAQUET DE MESURES BÉNÉFICIANT DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES

MOBILITÉ DOUCE – PRIORITÉ B

Coût du paquet

5’051’000 CHF HT

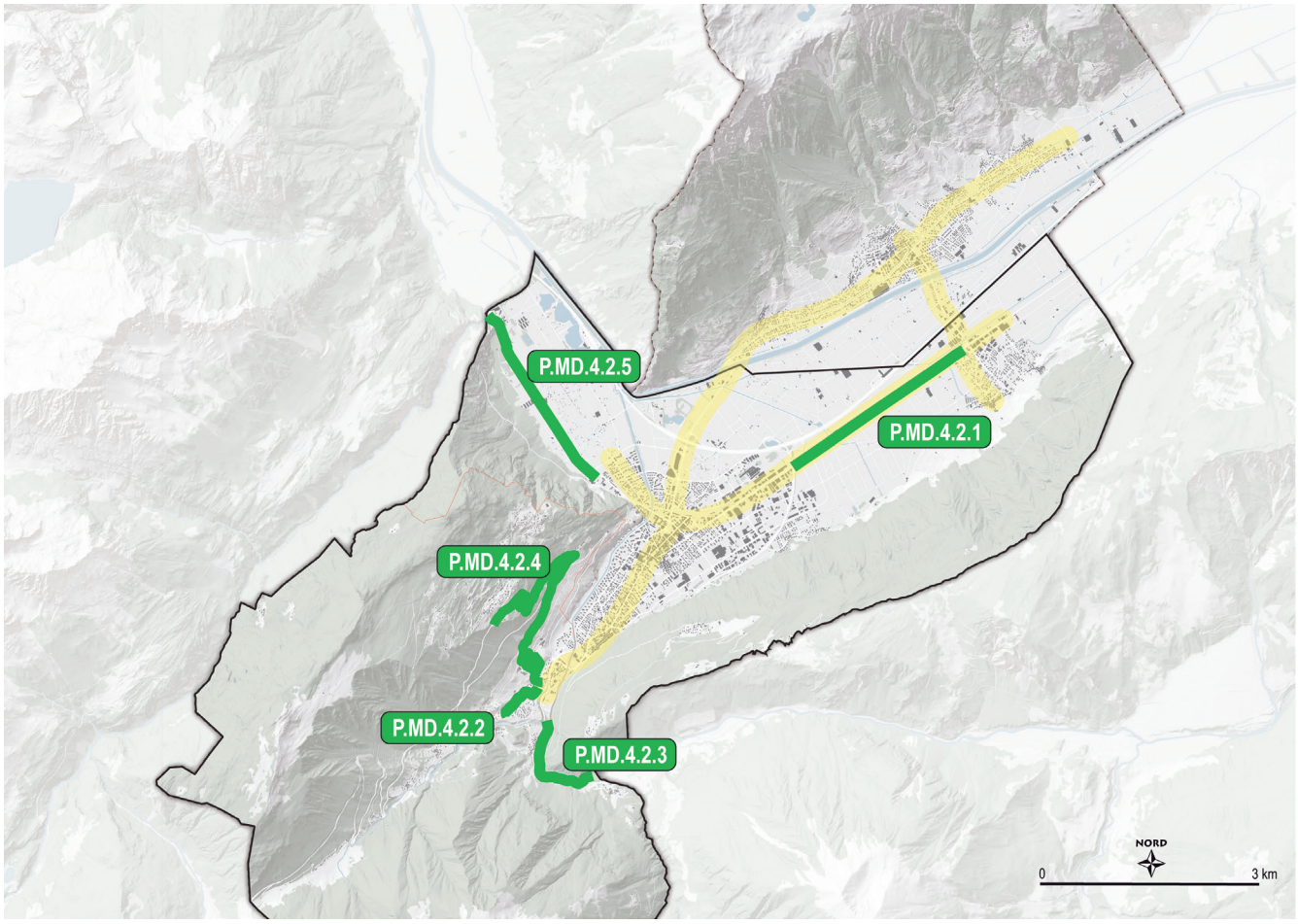
Description de la conception

Le diagnostic a permis de relever le fort potentiel de l’agglomération du Coude du Rhône en termes de déplacements modes doux (topographie, relatives courtes distances, etc.) que ce soit pour les déplacements pendulaires ou de loisirs. Cependant de nombreuses faiblesses ont malgré tout été identifiées (discontinuités, points dangereux, manque d’attractivité, maillage insuffisant etc.).

En cohérence avec le concept mobilité douce (piétons et vélos) élaboré à l’échelle de l’agglomération, le présent paquet de mesures propose différents aménagements ponctuels ou liaisons, en priorité B, pour améliorer le réseau existant, voire le compléter selon les besoins identifiés. Ensemble, ces sous-mesures permettront de disposer à terme d’un véritable réseau mobilité douce qualitatif (sécurisé, continu et maillé) à l’échelle de l’agglomération.

A noter qu’un plan sectoriel mobilité douce est en cours pour les communes de Martigny, Martigny-Combe, Fully et Saxon

Représentation cartographique des mesures partielles



Mesures partielles

P.MD.4.2.1	Liaison cyclable entre Martigny et Charrat	**Coûts**	1’800’000 CHT HT

En cohérence avec la vision et les stratégies, il est prévu une liaison cyclable sécurisée entre Martigny et Charrat. Aujourd’hui, l’axe cantonal RCT9 reliant Martigny et Charrat dispose de bandes cyclables. L’objectif est de disposer d’un aménagement cyclable en site propre pour sécuriser et favoriser les déplacements pendulaires (itinéraire direct) entre les deux localités depuis la fin de la zone à bâtir de Martigny jusqu’à hauteur de la gare de Charrat. Le support et l’emplacement de cet itinéraire sont à définir dans le cadre du plan sectoriel de mobilité douce de la région (en cours).

Instance(s) responsable(s) : SDM
Instance(s) concernée(s) : Commune de Martigny
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.2

P.MD.4.2.2	Liaison cyclable entre Martigny-Combe et Martigny	**Coûts**	15’000 CHF HT

En complément à la mise en zone 30 généralisée sur le réseau routier communal en zone à bâtir de Martigny-Combe, il est prévu de sécuriser le vélo (minimum à la montée) sur la route des Rappes (RC 414) pour les déplacements pendulaires en échange avec Martigny (et son réseau MD interne) et les gares ferroviaires en plaine (Martigny-Croix, Martigny CFF). À ce stade seul du marquage (bande cyclable) est prévu.

Instance(s) responsable(s) : SDM
Instance(s) concernée(s) : Commune de Martigny-Combe
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.2

P.MD.4.2.3	Liaison mobilité douce entre Martigny-Combe et Bovernier	**Coûts**	1’630’000 CHF HT

L’objectif est d’aménager un cheminement modes doux (piétons et vélos) entre les deux localités pour les déplacements quotidiens, les distances en jeu étant tout à fait adaptées au vélo (ou au vélo électrique considérant la topographie) mais avec un axe routier national (N21) pas du tout adapté aux modes doux (>15’000 vhc/j). Cette mesure est liée à la mesure P.MD.4.1.4 qui permettra à terme de disposer d’un itinéraire modes doux entre Bovernier, Martigny-Combe et Martigny, jusqu’au Rhône.

Instance(s) responsable(s) : Commune de Martigny-Combe
Instance(s) concernée(s) : Commune de Bovernier
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.2, S.MD.3, S.P.1

P.MD.4.2.4	Liaison cyclable entre Ravoire et Martigny-Croix	**Coûts**	100’000 CHF HT

Afin de relier la localité de Ravoire au centre de la commune (Martigny-Croix), pour permettre ensuite un accès au hub multimodal de Martigny-Croix ainsi qu’au centre-ville de Martigny, il est prévu de sécuriser les déplacements vélos pendulaires sur le réseau routier secondaire, notamment les franchissements avec la route de la Forclaz et de proposer, en accompagnement, une signalisation ad hoc afin d’identifier l’itinéraire à privilégier parmi les nombreux axes secondaires.

Instance(s) responsable(s) : SDM, Commune de Martigny-Combe
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.2

P.MD.4.2.5	Liaison cyclable entre Martigny et Vernayaz	**Coûts**	1'506'000 CHF HT

En cohérence avec la vision et les stratégies, il est prévu de disposer d'une liaison directe entre Martigny et le quartier de la Verrerie pour les déplacements pendulaires. Cet itinéraire vient se raccrocher à la future passerelle en franchissement du Trient reliant la Verrerie (et à terme jusqu'à Vernayaz). Le support et l'emplacement de cet itinéraire sont à définir dans le cadre du plan sectoriel de mobilité douce de la région (en cours). En fonction de l'itinéraire retenu, il s'agit principalement de régulariser le statut du vélo sur cet axe agricole (cohabitation avec le trafic agricole).

Instance(s) responsable(s) : Commune de Martigny
Instance(s) concernée(s) : -
Stratégies sectorielles : S.MD.1, S.MD.2

GM.4.1	COMMUNAUTÉ TARIFAIRE *FICHE DE DOCUMENTATION - PRIORITÉ BVE*		
Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully	**Instance(s) concernée(s)**	CFF, TMR, Car Postal, BUM, SDM
Description	**État actuel** Aujourd'hui, la tarification des transports publics est unifiée pour les lignes de bus urbaines et régionales à l'intérieur du périmètre urbain de Martigny. **État attendu** La politique tarifaire des transports publics doit être unifiée à l'échelle de l'agglomération, sous la forme d'une zone unique. La forte imbrication sur le territoire de l'agglomération des dessertes urbaines et régionales, en particulier le rôle « urbain » des lignes ferroviaires MC et MO et les liaisons ferroviaires (RER et MC) permettant de desservir les quartiers éloignés du centre-ville (Charrat, la Verrerie) justifient le besoin d'une tarification pleinement intégrée. À noter que les éventuelles différences de prix entre la tarification officielle (selon les prescriptions en vigueur pour les tarifs et prescriptions du Service direct) et celle retenue pour les transports publics au sein de l'agglomération sont à la charge des communes. La mise en œuvre d'une éventuelle communauté tarifaire sera évaluée à la suite d'études complémentaires afin de définir notamment la gouvernance, la tarification, etc. La cohérence avec les tarifications adoptées dans d'autres domaines (stationnement, P+R, etc.) est également essentielle afin d'inciter les habitants à utiliser les réseaux de transports publics autant que possible dès le domicile et jusqu'à la fin de la chaîne de déplacement. Enfin, il y a lieu enfin de développer des offres et produits tarifaires favorisant l'intermodalité et promouvant les transports publics auprès d'une clientèle élargie : produits combinés avec les vélostations, les P+R, l'auto partage, pass touristiques, promotion auprès des entreprises, transport du vélo sur certaines liaisons, etc.		
Stratégie sectorielle	S.TP.2, S.TP.4, S.U.3		
Lien avec les autres mesures	Cette mesure est en lien avec la mesure qui traite du réseau de bus d'agglomération – TP.4.2.		
Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond au besoin d'action (1.2) d'améliorer les qualités de services pour les usagers en simplifiant et clarifiant les démarches afin de favoriser le report modal. **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de la mesure est d'améliorer le système des transports publics en les rendant plus attractifs et de favoriser l'intermodalité (transports publics et mobilité douce tout particulièrement).		
État de la planification et mise en oeuvre	Études préliminaires (2023-2024).		

GM.4.2 COMMUNICATION ET PROMOTION DE LA MOBILITÉ ALTERNATIVE À LA VOITURE

FICHE DE DOCUMENTATION - PRIORITÉ AVE

Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully	**Instance(s) concernée(s)**	Associations, magasins de la région

Description

État actuel

Aujourd'hui, il existe déjà des mesures d'accompagnement pour la promotion du réseau de bus (flyer horaire, etc.). Les communes de Martigny et Martigny-Combe (via l'association des bus urbains) offrent la gratuité aux séniors (>65 ans) domiciliés à Martigny et Martigny-Combe sur les lignes urbaines et régionales.

Même si les déplacements pendulaires effectués à vélo sont de plus en plus nombreux sur le territoire de l'agglomération, la promotion du vélo et de la marche fait encore défaut. À l'instar de la promotion des transports publics, la communication sur les modes doux doit être développée pour créer au sein de la population de l'agglomération une réelle culture vélo. En parallèle des améliorations infrastructurelles, il est important d'encourager ces pratiques actives et de les soutenir.

État attendu

L'objectif est de communiquer sur les mesures infrastructurelles mises en place pour améliorer le confort des usagers dans les transports publics (qualité des aménagements, temps d'attente réduits, etc.) ou dans leurs déplacements en tant que piétons et/ou cyclistes (sécurisation des points noirs, tracés directs, etc.) pour favoriser l'utilisation de ces modes. Les mesures sont les suivantes :

- Communication sur l'amélioration du réseau de bus urbain et sur leurs interfaces.
- Mise sur pied de panneaux d'information en temps réel.
- Communication sur le réseau piéton / réseau cycliste, avec des itinéraires préférentiels (carte piéton/vélo à l'échelle de l'agglomération).
- Soutien à la mise en place de journées dédiées à la mobilité (semaine de la mobilité, etc.) et les évènements liés au vélo (Tour de Romandie, Tour des Station, etc.).
- Promotion de cours vélo pour tout public (famille, pendulaires, etc.) mis en place notamment par le TCS et Pro Vélo.
- Test de vélos électriques destinés aux habitants de l'agglomération en partenariat avec les commerçants locaux.
- Contrôles gratuits des vélos privés (check-up et petites réparations) dans les magasins de la région.

Stratégie sectorielle	S.MD.3
Lien avec les autres mesures	Cette mesure est en lien avec toutes celles visant à améliorer le système de transports publics : les mesures concernant les interfaces multimodales (PM4.1 à PM.4.6), celles concernant le réseau de bus (TP.4.1, TP.4.2) et les paquets de mesures mobilité douce ayant pour but de compléter et sécuriser les réseaux piétons et cyclables (P.MD.4.1, P.MD.4.2).
Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond au besoin (1.1) de promouvoir l'utilisation des transports publics et des modes actifs dans les déplacements quotidiens et de loisirs. **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de cette mesure est de faire naître une réelle culture « mobilité active » au sein de l'agglomération pour favoriser un report modal vers les transports publics et la mobilité douce.
État de la planification et mise en oeuvre	Mise en œuvre échelonnée entre 2021 et 2024.

GM.4.3 MODIFICATION/HARMONISATION DES RÈGLEMENTS COMMUNAUX DU STATIONNEMENT (SUR FONDS PRIVÉ)

FICHE DE DOCUMENTATION - PRIORITÉ BVE

Instance(s) responsable(s)	Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully	**Instance(s) concernée(s)**	SDT

Description

État actuel

Aujourd'hui, les communes de l'agglomération doivent respecter l'article 47 OAT, édité par la Confédération, lors de la construction d'un nouveau bâtiment, notamment pour définir le besoin en stationnement. La norme VSS-40281 est également une référence pour établir ce besoin. Toutefois, les préconisations en matière de stationnement dans les règlements communaux (RCCZ) varient selon les communes de l'agglomération.

État attendu

Dans le cadre des prochaines révisions de règlements communaux, les dispositions relatives au dimensionnement, à l'aménagement et à la gestion du stationnement des voitures, des vélos et des deux-roues motorisés seront actualisées et complétées.

Ces dispositions tiendront compte des directives et règlements cantonaux en vigueur, des principes de la politique de stationnement développée à l'échelle de l'agglomération (sur fonds privé et sur fonds public) et des dernières normes VSS applicables en la matière. Elles pourront également intégrer des exigences concernant l'établissement de plans de mobilité d'entreprises (entreprises de plus 50 personnes), la mutualisation des rampes d'accès, etc.

Des dispositions concernant les possibilités de recharge des véhicules électriques devront également être instaurées, dans les garages privés et sur les lieux de travail principalement. De même, des conditions d'aménagement pour le stationnement extérieur devront être respectées pour favoriser la perméabilité des sols et leur intégration au sein des espaces extérieurs.

Il est notamment indispensable que les règlements tiennent compte d'un zonage permettant de définir des ratios inférieurs pour les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics. Des minima, mais aussi et surtout des maxima pourront être définis dans certaines zones (tout particulièrement en lien avec les activités). Les règlements devront également tenir compte des nouvelles formes d'habitats (écoquartiers, logements sans voiture), si celles-ci peuvent prouver leur utilisation réduite de la voiture individuelle. Enfin, une complémentarité d'usage avec une offre de stationnement existante peut être proposée par les requérants (mutualisation).

Concernant le stationnement vélo, il devra suivre les recommandations de l'OFROU tant au niveau de l'offre à assurer que des conditions de stationnement (pour les habitants comme pour les visiteurs). Une attention particulière devra également être apportée aux possibilités de recharge des vélos électriques.

Stratégie sectorielles	S.TIM.4, S.U.1, S.U.2
Lien avec les autres mesures	Cette mesure est en lien avec la mesure visant à promouvoir la mobilité alternative à la voiture – GM.4.2 et par extension à l'ensemble des mesures visant à améliorer le système de transports publics et les réseaux de mobilité douce.
Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure mesure répond au besoin d'adapter les règlements aux nouveaux comportements et nouvelles formes de mobilité, en cohérence avec les règlementations communales du stationnement dans l'agglomération. **Utilité :** CE1 : l'utilité principale de la mesure est de réduire la croissance du trafic automobile dans l'agglomération au profit des transports publics et de la mobilité douce. CE4 : cette mesure permet également de réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources.
État de la planification et mise en oeuvre	Mise en œuvre progressive dans le cadre des révisions de PAZ.

Deuxième partie | Volet mesures

06

Paysage **384**

6.1 Agriculture (PA) **387**

6.2 Biodiversité (PB) **391**

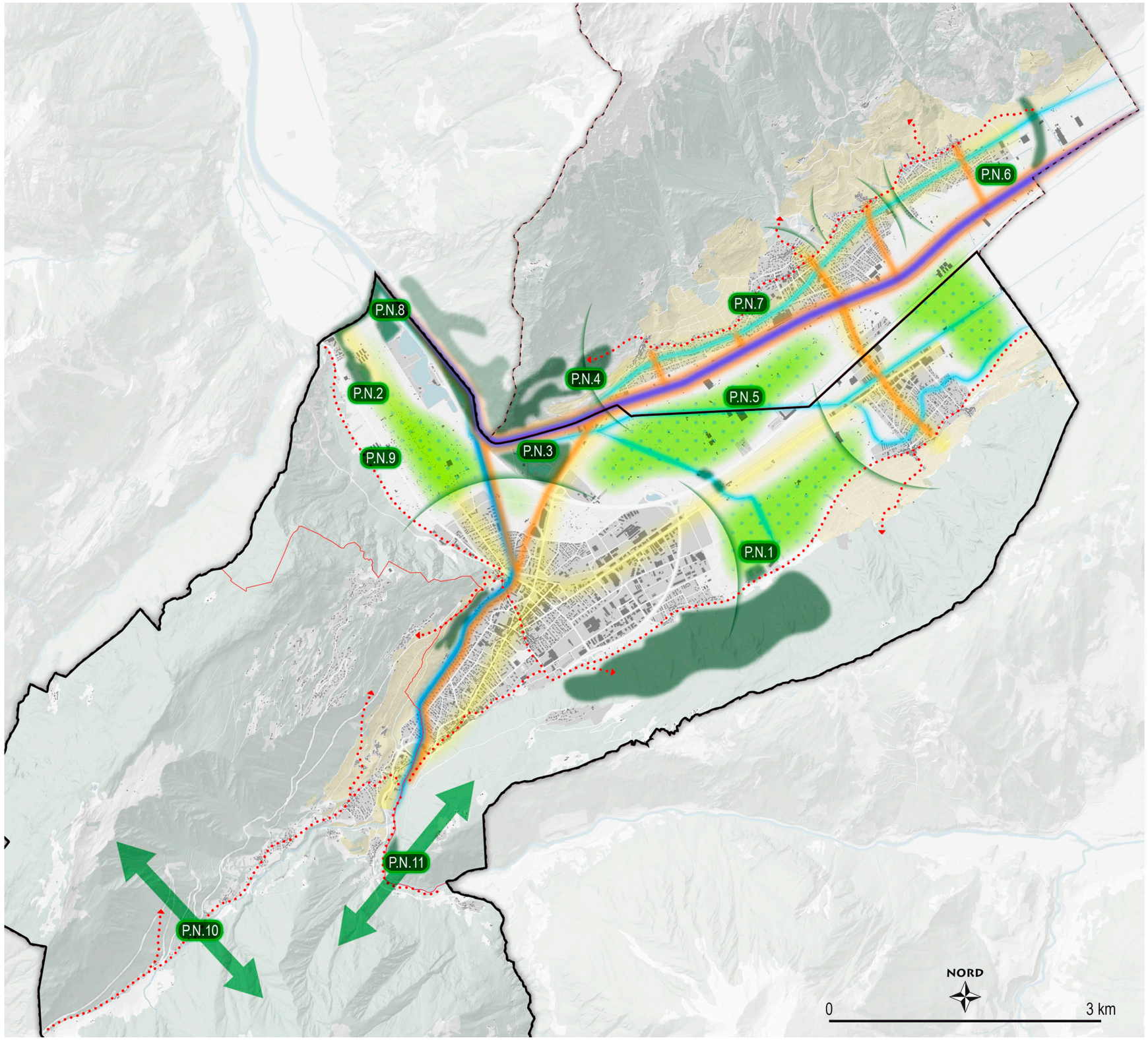
6.3 Rhône et grand paysage (PR) **403**

6. Mesures Paysage

Tableau 25 – Liste des mesures – paysage

Catégorie	Code	Nom de la mesures	Priorité
Agriculture	P.A.4.1	Cœurs agricoles	A
Biodiversité	P.B.4.1	Revitalisation des berges de la Dranse	A
	P.B.4.2	Revitalisation des canaux	A / B
	P.B.4.3	Projets « nature »	A / B
Rhône et grand paysage	P.R.4.1	Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône (R3)	A / B / C
	P.R.4.2	Prolongation des espaces publics vers le Rhône	A / B
	P.R.4.3	Valorisation du paysage du Coude du Rhône	A

Localisation des mesures PAYSAGE



Code	Mesures
	Rhône et grand paysage
P.R.4.1	Coordination avec le projet R3
P.R.4.2	Prolongation des espaces publics vers le Rhône
P.R.4.3	Valorisation du paysage du Coude du Rhône
	Agriculture
P.A.4.1	Coeurs agricoles
	Biodiversité
P.B.4.1	Revitalisation des berges de la Dranse
P.B.4.2	Revitalisation des canaux
P.B.4.3	P.N.X Projets «nature»

Césure paysagère

Zones nodales propice à la biodiversité

Corridor biologique à rétablir

Périmètre VACo

Périmètre fonctionnel

Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021
V3. 23.06.2021

P.A.4.1 CŒURS AGRICOLES

Catégorie	Agriculture	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Martigny, Fully	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SCA, SDT, SFCEP, SDM, SPCR), ADSA, CVA
Stratégie sectorielle	S.P.2		

Description

État actuel

L'agriculture de plaine est une composante importante du tissu économique et culturel du Coude du Rhône tout comme son paysage. Cependant, celle-ci fait face à de fortes pressions, ses surfaces diminuant progressivement en raison des extensions de zones à bâtir, du développement d'infrastructures ou encore de la définition de secteurs de compensations écologiques. Sur les terres agricoles restantes, les conflits d'usages (mobilités, nature, loisirs), le manque d'installations adaptées aux pratiques agricoles professionnelles ou encore les problèmes de répartition et d'accès aux ressources (notamment à l'eau) compliquent davantage le travail des exploitants qui jouent pourtant un grand rôle dans la préservation de la biodiversité et de la diversité paysagère ainsi que dans la production de denrées alimentaires à l'échelle locale et nationale.

État attendu

Une coordination des terres agricoles au niveau intercommunal en instaurant une gestion par « cœur agricole » permet dès lors de mieux gérer ces surfaces. Les cœurs agricoles sont des ensembles continus de terres agricoles, dans lesquels les intérêts agricoles sont à favoriser en coordination avec les autres objectifs de l'aménagement du territoire (réseaux d'accessibilité, liaisons biologiques, renaturation de cours d'eau, etc.).

Au sein des cœurs agricoles, sont distingués les périmètres centraux, où la priorité est donnée à l'agriculture intensive et les périmètres périphériques, à proximité des zones urbanisées ou naturelles, où peut se mettre en place une plus grande mixité d'usages (mobilité douce, agriculture extensive, jardins familiaux, zone agricole spéciale, zone de traitement de produits phytosanitaires, surfaces de compensation biologique, etc.). Cette structuration permet une gestion rationalisée et un fonctionnement amélioré, notamment en minimisant les conflits d'usage.

Il est donc proposé de réaliser trois planifications agricoles, chacune étant liée à un cœur agricole :

P.A.4.1a Cœur Vernayaz - Martigny

Surfaces estimatives : 209 hectares

Problèmes actuels : conflits d'usages, coordination avec R3, déficit environnemental de certains canaux, grandes barrières écologiques (autoroutes, route cantonale, chemin de fer).

Objectifs :

- Détermination de principes de gestion des circulations motorisées (cheminements mixtes / routes essentiellement agricoles, etc.).
- Détermination des différents itinéraires « modes doux » selon les usages.
- Coordinations avec le projet R3.
- Amélioration et sauvegarde des fonctions écologiques sur l'ensemble du cœur.
- Encadrement de l'agriculture de loisirs.
- Mise en place d'une gestion des franges (interface agriculture / urbanisation).
- Définition d'une ou plusieurs zones agricoles spéciales.
- Détermination d'un éventuel besoin d'un centre de traitement des produits phytosanitaires pour l'ensemble du cœur agricole.

Projets en cours :

- Réaménagement du Trient à Vernayaz en collaboration avec Martigny.

P.A.4.1b Cœur Martigny-Charrat-Fully
Surfaces estimatives : 709 hectares
Problèmes actuels : conflits d'usages, coordination avec R3, déficit environnemental de certains canaux, grandes barrières écologiques (autoroutes, route cantonale, chemin de fer).
Objectifs :
- Détermination de principes de gestion des circulations motorisées (cheminements mixtes / routes essentiellement agricoles, etc.).
- Détermination des différents itinéraires « modes doux » selon les usages.
- Coordinations avec le projet R3.
- Amélioration et sauvegarde des fonctions écologiques sur l'ensemble du cœur.
- Encadrement de l'agriculture de loisirs.
- Mise en place d'une gestion des franges (interface agriculture / urbanisation).
- Définition d'une ou plusieurs zones agricoles spéciales.
- Détermination d'un éventuel besoin d'un centre de traitement des produits phytosanitaires pour l'ensemble du cœur agricole.

Projets en cours :
- Canal du Toléron
- Canal du Syndicat
- Gouilles du Rosel

P.A.4.1c Cœur Charrat-Fully-Saxon:
Surfaces estimatives : 594 hectares
Problèmes actuels : conflits d'usages, conflit entre trafic agricole et accès à la zone à bâtir (route des Grandes Barres), coordination avec R3, déficit environnemental de certains canaux, grandes barrières écologiques (autoroutes, route cantonale, chemin de fer)
Objectifs et enjeux :
- Détermination de principes de gestion des circulations motorisées (cheminements mixtes / routes essentiellement agricoles, etc.).
- Détermination des différents itinéraires « modes doux » selon les usages.
- Coordinations avec le projet R3.
- Amélioration et sauvegarde des couloirs écologiques sur l'ensemble du cœur.
- Mise en place d'une gestion des franges (interface agriculture / urbanisation).
- Définition d'une ou plusieurs zones agricoles spéciales.
- Détermination d'un éventuel besoin d'un centre de traitement des produits phytosanitaires pour l'ensemble du cœur agricole.

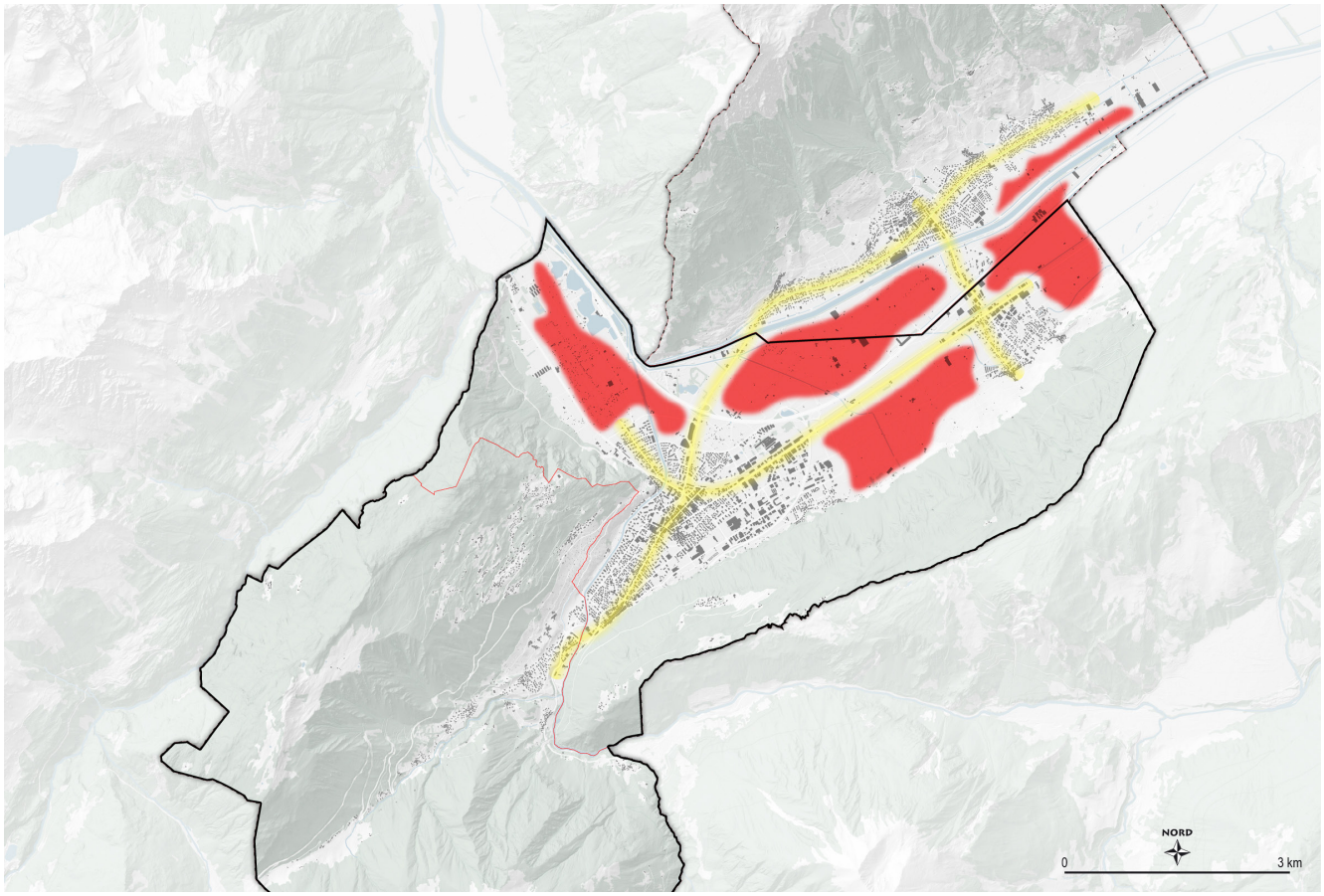
Projets en cours :
- Canal du Toléron.

Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond au besoin (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie et (2.3) de valoriser la zone agricole dans son ensemble et optimiser son utilisation. **Utilité :** CE1.5 : Une des utilités de la mesure est la réduction des conflits d'usages entre exploitants et modes doux. CE3.1 : Elle permet également un accroissement de la sécurité objective pusiqu'à terme, les flux des différents usagers de la plaine du Rhône seront mieux canalisés. CE4.4 : Finalement, une mise en valeur des espaces ouverts, naturels et paysagers est envisagée par une meilleure prise en compte des problématiques agricoles (production locale, biodiversité) dans l'aménagement du territoire.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Intentions
Calendrier de mise en oeuvre	Lancement des planifications des cœurs agricoles : 2022-2028
Autre	
Fiches concernées du PDc	A.1, A.2, A.3, A.4, A.6, A.8, A.9, A.11, A.12, A.13, B.6, C.1, C.8, E.3 — **Fiches concernées du PDi** N.2.1
Lien avec les autres mesures	**U.N.4.1** Traitement des franges urbaines **U.DR.4.1** Équipements et attracteurs de rayonnement régional **P.R.4.1** Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône **P.R.4.3** Valorisation du paysage du Coude du Rhône **P.B.4.1** Revitalisation des berges de la Dranse **P.B.4.2** Revitalisation des canaux **P.B.4.3** Projets « nature »
Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☐ Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / **OFo** / **OPN** ☒ **Dangers naturels** Agriculture ☒ **Surfaces d'assolement**

Documents mis à disposition

- Étude préliminaire – Accompagnement agricole (EPAA) MP Coude de Martigny, Groupement EPAA Coude de Martigny, 2019.
- Agglo Valais Central – PA4 – Mesure P2. Team+, nomad architectes Valais sàrl, 2016.
- Planification agricole : Espace agricole de la plaine de Grône-Chalais-Sierre, stratégies et mesures. Repetti sàrl, B+C Ingénieurs SA, 2012.

Plan de situation



P.B.4.1 REVITALISATION DES BERGES DE LA DRANSE

Catégorie	Biodiversité	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Martigny, Martigny-Combe, Canton (SFCEP)	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDT, SDM, SPCR, SCA)
Stratégie sectorielle	S.P.1, S.P.3		
Description	**État actuel** Aujourd'hui, le cours de la Dranse a été en grande partie endigué afin de se prémunir des dangers naturels et pour limiter son emprise sur le territoire. Malheureusement, ce moyen de contrainte hydrique diminue fortement les fonctions biologiques et environnementales d'un cours d'eau de cette importance. En effet, les lits des rivières sont les principaux supports pour de nombreuses niches écologiques qui font office de corridors écologiques pour beaucoup d'espèces. Par ailleurs, l'aspect de détente lié aux voies de mobilités douces en bordure de la Dranse est aujourd'hui présent, mais affiche un important potentiel d'amélioration. **État attendu** Afin d'améliorer le potentiel écologique et ludique de la Dranse tout en gérant au mieux les risques liés aux crues, un élargissement du lit et une renaturation des rives et des digues doivent être entrepris. Par ailleurs, une requalification de ses berges permettra aux promeneurs et cyclistes de profiter d'un espace ludique et de qualité tout en profitant de chemins de mobilité douce sûrs et agréables entre Martigny-Combe et le Rhône.		
Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond au besoin (3.3) de poursuivre la logique de développement d'espaces publics en lien avec les cours d'eau. **Utilité :** CE1.5 : Une des utilités de la mesure est l'amélioration importante de la mobilité douce sur les rives de la Dranse en proposant un réaménagement qui permet une appropriation forte des usagers. CE2.3 : Ce réaménagement permet également une amélioration générale de la qualité des espaces publics aux abords du cours d'eau en augmentant la valeur d'usage de ces derniers. CE4.4 : Finalement, une meilleure mise en valeur des espaces ouverts, naturels et paysagers est à l'honneur puisqu'un projet paysager est prévu de Martigny-Croix à l'embouchure avec le Rhône.		
Réalisation			
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné		
État de planification	Avant-projet (2020-2021)		
Calendrier de mise en oeuvre	Date prévue du début des travaux du premier secteur : 2021-2022		

Autre

Fiches concernées du PDc	A.1, A.8, A.9, A.11, A.12, A.13, A.16, B.6, C.2, D.5	**Fiches concernées du PDi**	N1, N2, N3, N4, U1.1, M5

Lien avec les autres mesures

U.N.4.1 Franges urbaines
U.N.4.2 Nature en ville
P.A.4.1 Cœurs agricoles
P.R.4.1 Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône
P.R.4.2 Prolongation des espaces publics vers le Rhône
P.R.4.3 Valorisation du paysage du Coude du Rhône
P.B.4.3 Projets « nature »
P.MD.4.1.4 Liaison mobilité douce Martigny-Combe – Martigny (le long de la Dranse)

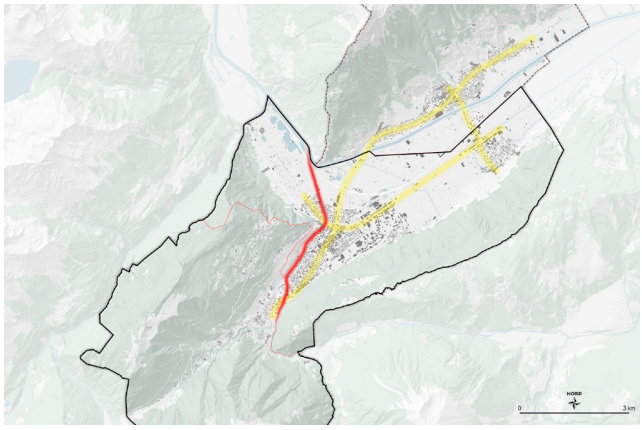
Impacts sur les domaines transversaux

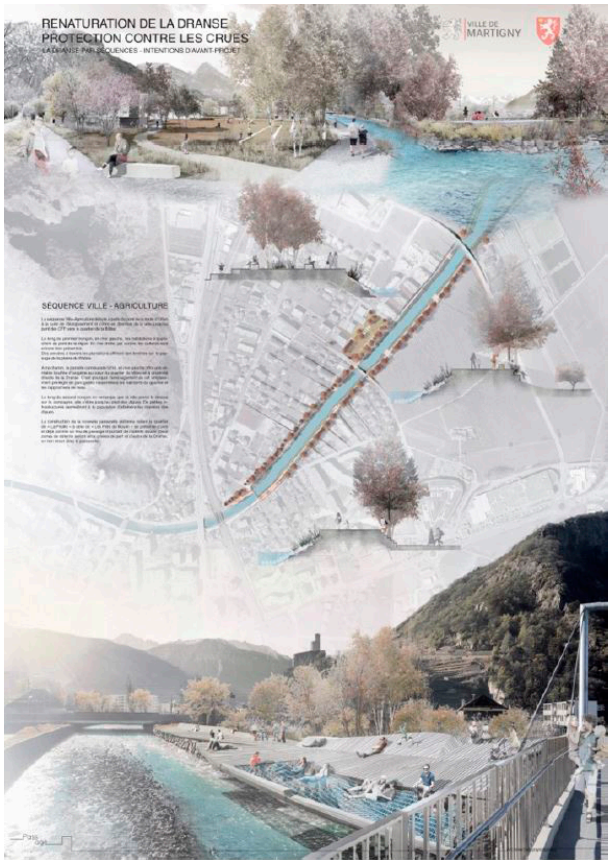
La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) :
Nature / environnement
☒ Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / **OPAM** / OSites
☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / **OFo** / **OPN**
☒ **Dangers naturels**
Agriculture
☒ **Surfaces d'assolement**

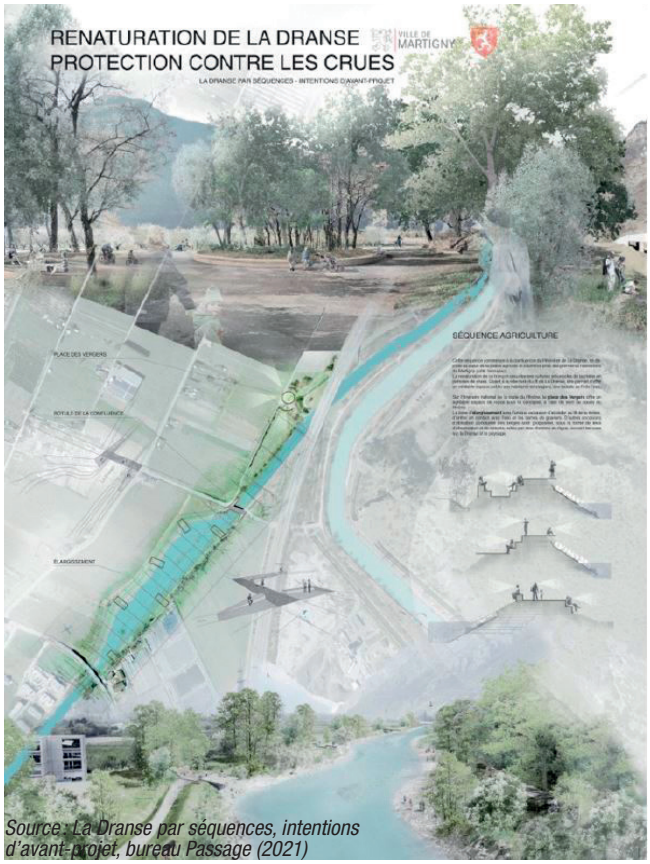
Documents mis à disposition

- Renaturation de la Dranse, Protection contre les crues / La Dranse par séquences intentions d'avant-projet, bureau Pass-age, 2021.
- 20 ans de renaturation des cours d'eau à Genève, Canton de Genève, 2020.

Plan de situation







Source : La Dranse par séquences, intentions d'avant-projet, bureau Passage (2021)

P.B.4.2 REVITALISATION DES CANAUX

Catégorie	Biodiversité	**Priorité**	A-B
Instance(s) responsable(s)	Martigny, Fully	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SFCEP, SCA, SPCR)
Stratégie sectorielle	S.P.1, S.P.3		

Description

État actuel

Les canaux sont une entité importante dans le paysage de la plaine du Coude du Rhône. Outre leur fonction agricole historique, ils sont essentiels dans la bonne santé du réseau écologique. Actuellement, les valeurs environnementales et paysagères de ces canaux sont généralement faibles. Plusieurs portions de canaux sont d'ailleurs enterrées.

État attendu

Les canaux sont à moyen et long terme des structures importantes de la plaine du Rhône, tant pour l'agriculture, l'écologie que pour la mobilité de loisirs. Leur revalorisation permet de structurer la plaine (c.f.: P.R.4.3) tout en contribuant à une bonne irrigation de la plaine agricole (c.f.: P.A.4.1) et à une vitalité environnementale améliorée. Les rives des canaux invitent à la promenade et la mobilité de loisir et viennent se raccrocher aux cheminements de mobilité douce du territoire du Coude du Rhône. Dans tous les cas, il s'agira de préserver leur fonction agricole.

Des projets sont en cours pour:

- Le canal du Toléron: revitalisation du canal dans la plaine, entre son embouchure et l'A9. Plantation de rideaux abri et amélioration de la mobilité douce. À étudier la pertinence de la poursuite du réaménagement du canal, entre l'A9 et le village de Charrat dans une optique de création d'une échappée (parcours entre le village et le Rhône c.f. P.R.4.2).
- Le canal de Fully (c.f. U.EP.4.5). Un avant-projet mêlant renaturation, mobilité douce et requalification d'espaces publics est actuellement en cours à Fully. Cet avant-projet pourrait être étendu en amont du canal, en direction du village de Saillon (hors périmètre d'agglomération).

Des projets devraient se mettre en place pour:

- Le canal du Syndicat, en matière de renaturation et de parcours doux vers le Rhône (cf. P.R.4.2).
- Le canal des Quiess en matière de renaturation et de parcours doux pour les riverains.

Opportunité et utilité

Opportunité:

Cette mesure répond au besoin (3.3) de poursuivre la logique de développement d'espaces publics en lien avec les cours d'eau.

Utilité:

CE1.5: Une des utilités de la mesure est l'amélioration importante de la mobilité douce le long des canaux en proposant un réaménagement qui permet une meilleure appropriation des usagers.

CE2.3: Ce réaménagement permet également une amélioration générale de la qualité des espaces publics aux abords du cours d'eau en augmentant la valeur d'usage de ces derniers.

CE4.4: Finalement, une meilleure mise en valeur des espaces ouverts, naturels et paysagers est à l'honneur puisque des revitalisations sont prévues.

Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné

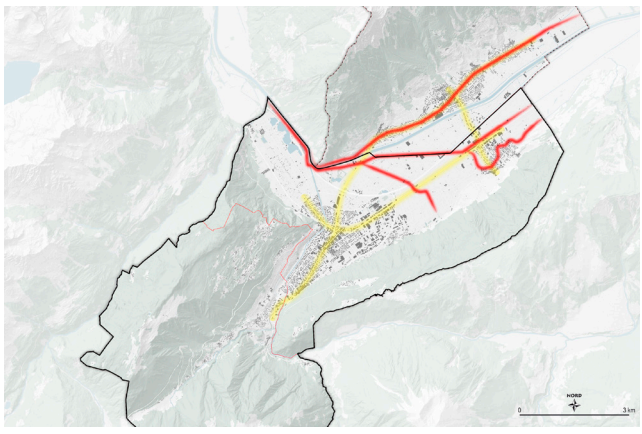
État de planification	Canal de Fully : avant-projet Canal du Toléron : projet Canal du Syndicat : intentions, études à lancer, 2024-2028 Canal des Quiess : intentions, études à lancer, 2024-2028
Calendrier de mise en oeuvre	Canal de Fully : horizon de réalisation 2024-2028 Canal du Toléron : renaturation du 1er tronçon avant 2024 Canal du Syndicat : sera déterminé en fonction de l'étude de planification. Canal des Quiess : sera déterminé en fonction de l'étude de planification.

Autre

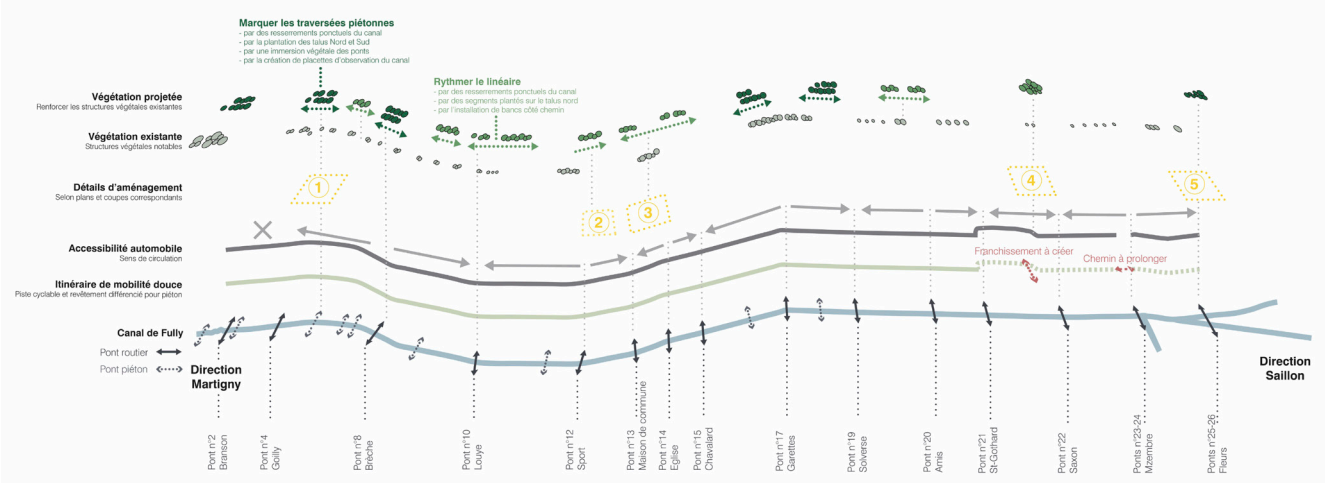
Fiches concernées du PDc	A.1, A.2, A.8, A.9, A.12, A.11, A.13, B.6	**Fiches concernées du PDi**	N1, N2, N3, N4, M5

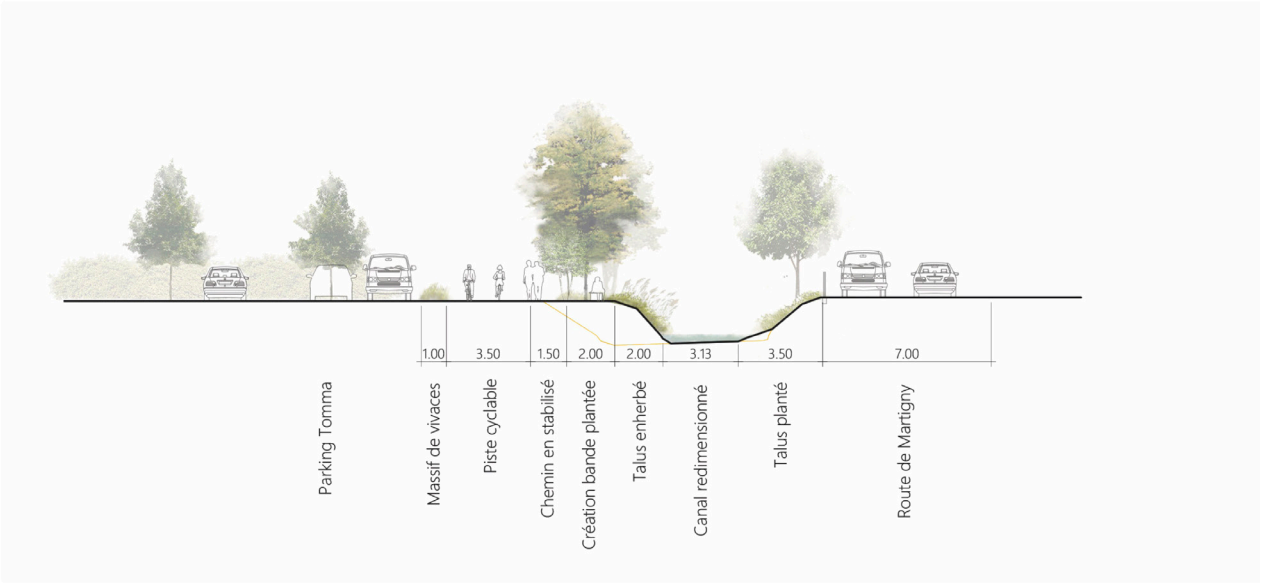
Lien avec les autres mesures	**U.N.4.2** Nature en ville **P.A.4.1** Cœurs agricoles **P.R.4.1** Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône **P.R.4.3** Valorisation du paysage du Coude du Rhône **P.B.4.1** Revitalisation des berges de la Dranse **P.B.4.3** Projets « nature »
Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☐ Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / **OFo** / **OPN** ☒ **Dangers naturels** Agriculture ☒ **Surfaces d'assolement**
Documents mis à disposition	• Canal de Fully, Quelle valorisation possible ?, GAME-VS, 2020

Plan de situation



Plan selon état d'avancement





Source: Canal de Fully, Quelle valorisation possible ?, GAME-VS, 2020

P.B.4.3 PROJETS « NATURE »

Catégorie	Biodiversité	**Priorité**	A-B
Instance(s) responsable(s)	Communes, Canton (SFCEP)	**Instance(s) concernée(s)**	Communes, Canton (SFCEP, SPCR, SCA, SDM, SDT)
Stratégie sectorielles	S.P.1, S.U.4		

Description

État actuel

La diversité biologique est une composante essentielle à un développement harmonieux et durable du territoire. Avec le développement anthropique de la plaine et de ses coteaux, les milieux naturels sont mis en danger notamment par les effets de coupures des réseaux et liaisons biologiques. En effet, les obstacles sont nombreux (réseau routier, chemin de fer, agriculture intensive…) et les biotopes propices au développement des espèces se font rares et menacent certaines populations animales et végétales. Il est donc important de pouvoir renforcer et rétablir un réseau biologique cohérent afin d'éviter les effets d'isolements et promouvoir la survie des espèces. Afin d'assurer la mise en place d'un réseau écologique fonctionnel et durable, une coordination avec les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire est dès lors nécessaire, en particulier l'urbanisation et les infrastructures de transport, l'agriculture et la sylviculture, la gestion des eaux, le tourisme et les loisirs, ainsi que la chasse et la pêche.

Si les réseaux biologiques sont fragiles et nécessitent beaucoup de soin, de nombreuses mesures en faveur de la biodiversité sont déjà entreprises ou sont en projet (haies vives/bocagères, prairies extensives, renaturations, développement de niches écologiques…). Il est essentiel de pouvoir coordonner ces actions et d'avoir un regard global sur celles-ci dans le but de préserver efficacement la biodiversité et de profiter pleinement des avantages de telles mesures. Dans cette optique, un projet de réseau écologique cantonal (REC) a été élaboré, en 2005 déjà. À l'heure actuelle, il est encore peu mis en place et donc peu opérationnel. Il est cependant important de prendre en compte le catalogue de mesures émis par celui-ci.

État attendu

Afin d'améliorer le déplacement et l'épanouissement des espèces animales et végétales, une meilleure prise en compte de leurs besoins doit être intégrée à tous les projets d'aménagement du territoire. Premièrement, la **trame verte** doit être densifiée afin de permettre aux réservoirs biologiques de se connecter les uns aux autres en réduisant au maximum les effets de coupure que produisent les infrastructures humaines. Deuxièmement, la **trame bleue** doit être mise à profit étant donné le rôle de catalyseur biologique que jouent les cours d'eau en revitalisant les rives et en redonnant de l'espace au lit. Troisièmement, la **trame jaune** doit faire le lien entre l'espace agricole et le tissu urbain par l'aménagement de franges urbaines perméables et de qualité. Finalement, la **trame noire** doit permettre aux espèces animales diurnes et nocturnes de jouir d'une nuit sans pollution lumineuse afin de réduire au maximum les effets néfastes que produisent ces éclairages abusifs sur leurs horloges biologiques.

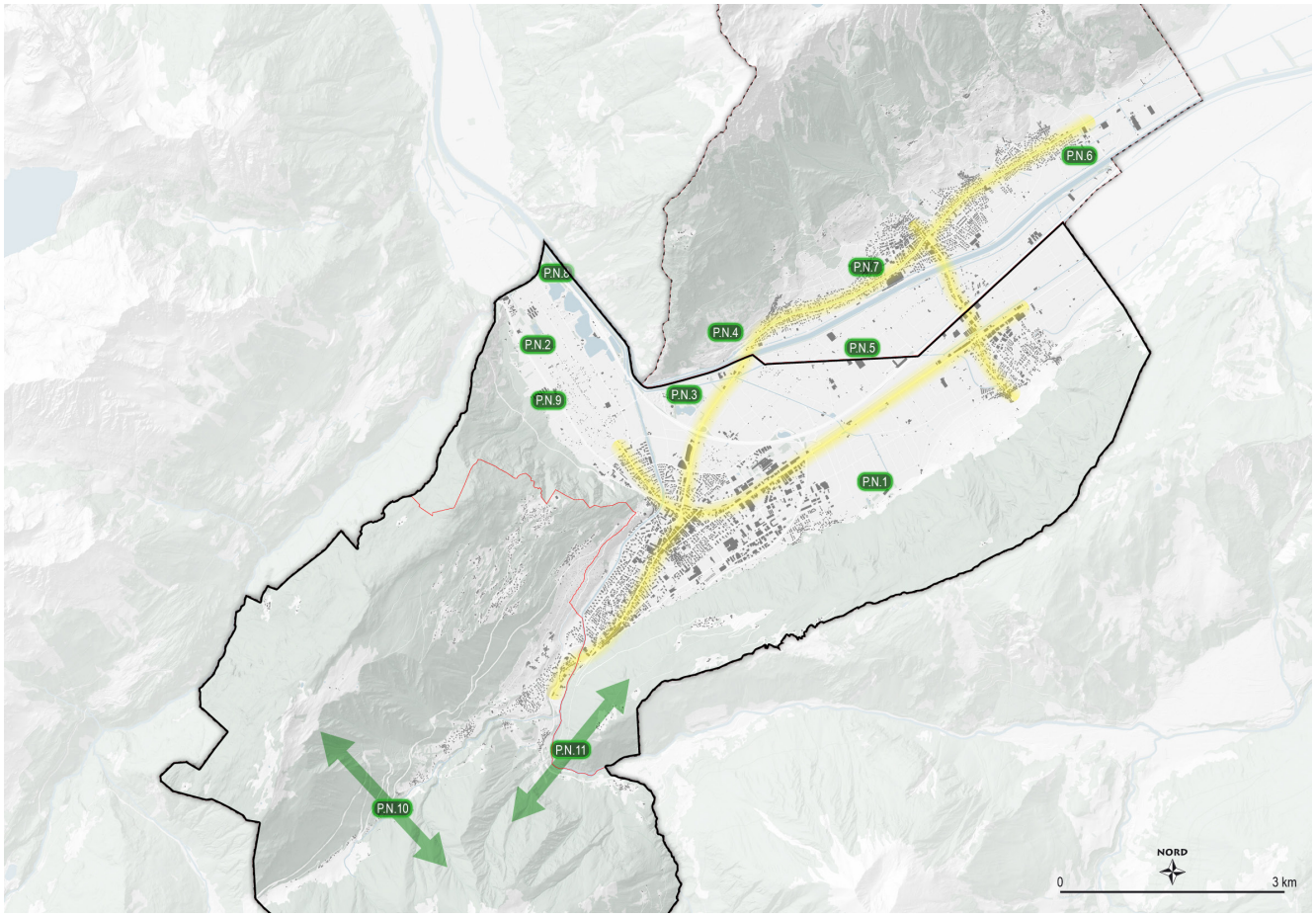
	Listing des mesures REC • P.N.1 **Martigny** – Biotope du Guercet. Désenclavement notamment par la mise en place d'une liaison vers le Mont d'Ottan via le canal. • P.N.2 **Martigny** – Etang de la Verrerie. Créer un site-relais avec nouveau plan d'eau peu profond. • P.N.3 **Martigny** – Le Verney. Améliorer la protection trophique du site. Créer une zone nodale combinée. • P.N.4 **Fully, Martigny** - Sablons de Branson. Créer un site-relais sablonneux. Coordination R3. • P.N.5 **Fully, Martigny** - Syndicat. Liaison polyvalente existante. À voir si élargissements nécessaires. • P.N.6 **Fully** - Dunes de Mazembroz. Créer un complexe de milieux humides et secs. • P.N.7 **Fully** – Volonté de renaturation du canal de Fully (c.f. fiches P.E.4.3 et U.EP.4.5) Compensation Nant de Dranse • P.N.8 **Martigny** - Lac des Sables. Aménagement des rives et zone de protection de la nature (M6). – *en cours.* • P.N.9 **Martigny** – Bienvenue. Réhabilitation des gouilles (M10) – *réalisée.* Couloirs suprarégionaux • P.N.10 **Martigny, Martigny-Combe** (Le Brocard) (VS-18) – État : perturbé. • P.N.11 **Martigny-Combe** (VS-17) – État : perturbé. Autres mesures • **Martigny** - Réflexion sur les « rideaux abris » – *en cours.* • **Martigny** - Mise en place de mesures pour favoriser la biodiversité en milieu urbain - *en cours.* • **Martigny** - Secteurs du Verney, zone nature, PAD – en cours (mesure P.N.3 REC).
Opportunité et utilité	**Opportunité :** Cette mesure répond aux besoins (2.4) de garantir une bonne qualité de vie par l'amélioration des valeurs et liaisons biologiques des trames vertes et bleues entre et à l'intérieur des localités en tant que réseaux structurants (corridors biologiques, toitures végétalisées, cours d'eau renaturalisés, éclairages nocturnes tamisés, coordination des surfaces de promotion de la biodiversité, etc.) et (3.3) de développement d'espaces publics en lien avec les cours d'eau. **Utilité :** CE4.4 : L'utilité principale de la mesure est la mise en réseau et en valeur d'espaces ouverts, naturels et paysagers en apportant une importance particulière au bien-être animal et végétal de certains espaces relais (réservoirs de biodiversité) sur le territoire du Coude du Rhône.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Voir selon liste ci-dessus.
Calendrier de mise en oeuvre	Voir selon liste ci-dessus. Au plus tard objectifs de mise en œuvre 2028-2032 pour réaliser l'ensemble des mesures.

Autre

Fiches concernées du PDc	A.1, A.2, A.8, A.9, A.11, A.13	**Fiches concernées du PDi**	N4

Lien avec les autres mesures	**U.N.4.2** Nature en ville **P.A.4.1** Cœurs agricoles **P.R.4.1** Coordination avec le projet de 3ème correction du Rhône **P.R.4.3** Valorisation du paysage du Coude du Rhône **P.B.4.1** Revitalisation des berges de la Dranse **P.B.4.1** Revitalisation des canaux
Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☐ Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / **OFo** / **OPN** ☒ **Dangers naturels** Agriculture ☒ **Surfaces d'assolement**
Documents mis à disposition	• Réseau Écologique Cantonal pour la plaine du Rhône (REC), 2005, Service des forêts, des cours d'eau et du paysage. • Mesures de compensation du projet Nant-de-Drance, bureau Grenat.

Plan de situation



P.R.4.1 COORDINATION AVEC LE PROJET DE 3E CORRECTION DU RHÔNE (R3)

Catégorie	Rhône et grand paysage	**Priorité**	A-B-C
Instance(s) responsable(s)	Canton (SPCR)	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDM, SDT, SCA), communes
Stratégie sectorielle	S.U.4, S.MD.1, S.MD.2, S.MD.3, S.P.1 ; S.P.3		

Description

État actuel

Le Rhône est une entité culturelle et paysagère majeure pour le Canton du Valais, véritable « colonne vertébrale » du territoire. Tout au long du 19e siècle, son tracé s'est fixé au fil des travaux de correction de son lit et de sécurisation de ses berges, pour atteindre celui que nous connaissons actuellement. Aujourd'hui, l'évolution de notre rapport au fleuve tout comme les enjeux écologiques et sécuritaires en lien avec celui-ci ont débouché sur le projet de troisième correction du Rhône (R3). Celui-ci a pour but de retourner à un régime d'écoulement plus proche de son état initial afin de mieux sécuriser la plaine face aux crues, de valoriser l'aspect écologique du cours d'eau et de développer les possibilités de loisirs, de détente, d'accès à l'eau et de déplacement au travers des modes doux le long de ses berges. Le plan d'aménagement PA-R3 (2016) a été adopté par les gouvernements vaudois et valaisans. Sur le secteur du projet d'agglomération, R3 comporte plusieurs mesures prioritaires et anticipées déjà en cours de coordination ou de réalisation. Les documentations relatives à ces mesures « techniques » sont précisées en fin de fiche.

État attendu

Le PA-R3, soit le plan d'aménagement de la 3e correction du Rhône, adopté politiquement en 2016, distingue dans le secteur :

- La MA II (mesure anticipée II) Fully, mesure de renforcement de digue dont les travaux ont été terminés en 2019.
- La MP I (mesure prioritaire I) Coude de Martigny, en cours d'élaboration, dont la mise à l'enquête est prévue en 2024 et le début des travaux en 2030.
- La MA III (mesure anticipée III) Trient Nant de Drance, dont la mise à l'enquête est prévue en 2022 et le début des travaux en 2026.
- La MP II (mesure prioritaire II) Riddes-Fully dont la planification détaillée n'a pas encore débuté.

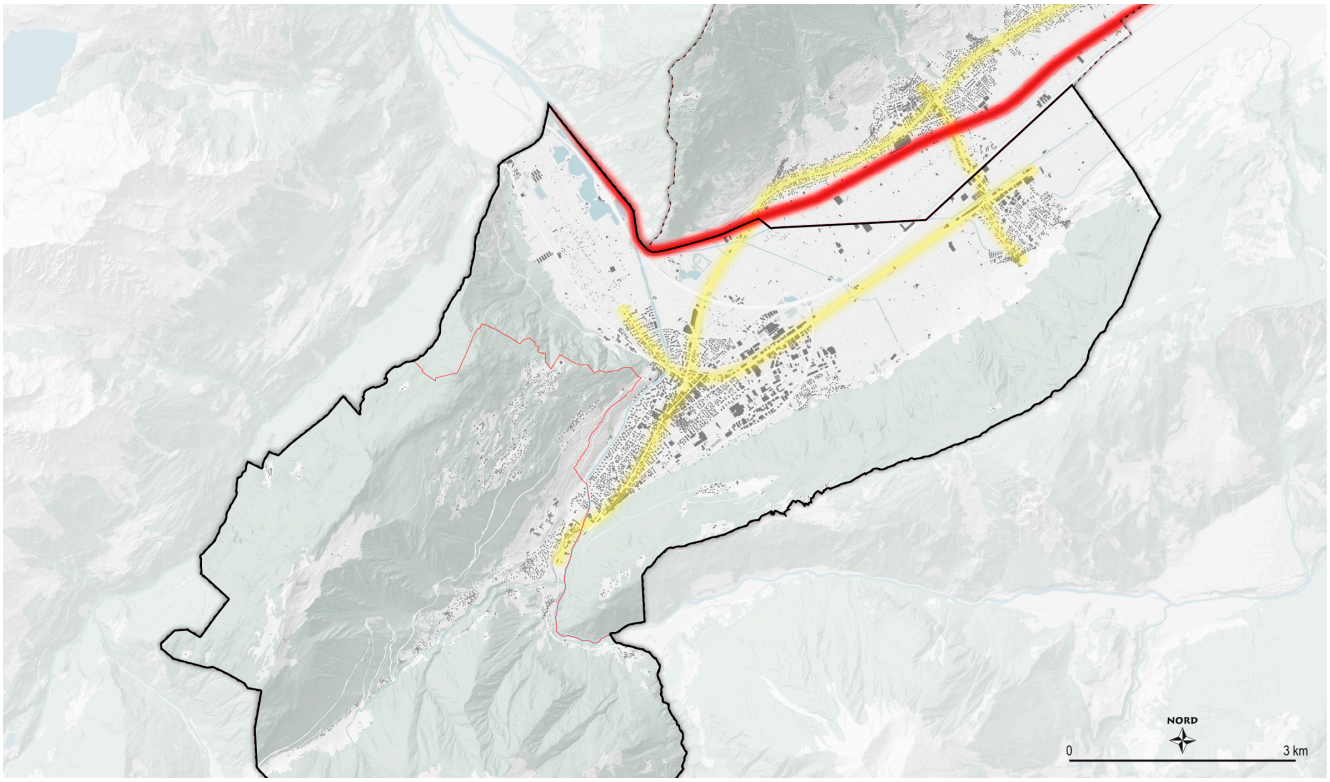
L'objectif de la présente fiche est d'assurer la bonne coordination entre les mesures prioritaires du projet R3 et les communes concernées. Les éléments suivants nécessitent une coordination entre les communes et le Service de Protection contre les Crues du Rhône (SPCR) :

- Suppression éventuelle de la RC 339 (Dorénaz, Fully) et alternative.
- Intention de créer un nouveau franchissement modes doux en amont du Coude du Rhône (Fully-Martigny), financement à charge des communes, cependant diverses sources envisageables de subventionnement (Canton, Confédération).
- Futur de la déchetterie du Verney (Martigny). La déchetterie n'est pas comprise dans l'emprise du projet R3, mais à proximité directe.
- Détermination des portes d'entrée au Rhône, de leurs aménagements et de leurs accessibilités (Martigny, Fully).
- PAD Domaine des îles du Rosel, réaménagement « nature » et « loisirs » du site (Martigny).
- PAD du Verney (Martigny).

	Une procédure de mandats d'étude parallèles a été organisée par les Cantons du Valais et de Vaud, en 2019, pour définir un plan-guide des espaces publics des berges du Rhône. Le groupement Base a remporté ce MEP. Le plan-guide a pour objectif de développer les dimensions socio-économiques, notamment paysagères et sociétales, du PA-R3. Cet outil contient des prescriptions pour l'élaboration des espaces publics développés dans le cadre des projets d'exécution (MP, MA). Ce plan-guide ne concerne que la parcelle cantonale du Rhône et les aménagements réalisés seront planifiés par le Canton. Au gré du linéaire, les aménagements projetés sont bien évidemment coordonnés avec les communes voisines. Dans le cadre du périmètre du Coude du Rhône, les éléments suivants sont à coordonner entre Canton et communes : • La localisation fine et la matérialisation des **portes d'entrée principales** au fleuve (au débouché des allées du Rhône notamment, selon fiche P.R.4.2), pour les communes de Martigny de Fully. Sur cette base, se dessinent donc deux portes d'entrée principales au fleuve. Premièrement, le secteur du Pont de Branson, entrée « logistique », très accessible à vélo, à pied, en transports publics, en voiture et à coordonner avec l'aspect « réserve naturelle » du secteur. Deuxièmement l'entrée « vie locale », au cœur de la zone urbanisée de Fully-Charrat, pour une pratique quotidienne du Rhône. • La localisation fine et la matérialisation des **portes d'entrée secondaires** au fleuve. Elles se localisent notamment à Fully où la zone à bâtir longe sur plusieurs kilomètres les berges du fleuve ou encore à l'embouchure de la Dranse et du Rhône (entrée « Loisirs »). • La mise en place d'équipements de contemplation du paysage avec l'implantation d'un **hameau-escale principal** à Martigny et d'un **hameau-relais** à implanter à Fully. Ces hameaux sont une halte abritée, permettant la contemplation du paysage, marquant une entrée du fleuve et offrant un espace d'appropriation par les communes. Un hameau-escale pourrait donc s'implanter à Martigny, sur la porte d'entrée du « Pont de Branson » très accessible (TIM, TP, MD) par une allée du Rhône et au cœur d'un milieu naturel et paysager unique qui pourrait être aisément mis en scène (Follatères, Verney). Un hameau-relais, d'une ampleur moindre, vient s'implanter au droit des allées du Rhône des localités secondaires. Il pourrait donc s'en implanter un sur l'axe Charrat-Fully et bénéficier, ainsi, aux nombreux riverains. • La mise en place d'équipements de contemplation de la nature (descentes à l'eau, pontons, affûts bas, affûts tour).
Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond au besoin (3.3) de poursuivre la logique de développement d'espaces publics en lien avec le Rhône. **Utilité :** CE1.5 : L'utilité principale de la mesure est l'amélioration de la mobilité douce par le réaménagement des berges du Rhône en relation avec les travaux de sécurisation et d'élargissement du lit. CE2.3 : De plus, une amélioration de la qualité des espaces publics est prévue étant donné l'augmentation de l'espace dévolu à la détente et aux loisirs. CE4.4 : Enfin, une mise en valeur des espaces ouverts, naturels et paysagers est proposée grâce à la revitalisation des berges et l'élargissement du lit.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	En vigueur (au travers de la fiche A.12).
État de planification	En cours.
Calendrier de mise en oeuvre	Coordination à avoir avec la mise en œuvre des mesures anticipées et prioritaires. Date prévue de la mise en service : 2021-2036

Autre			
Fiches concernées du PDc	A.2, A.4, A.6, A.8, A.9, A.12, A.13, A.16, B.6	**Fiches concernées du PDi**	N1, N3, N4, U1, U3 et M5
Lien avec les autres mesures	**U.N.4.1** Traitement franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville **U.DR.4.1** Équipements intercommunaux **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône **P.R.4.3** Valorisation du paysage du Coude du Rhône **P.A.4.1** Cœurs agricoles **P.B.4.2** Revitalisation des canaux de plaine **P.B.4.3** Projets « nature » **P.MD.4.1.1** Liaison pour piétons et vélos entre Charrat et Fully **P.MD.4.1.2** Liaison pour piétons et vélos entre Martigny et Fully **P.MD.4.1.3** Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération **P.MD.4.1.4** Liaison mobilité douce Martigny-Combe – Martigny (le long de la Dranse) **P.MD.4.3.1** Accessibilité mobilité douce aux berges du Rhône depuis les localités		
Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☒ Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / **OPAM** / **OSites** ☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / **OFo** / **OPN** ☒ **Dangers naturels** Agriculture ☒ **Surfaces d'assolement**		
Documents mis à disposition	• Plan d'aménagement de la troisième correction du Rhône (PA-R3), 2016, Canton du Valais. • Plan guide de l'aménagement des espaces publics du Rhône, groupement BASE, 2021. • Troisième correction du Rhône, Lignes directrices paysagères, 2015, nomad architectes.		

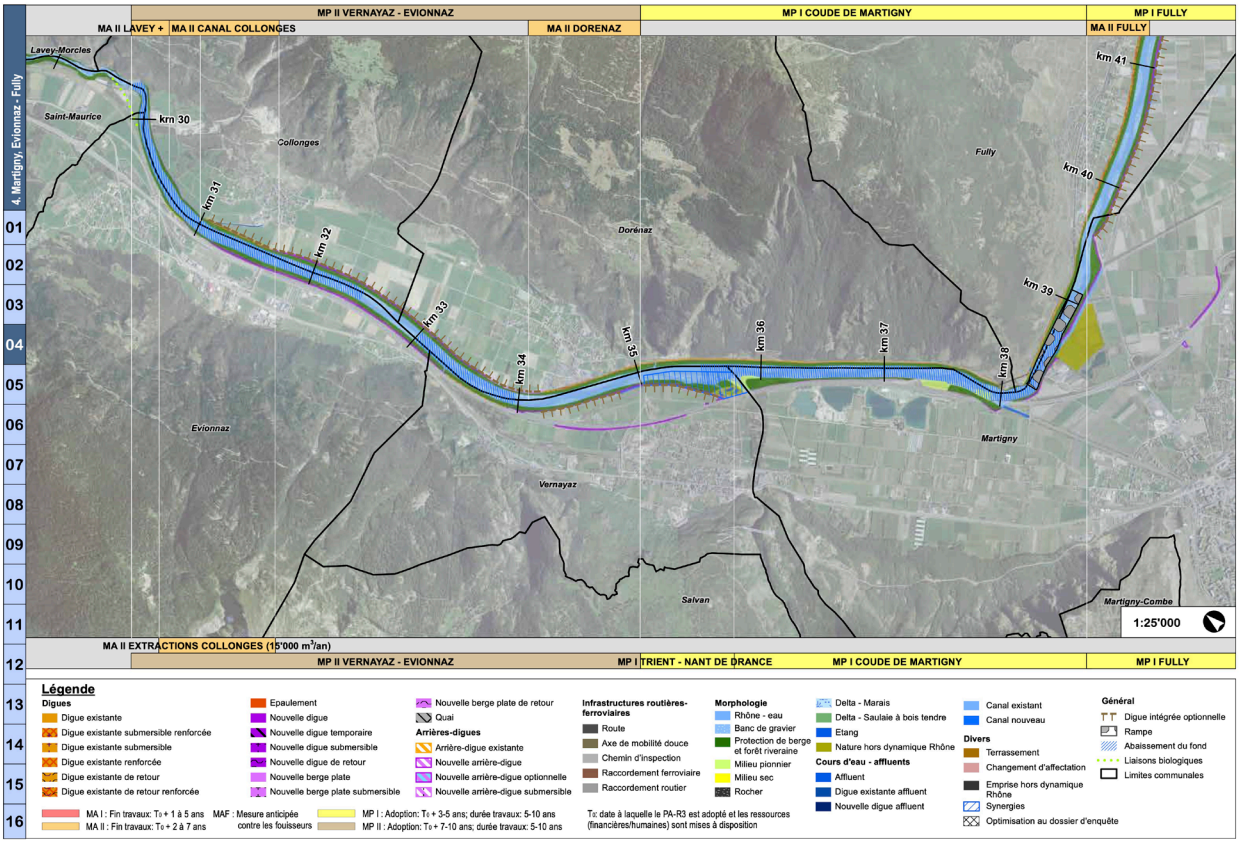
Plan de situation



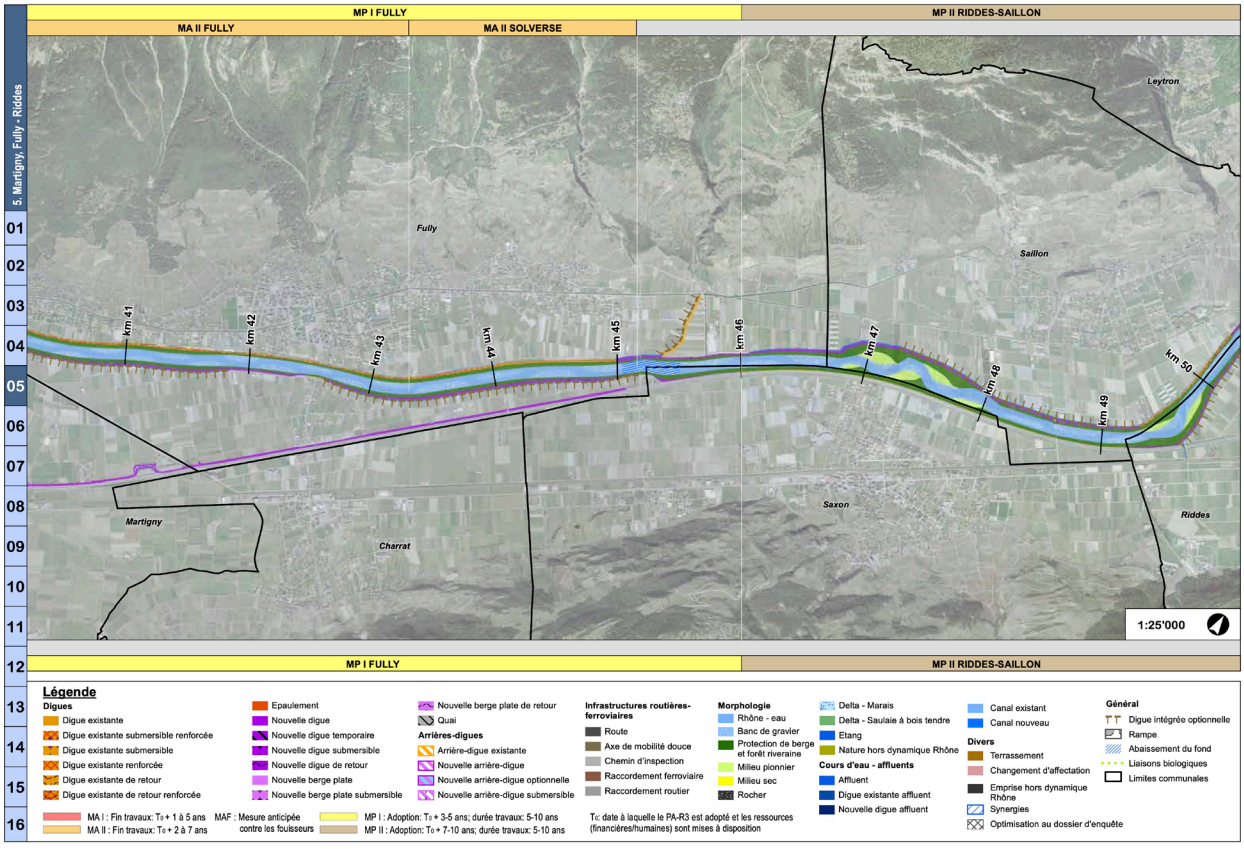
Source (documents page 405) : Plan d'aménagement de la troisième correction du Rhône (PA-R3), 2016, Canton du Valais. Le PA-R3 représente le projet à l'échelle 1 :10'000 validé politiquement en 2016. Les projets de détail (MA, MP) mis à l'enquête peuvent en différer quelque peu.

Plan selon état d'avancement (à titre indicatif)

Plan d'Aménagement de la 3e correction du Rhône (PA-R3)



Plan d'Aménagement de la 3e correction du Rhône (PA-R3)



P.R.4.2 PROLONGATION DES ESPACES PUBLICS VERS LE RHÔNE

Catégorie	Rhône et grand paysage	**Priorité**	A-B
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SPCR, SDM, SDT, SCA, SFCEP), communes.
Stratégie sectorielles	S.U.2, S.U.4, S.MD.1, S.MD.2, S.MD.3, S.P.3		

Description

État actuel

La présente fiche a pour objectif de se concentrer sur l'insertion territoriale et l'appropriation du projet R3 par les communes riveraines en proposant une prolongation du réseau d'espace public actuel en direction du Rhône.

État attendu

La présente fiche de mesure a pour objectif d'assurer un lien entre les zones habitées et le fleuve, notamment au travers de la formalisation de parcours et du déploiement des espaces publics au travers de la plaine jusqu'à entrer en contact avec le fleuve.

Pour ce faire, quelques prescriptions fortes qui s'appliquent notamment aux communes du projet d'agglomération :

- Matérialiser des **allées du Rhône**, itinéraires préférentiels pour les modes doux afin de rejoindre le fleuve. Sont pressentis, l'axe de l'avenue de Fully et des Petits Chantons (reliant Martigny et Fully) qui dispose d'un équipement existant en site propre pour les modes doux, et l'axe Fully-Charrat. Ces axes seront à requalifier dans une optique de prolongation des espaces publics urbains vers le Rhône.
- Le système de liaisons vers le Rhône, articulé autour des allées, est complété par la mise en place **d'échappées fraîcheur**, plantées et longeant généralement un cours d'eau. Le parcours le long de la Dranse s'apparente à une échappée fraîcheur liée à Martigny. Pour le village de Charrat, une échappée fraîcheur se matérialisera le long du canal du Toléron dont un réaménagement est en projet (réhabilitation rideaux-abris, renaturation, mobilité douce). Pour les autres, des études détaillées seront nécessaires afin de les localiser plus finement.
- Le système de liaisons vers le Rhône est finalement complété par des **échappées**, permettant d'augmenter le nombre de boucles entre le Rhône et les lieux de vie. Contrairement aux échappées fraîcheurs, les échappées ne sont pas forcément liées à un affluent. Elles se doivent toutefois d'offrir un cadre agréable pour la mobilité active. Pour le village de Charrat, le parcours le long du canal du Syndicat en direction de l'Est puis en franchissement de l'autoroute pour atteindre le Rhône en vis-à-vis des villages fullérains de Saxé et de Châtaigner s'apparente à une échappée. Pour Martigny, l'échappée pourrait emprunter la rue des Bonnes Luites, franchir l'autoroute au niveau de la STEP puis rejoindre, sur une route agricole existante, la confluence entre les canaux du Syndicat et du Toléron, où débouche également une échappée fraîcheur. Pour les autres, des études détaillées seront nécessaires afin de les localiser plus finement.
- La mise en place de **routes « paysage »** permet, en équipant ou en signalisant des routes et chemins existants, de créer des parcours offrant des vues et des perspectives sur le paysage du Rhône et de la plaine. Ces routes nécessitent également des études détaillées afin de les localiser plus finement.
- Finalement, une intégration des surfaces attenantes au fleuve est prévue dans le **« cortège du Rhône »**. Les communes étudieront dans le détail les implications de la mise en œuvre de ce concept et les éventuelles mesures y découlant.

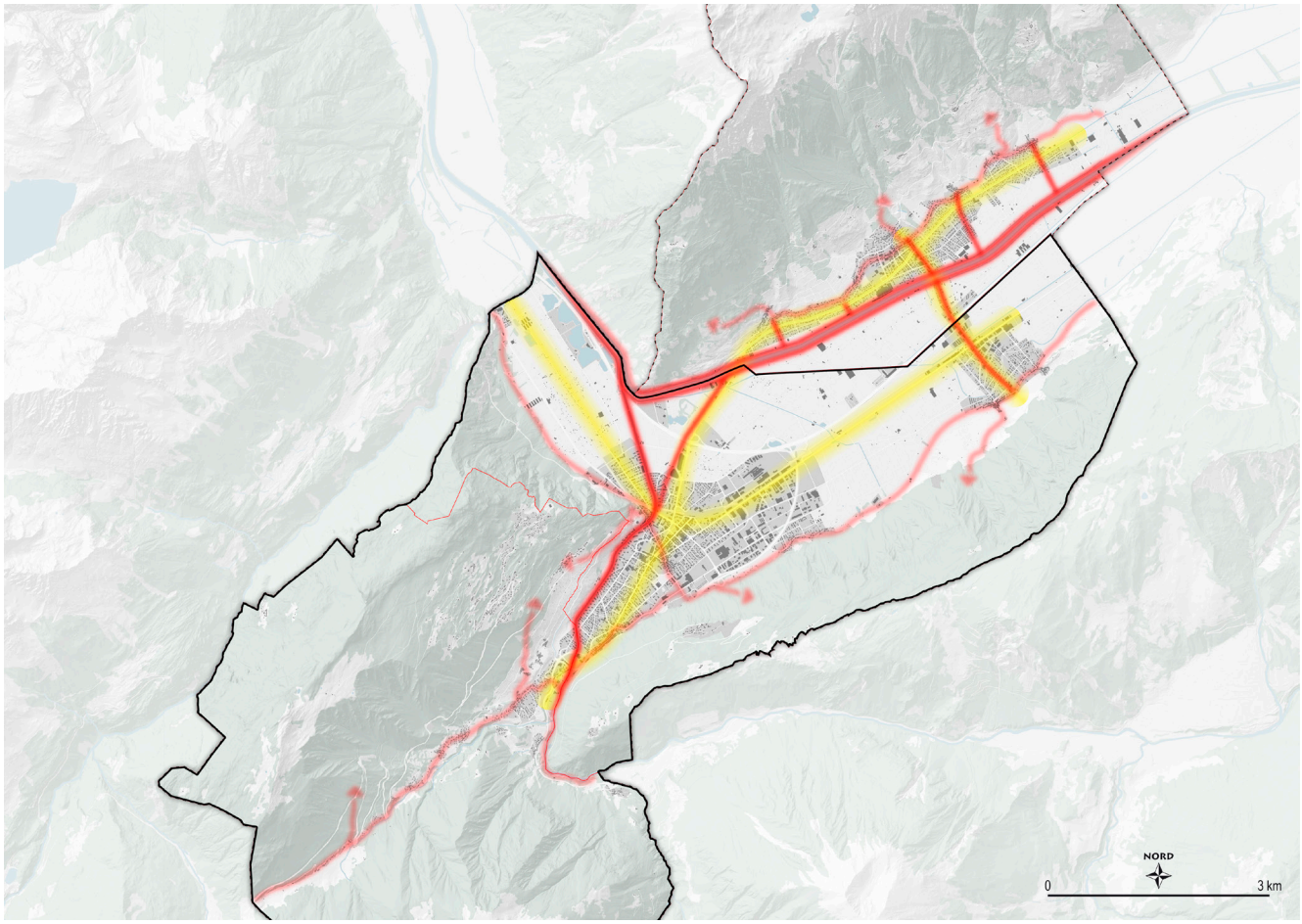
Les détails relatifs à ces mesures, qui sont, pour rappel, gérées par les communes (mais en étroite collaboration avec le Canton), nécessiteront des études complémentaires.

Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond au besoin (3.3) de poursuivre la logique de développement d'espaces publics en lien avec le Rhône. **Utilité :** CE1.5 : L'utilité principale de la mesure est l'amélioration de la mobilité douce par le réaménagement des berges du Rhône en relation avec les travaux de sécurisation et d'élargissement du lit. CE2.3 : De plus, une amélioration de la qualité des espaces publics est prévue étant donné l'augmentation de l'espace dévolu à la détente et aux loisirs. CE4.4 : Enfin, une mise en valeur des espaces ouverts, naturels et paysagers est proposée grâce à la revitalisation des berges et l'élargissement du lit.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Principes émanant du MEP pour les espaces publics des berges du Rhône, 2019.
Calendrier de mise en oeuvre	Étude des liens vers le fleuve à mener à l'échelle du PA : 2022-2024 Phase de mise en œuvre : 2024 -2028 pour les mesures P.MD.4.1.1 et P.MD.4.1.4 et 2028-2032 pour d'éventuelles autres mesures (sous réserve de coordination avec le projet R3 et son avancement).
Autre	
Fiches concernées du PDc	A.12, A.13, A.8, B.6 — **Fiches concernées du PDi** N1, N3, N4, U1, U3 et M5
Lien avec les autres mesures	**U.N.4.1** Traitement franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville **U.DR.4.1** Équipements intercommunaux **P.R.4.1** Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône **P.R.4.3** Valorisation du paysage du Coude du Rhône **P.B.4.1** Revitalisation des berges de la Dranse **P.B.4.2** Revitalisation des canaux de plaine **P.B.4.3** Projets « nature » **P.MD.4.1.1** Liaison pour piétons et vélos entre Charrat et Fully **P.MD.4.1.2** Liaison pour piétons et vélos entre Martigny et Fully **P.MD.4.1.3** Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération **P.MD.4.1.4** Liaison mobilité douce Martigny-Combe – Martigny (le long de la Dranse) **P.MD.4.3.1** Accessibilité mobilité douce aux berges du Rhône depuis les localités
Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☐ Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / **OFo** / **OPN** ☒ **Dangers naturels** Agriculture ☒ **Surfaces d'assolement**

Documents mis à disposition

- Plan d'aménagement de la troisième correction du Rhône (PA-R3), 2016, Canton du Valais.
- MEP pour les espaces publics du Rhône, projet lauréat groupement BASE, 2019.
- Plan guide de l'aménagement des espaces publics du Rhône, groupement BASE, 2021.
- Image directrice du paysage entre ville et fleuve, Paysagestion, Ville de Martigny, 2014.
- Troisième correction du Rhône, Lignes directrices paysagères, 2015, nomad architectes.

Plan de situation



Plan selon état d'avancement (à titre indicatif)

P.R.4.3 VALORISATION DU PAYSAGE DU COUDE DU RHÔNE

Catégorie	Rhône et grand paysage	**Priorité**	A
Instance(s) responsable(s)	Communes	**Instance(s) concernée(s)**	Canton (SDM, SDT, SCA, SFCEP, SPCR, SIP, SETI, SEFH).
Stratégie sectorielles	S.P.3, S.MD.3, S.MD.4		

Description

État actuel

Le paysage du coude du Rhône revêt d'une diversité et d'une singularité exceptionnelle. En effet, de par la multiplicité et la richesse de ses milieux paysagers, le coude du Rhône jouit d'un atout intéressant dans la promotion touristique, culturelle et économique pour l'ensemble de la région. Si cet aspect est déjà passablement exploité, il n'en reste pas moins un potentiel intéressant et une entité unificatrice sur laquelle l'ensemble de l'agglomération peut s'appuyer.

État attendu

Véritable carrefour touristique, le Coude du Rhône bénéficie d'un accès privilégié vers de nombreux espaces naturels et paysagers intéressants. Par une meilleure coordination dans sa promotion, dans sa valorisation, dans son accessibilité et dans sa protection, le paysage du Coude du Rhône devient une dimension essentielle dans le développement régional. Il est ainsi considéré comme un levier et non une contrainte pour le développement de projet et dans la promotion touristique, économique et sociale du coude du Rhône.

L'accessibilité au grand paysage est ainsi améliorée (randonnées, tour en e-bike…) tout en maintenant une exigence élevée dans la protection des milieux.

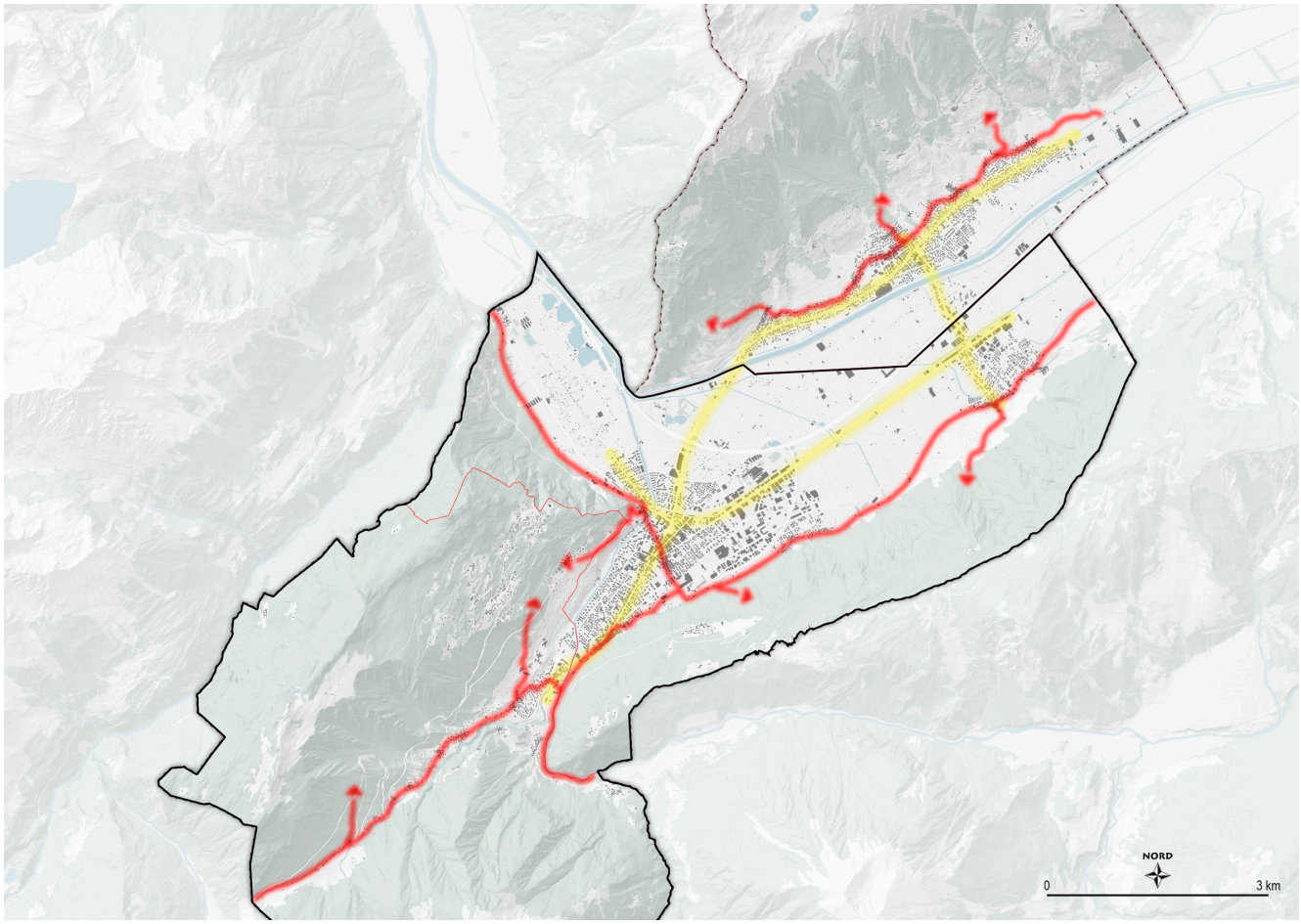
Enfin, par l'élaboration d'une vision directrice paysagère, le volet paysager est systématiquement intégré au développement territorial de l'agglomération, et ce à toutes les échelles de projet.

Cette vision directrice paysagère permettrait, en outre, d'harmoniser et de coordonner les projets territoriaux et paysagers :

- Consolidation de la césure paysagère entre Chataigner et Saxé.
- Soins apportés aux franges urbaines (c.f. : U.N.4.1).
- Création de transversales paysagères entre le Mont-Chemin et l'Arpille en passant par Martigny, reliant les bourgs médiévaux et la ville romaine (c.f. : coulée verte, fiche U.DR.4.1).
- Cheminements depuis les centralités vers les grandes entités paysagères.
- Lien entre les villages de Fully, le coteau viticole, les châtaigneraies et les Follatères.
- Création d'un parcours didactique entre Martigny-Croix et Plan-Cerisier.
- Revitalisation et revalorisation du réseau de torrents et meunières.
- Valorisation touristique et socioculturelle du paysage de l'agglomération (communication, signalétique, sensibilisation).
- Projets routiers.
- Projets d'installations de production d'énergie.

Opportunité et utilité	**Opportunité :** La mesure répond notamment au besoin (3.3) de poursuivre la logique de revitalisation d'espaces publics urbains et les raccrocher au réseau de mobilité douce de loisirs (réseau de balades) et au développement d'espaces publics en lien avec le Rhône et les cours d'eau. **Utilité :** CE1.5 : L'utilité principale de la mesure est l'amélioration de la mobilité douce par la redéfinition des axes de mobilités de loisirs en proposant une revalorisation du Coude du Rhône en tant qu'entités paysagères de grande qualité. CE2.3 : De plus, une amélioration de la qualité des espaces publics est prévue de par la densification du réseau de mobilité douce et sa connexion avec les principales artères urbaines. CE4.4 : Finalement, la mise en valeur d'espaces ouverts, naturels et paysagers du Coude du Rhône permettra d'offrir un cadre de vie de grande qualité pour les usagers de l'agglomération.
Réalisation	
État de coordination dans le PDc (au 01.01.21)	Pas concerné
État de planification	Intentions
Calendrier de mise en oeuvre	Lancement d'une vision directrice paysagère à l'échelle de l'agglomération : 2024-2028.
Autre	
Fiches concernées du PDc	A.1, A.2, A.6, A.8, A.9, A.10, B.1, B.6, C.2, C.3 — **Fiches concernées du PDi** : N1, N2, U1.1, M5
Lien avec les autres mesures	**U.D.4.8** Développement et protection du patrimoine bâti **U.DR.4.1** Équipements et attracteurs de rayonnement régional **U.N.4.1** Traitement des franges urbaines **U.N.4.2** Nature en ville **P.A.4.1** Cœurs agricoles **P.R.4.1** Coordination avec le projet de 3ème correction du Rhône **P.R.4.2** Prolongation des espaces publics vers le Rhône **P.B.4.1** Revitalisation des berges de la Dranse **P.B.4.2** Revitalisation des canaux **P.B.4.3** Projets « nature »
Impacts sur les domaines transversaux	La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : Nature / environnement ☐ Environnement gris : OPAir / OPB / ORNI / OPAM / OSites ☒ Environnement vert : **OEaux** / **OSol** / **OFo** / **OPN** ☒ **Dangers naturels** Agriculture ☒ **Surfaces d'assolement**
Documents mis à disposition	• Conception cantonale paysage, Prioddayer et Paysagestion, en cours. • Ville de Martigny, Image directrice du paysage entre ville et fleuve, Paysagestion (2014).

Plan de situation



Références

- Canton de Vaud, service de l'aménagement du territoire, Quel projet paysager pour l'Ouest lausannois ?, Feddersen & Klostermann – itinera – ADR