



VILLE DE
MARTIGNY

PROJET DE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

30.11.2021



GAME- VS Sàrl
Rue du collège 1, 1920 Martigny
T 027 722 89 00



ALPA urbanisme et aménagement du territoire Sàrl
Rue de l'Industrie 54, 1950 Sion
T 027 327 75 65

REMERCIEMENTS

Le groupe de mandataires tient à remercier la Commune de Martigny pour sa confiance et à reconnaître l'excellent travail d'accompagnement mené par Aurélie Chappaz, Myriam Bellon et Stéphane Jordan, tous membres de la commission de pilotage du PU.

I N D E X

PRÉAMBULE

A. PRÉAMBULE

- A.1. Contexte et bases légales
- A.2. Mandat
- A.3. Concept Cantonal de Développement Territorial (CCDT)
- A.4. Structure du rapport de diagnostic territorial

pages 10-17

pages 10-11

pages 12-13

pages 14-15

pages 16-17

VOLET 1 - DIAGNOSTIC

A. URBANISATION

- A.1. Topographie
- A.2. Évolution de l'urbanisation, typologie
- A.3. Patrimoine bâti
- A.4. Dimensionnement de la zone à bâtir

pages 20-55

pages 22-23

pages 24-29

pages 30-31

pages 32-55

B. SOCIÉTÉ ET ACTIVITÉS

- B.1. Démographie et emplois
- B.2. Tourisme et culture
- B.3. Collaboration intercommunale

pages 56-71

pages 58-67

pages 68-69

pages 70-71

C. ENVIRONNEMENT

- C.1. Transports et mobilité
- C.2. Agriculture, nature et paysage
- C.3. Énergie

pages 72-93

pages 74-83

pages 84-91

pages 92-93

VOLET 2 - PROJET DE TERRITOIRE

A. VISION

A.1. Carte vision

pages 96-101

pages 100-101

B. ENJEUX ET OPTIONS

B.1. Urbanisation

B.2. Société et activité

B.3. Environnement

pages 102-117

pages 104-107

pages 108-109

pages 110-117

C. DÉLIMITATION DU PU ET ZONES RÉSERVÉES

C.1. Délimitation du PU pour deux périodes de planification

pages 118-135

pages 120-121

ANNEXES

A. ANNEXES

A.1. Tableaux d'analyses

A.2. Liste des figures

A.3. Bibliographie

pages 122-133

pages 124-129

pages 130-131

pages 132-133

P R É A M B U L E



P R É A M B U L E

INDEX

A.1. CONTEXTE ET BASES LEGALES

A.1.1. La LAT

A.1.2. Le PDc

A.1.3. Le bien-fondé de l'étude

page 10-11

page 10-11

page 10-11

page 10-11

A.2. MANDAT

A.2.1. Mandant / Mandataires

A.2.2. Echancier

A.2.3. « Mission »

A.2.4. Situation actuelle

page 12-13

page 12-13

page 12-13

page 12-13

page 12-13

A.3. CONCEPT CANTONAL DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CCDT)

page 14-15

A.4. STRUCTURE DU RAPPORT DE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

page 16-17



PRÉAMBULE

A.1. CONTEXTE ET BASES LEGALES

Le présent diagnostic territorial n'a pas la prétention d'exhaustivité. C'est un « outil de travail » appelé à évoluer durant le développement de l'étude, le but visé étant la détermination des options communales de développement à travers les objectifs stratégiques. Il servira également de « feuille de route » pour le réexamen des PAZ & RCCZ et constituera le « socle » sur lequel se construira le projet de territoire.

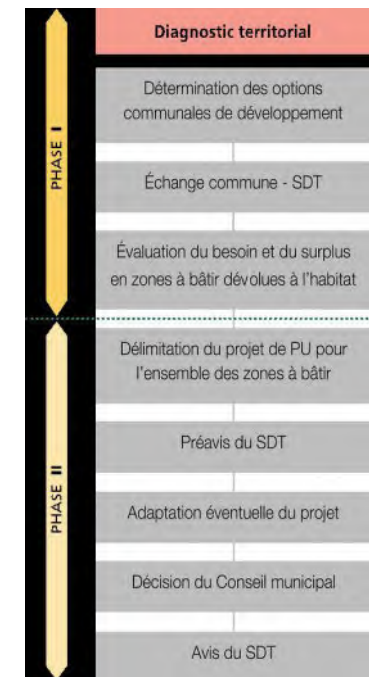
En effet, en particulier lors de cette phase de détermination des options, il sera probablement nécessaire d'effectuer des « allers-retours » entre détermination et diagnostic, afin de préciser/développer certains points de la partie « diagnostic territorial », et d'en abandonner d'autres. Ce diagnostic est aussi un instrument nécessaire aux instances appelées à se prononcer sur le PU. Il leur permettra d'appréhender la nouvelle commune de Martigny dans toute sa diversité.

Enfin, nous avons obtenu des informations et documents des services cantonaux, fédéraux et des communes. Que les personnes les ayant transmis en soient remerciées. Certains documents ne sont cependant pas très récents, et d'autres lacunaires. En fonction de leur pertinence, des mises à jour ou compléments seront à apporter dans cette première phase.

A.1.1. La LAT

La Loi fédérale sur l'Aménagement du Territoire (LAT) entrée en vigueur le 01.05.2014 impose que : le milieu bâti connaisse un développement prioritairement vers l'intérieur, tout en maintenant une qualité élevée de l'habitat, la disponibilité des terrains constructibles soit garantie, les zones à bâtir surdimensionnées soient réduites.

Figure 01
Processus pour la détermination du PU



A.1.2. Le PDc

Le Plan Directeur cantonal (PDc), approuvé par la confédération le 01.05.2019 : introduit la notion de périmètre d'urbanisation (PU) permettant de répondre aux perspectives de développement pour le long terme, soit à 30 ans, et exige que les zones à bâtir sises à l'extérieur du PU soient dézonées.

Selon la fiche C.1 du Plan Directeur cantonal et l'aide de travail à l'attention des communes, les communes de Martigny et Charrat sont classées en catégorie A, signifiant que : les zones d'habitat homologuées sont inférieures aux zones à bâtir permettant de répondre aux besoins estimés pour les 15 prochaines années.

Sous certaines conditions donc, le PU peut être plus grand que la zone à bâtir existante.

En l'espèce, les communes de Martigny et Charrat ont des zones à bâtir ne répondant pas aux besoins théoriques estimés par le canton pour chacune d'elle, respectivement 43.9 et 16.2 ha, soit plus de 60 ha. Cependant le SDT, à la demande des communes, a réactualisé son calcul pour la commune réunifiée : le besoin à 15 ans est de 48.6 ha et le déficit de 7.7 ha.

(Sources : Aide de travail à l'attention des communes ; Options de développement, dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat - État du Valais, DMTE, Service du Développement Territorial, mai 2019. Fiche C.1 du Plan directeur Cantonal : Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat./ Calcul des réserves, cartes et tableau SDT avril-mai 2020).

A.1.3 Le bien-fondé de l'étude

N'étant pas surdimensionnées, ces communes n'ont pas l'obligation de prévoir des zones réservées et un PU au sens du PDc. Cependant, deux raisons majeures incitent à entreprendre cette démarche : La fusion nécessite une mise en commun (et non une juxtaposition) notamment des instruments de l'aménagement du territoire et de la construction : Plan d'Affectation des Zones (PAZ), Règlement Communal des Constructions et des Zones (RCCZ). Une vision globale du territoire doit impérativement être précédée d'une réflexion également globale. Celle-ci se fera en coordination avec le Plan Directeur intercommunal (Pdi) Coude du Rhône, en cours d'élaboration.

Les communes en catégorie A doivent aussi délimiter leur PU si elles souhaitent créer de nouvelles zones à bâtir qui devront obligatoirement être situées au sein de ce périmètre, conformément à l'article 21 alinéa 2 LcAT. Il n'est en effet pas à exclure que le présent diagnostic conduise à une « redistribution » de zones à bâtir, en privilégiant les secteurs en développement ou dans une localisation stratégique.

P R É A M B U L E

A . 2 . M A N D A T

A.2.1. Mandant / Mandataires

Les mandants de la présente étude sont les Communes de Martigny et Charrat, par leur Conseil municipal. Le mandataire principal est le groupe d'étude composé de l'Atelier d'architecture GAME, Martigny, qui agit comme pilote de projet, et de Alpa Sàrl, Urbanisme et Aménagement du Territoire, Sion et Martigny, agissant comme expert consultant sur le dossier. Alpa Sàrl est également l'auteur de la précédente version du PAZ et RCCZ homologués en 2013.

Des mandataires spécialisés pourront être, au besoin, sollicités pour actualiser les données des zones dites «spéciales» : dangers géologiques, hydrologiques, et nivologiques, valeurs naturelles et paysagères, patrimoine bâti, espaces réservés aux eaux, PGEE infrastructures et routes, surfaces d'assolement, zones et périmètre de protection des eaux, etc.

A.2.2. Échéancier

La Confédération et le canton ont donné aux communes un délai de 2 ans dès approbation du Plan directeur cantonal le 01.05.2019 pour cette première phase d'élaboration du PU, son adoption par le Conseil municipal et un préavis favorable du Service de Développement Territorial (SDT), soit au 01.05.2021.

La révision du PAZ pourra ensuite être entreprise, et la requête d'homologation présentée au Conseil d'État dans un délai de 5 ans dès approbation du PU, soit au 01.05.2026. Quant au RCCZ, le délai est fixé au 01.01.2025, soit 7 ans après l'entrée en vigueur de la Loi et Ordonnance sur les Constructions (LC/OC) au 01.01.2018.

Le présent diagnostic, accompagné des options de développement communales, est la première phase de l'élaboration du Périmètre d'Urbanisation (PU), conformément au tableau du processus, sous § 0. Note liminaire.

A.2.3 « Mission »

La « mission » requise par le canton aux communes, telle qu'elle ressort de l'aide de travail précitée, est la suivante :

Conformément à l'article 11 alinéa 5 LcAT, les communes justifient les options de développement prises dans leur PAZ dans le rapport selon l'article 47 OAT. Dans ce rapport, il s'agit notamment de démontrer la conformité du plan aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), au PDC ainsi qu'aux exigences découlant de la législation sur la protection de l'environnement.

Les communes doivent donc notamment veiller à l'utilisation mesurée du sol, à la création d'un milieu bâti compact, de qualité et favorable à l'exercice des activités économiques, à la coordination de l'urbanisation et des transports, ainsi qu'à la préservation des terres agricoles et des sites naturels.

Suite à la modification de l'OAT, entrée en vigueur le 1er mai 2014, la commune doit en outre indiquer quelles réserves subsistent dans les zones à bâtir existantes. Cela concerne tant les réserves à l'intérieur du milieu construit (réserves internes) que celles situées à l'extérieur des zones non construites (réserves externes). Elle doit préciser quelles mesures doivent être mises en œuvre, et dans quel ordre, afin de mobiliser les réserves internes (création d'un milieu bâti compact) ou pour obtenir, sur les surfaces non encore construites, un bâti qui soit conforme à l'affectation de la zone et qui réponde à la densité recherchée.

La détermination par la commune de ses options de développement territorial (ou « projet de territoire ») lui donne l'occasion de réfléchir à l'avenir de son territoire et d'arrêter une stratégie à moyen et long terme en matière d'aménagement et de gestion de celui-ci. Elle est une étape préliminaire essentielle dans le cadre du dimensionnement de ses zones à bâtir.

(Texte mis en évidence par nous.)

A.2.4 Situation actuelle

Les communes de Martigny et Charrat ont, le 04.03.2018, accepté à une très large majorité (respectivement 91.8% et 88.6%) la fusion au 01.01.2021 (source : Martigny.ch). Les PAZ et RCCZ de la commune de Martigny ont été homologués par le Conseil d'État le 23.01.2013. Des modifications partielles ont par la suite été homologuées et d'autres sont en cours de procédure. Quant à la commune de Charrat, elle a obtenu l'homologation de son PAZ et RCCZ en date du 28.03.1990. Une modification partielle a été acceptée par l'assemblée primaire en automne 2020, avant la fusion, et est en cours d'homologation.

Ces PAZ et RCCZ ne sont plus conformes à la nouvelle législation intervenue depuis cette date, en matière d'aménagement du territoire comme rappelé ci-avant, mais aussi dans le domaine des constructions, avec l'entrée en vigueur des nouvelles LC/OC.

D'autres dispositions légales ont été introduites, notamment la nécessité de définir un espace réservé aux eaux (ERE), l'obligation faite aux communes d'établir, de mettre à l'enquête et de faire approuver par le canton les cartes de dangers (hydrologiques, géologiques, nivologiques) intégrées dans le PAZ futur. Il s'agit également d'établir l'inventaire du patrimoine bâti et de réexaminer les différentes zones de protection (zone de protection des sources, nature, paysage, etc.).

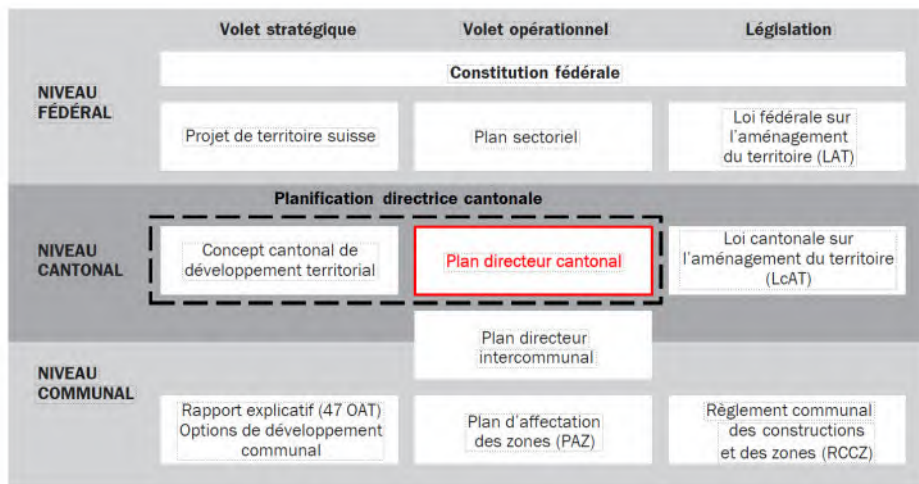
Conformément à l'article 21 alinéa 2 de la LAT, les circonstances se sont sensiblement modifiées et justifient le réexamen des PAZ et des RCCZ, dès approbation du PU.

P R É A M B U L E

A . 3 . C O N C E P T C A N T O N A L D E D É V E L O P P E M E N T T E R R I T O R I A L (C C D T)

Les options de développement qui forgent le projet de territoire ainsi que la délimitation du périmètre d'urbanisation (PU) constituent le volet stratégique à l'échelon communal de la politique d'aménagement du territoire. Elles doivent être d'une part en adéquation avec le PDi et d'autre part avec les instruments de la Planification directrice cantonale, composés du Concept cantonal de développement territorial (CCDT) et du Plan directeur cantonal (PDC).

Figure 53 - Instruments d'aménagement du territoire et niveaux institutionnels



Le CCDT est l'instrument remplaçant les objectifs d'aménagement du territoire de 1992. Actif depuis le 1er janvier 2015, il doit encadrer les défis et les tendances qui façonneront le territoire de demain, parmi lesquels :

- La croissance de la population qui exerce une pression sur le paysage,
- L'accroissement de la mobilité,
- L'augmentation du bien-être et l'évolution des exigences en termes de logements,
- Le changement climatique et les dangers naturels, etc.

Pour répondre à ces questions sociétales complexes, le CCDT favorise la collaboration par-delà les frontières territoriales, sectorielles et institutionnelles, comme les projets d'agglomération ou les plans directeurs intercommunaux.

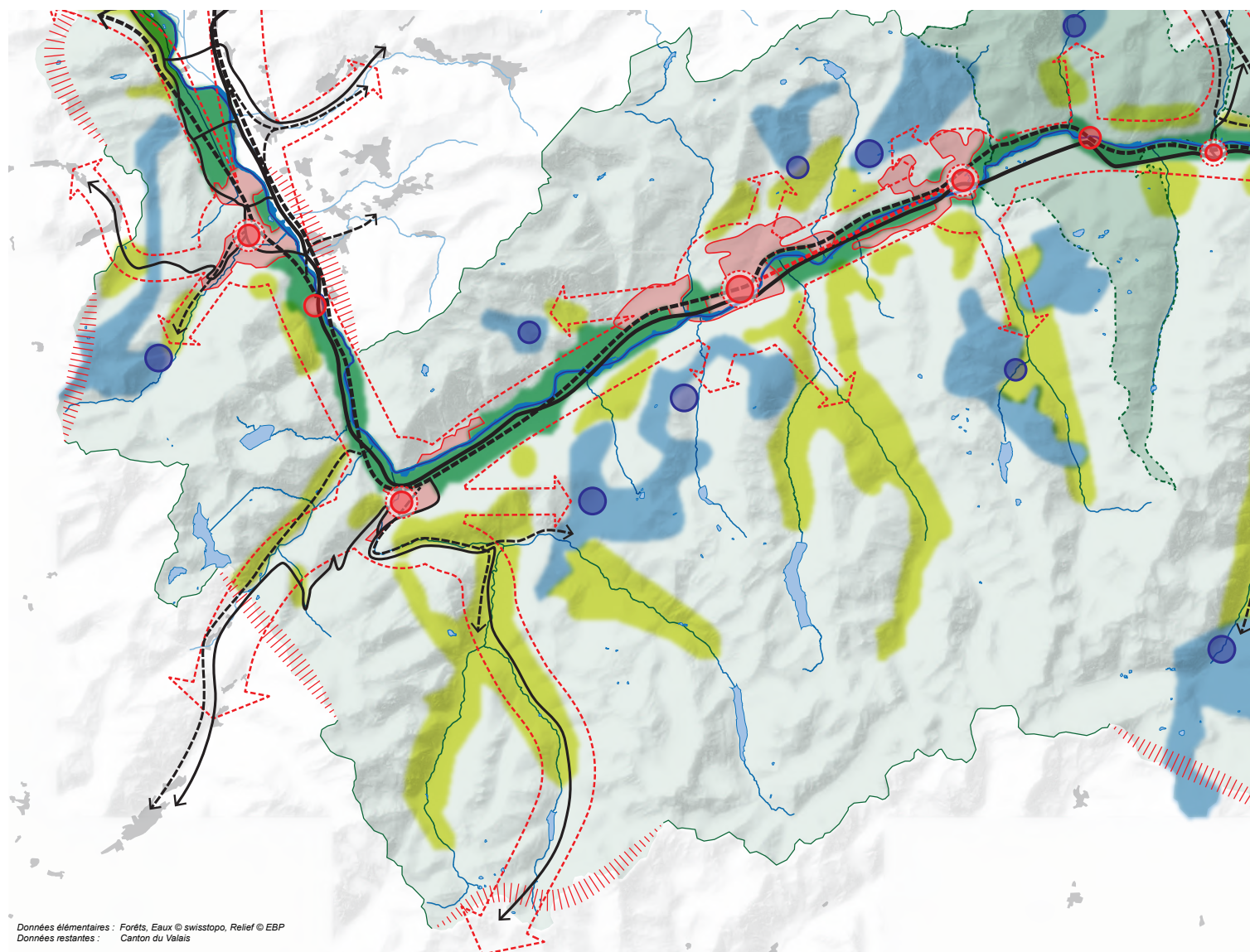
Il présente une vue d'ensemble du développement territorial souhaité du canton et de ses cinq différents espaces, qu'il a clairement énoncé, soit : l'espace urbain, l'espace multifonctionnel de la plaine du Rhône, l'espace des coteaux et vallées latérales, l'espace touristique alpin et l'espace nature et paysage.

Pour chacun de ses espaces, il fixe une stratégie à travers une série d'objectifs d'aménagements du territoire dans cinq différents domaines d'activités, à savoir « Agriculture, forêt, paysage et nature », « Tourisme et loisirs », « Urbanisation », « Transports et mobilité », « Approvisionnement et infrastructures ».

La carte de synthèse reprend les types d'espaces et les stratégies qui leur sont propres, Ces dernières doivent être prises en compte dans les options de développement.

Carte de synthèse du CCDT

Figure 56



Données élémentaires : Forêts, Eaux © swisstopo, Relief © EBP
Données restantes : Canton du Valais

Agriculture, forêt, paysage et nature

- Conserver des surfaces non urbanisées dans la plaine du Rhône
- Préserver et renaturer les eaux de surface
- Préserver les paysages et renforcer les fonctions de la forêt

Tourisme et loisirs

- Renforcer le secteur touristique dans une complémentarité extensif / intensif

Urbanisation

- Viser des densités élevées de construction
- Délimiter l'urbanisation
- Maintenir les fonctions et les populations
- Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation

Transport et mobilité

Renforcer les connexions avec les espaces métropolitains



Assurer une desserte en transports de l'ensemble des communes vers les centres

Mettre en place une offre en TP performante, économique et respectueuse de l'environnement

PRÉAMBULE

A.4. STRUCTURE DU RAPPORT DE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

A.4.1 Contenu

Le rapport du diagnostic territorial contient trois des cinq thématiques traitées dans le cadre du CCDT :

- a. Urbanisation
- b. Sociétés et activité
- c. Environnement

La thématique de l'environnement compile les différents aspects liés à la nature, l'agriculture, les dangers naturels, mais aussi la mobilité et l'énergie, qui sont traités de manière séparée dans le CCDT. Ce regroupement se justifie au regard des différents documents en cours d'élaboration. En effet, la Commune de Martigny planifie actuellement dans le cadre de ses collaborations un plan directeur inter-communal regroupant 18 Communes, ainsi qu'un projet d'agglomération 4ème génération regroupant 3 Communes. Ces deux documents couvrent déjà très largement plusieurs thématiques supra-communales, fortement liées à la mobilité, aux infrastructures ainsi qu'à l'environnement. D'autre part, la troisième correction du Rhône, qui suit le PS-R3 en cours, traite de nombreux points liés à la nature du coude du Rhône.

Dans ce contexte, il semble cohérent que le diagnostic ne reprenne que les éléments essentiels des thématiques déjà traitées dans ces études, et ne mette en valeur que quelques points qui ne seraient que peu ou pas traités.

En outre, Martigny est une commune urbanisée, avec un très faible potentiel d'expansion de son territoire, et sa ville principale présente la plus forte densité du Valais. Dans ce cadre, il est approprié que l'urbanisation soit un volet important du diagnostic, et que l'analyse s'attarde sur les forces et les

faiblesses de ce territoire bâti, pour comprendre la réelle capacité de densification vers l'intérieur en lien avec une amélioration de la qualité de vie.

Enfin, Martigny n'ayant fusionné avec la Commune de Charrat que dernièrement, il semblait également intéressant de donner une large place aux défis de société, en traitant notamment les données démographiques qui ont évolué, et qui nourrissent la réflexion concernant les enjeux de densification des zones à bâtir destinées à l'habitat.

A.4.2 Méthode

La Commune de Martigny a lancé durant la décennie écoulée, particulièrement la dernière législature, de nombreuses études. Elles sont pour beaucoup en cours d'analyse ou de réalisation, et seront la base du développement du territoire à l'horizon 2030. Les mandataires, avec l'aide précieuse de la commission de pilotage et des différents services de la ville, se sont donc attelés à recenser les documents existants, finalisés et en cours. Ils en ont extrait les éléments essentiels qui sont synthétisés dans ce diagnostic.

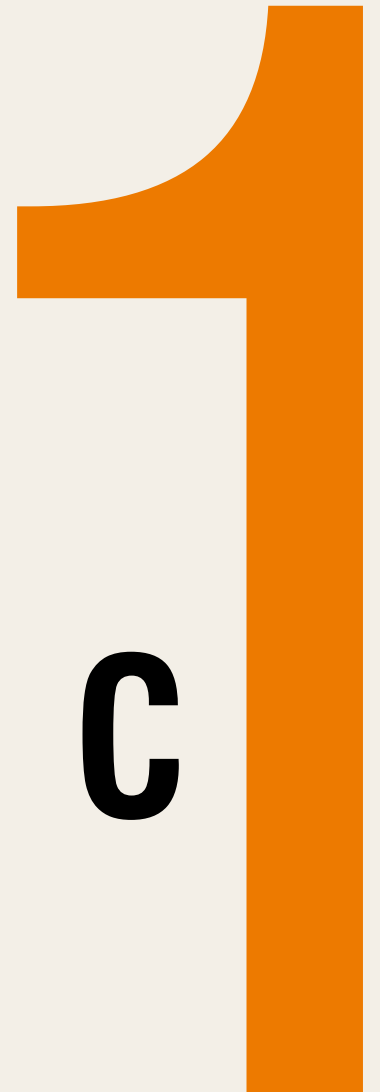
Pour le volet spécifique de l'urbanisation, les mandataires se sont appliqués à développer une série de cartes permettant de compléter les données existantes et de mettre en valeur certaines qualités du territoire.

Les documents ont ensuite été discutés dans trois ateliers portant sur les différentes thématiques du diagnostic. Ces ateliers étaient composés des membres de la commission de pilotage, mais aussi de personnes extérieures, issues du Conseil Communal, des services de la ville ou pouvant apporter un regard extérieur sur des aspects spécifiques.

Différentes options de développement se sont dégagées de la compilation des différentes études et des ateliers de travail. Elles sont le point de départ de la vision de Martigny à l'horizon 2030. Elles sont soumises au Conseil Communal pour être discutées et complétées. Une fois validées, elles serviront à définir le périmètre d'urbanisation, et si nécessaire les zones réservées.

VOLET 1

D I A G N O S T I C



FORCES ET OPPORTUNITÉS

- Une région qui offre un cadre de vie qualitatif avec des types et des formes de paysages variés proches de la ville.
- Une présence d'un patrimoine archéologique exceptionnel, de noyaux historiques encore préservés et d'un patrimoine architectural et culturel de qualité.
- Une amélioration régulière des espaces publics.
- Une structure urbaine compacte offrant encore un potentiel de réserves de ZAB, de zones d'activités et de d'utilités publiques permettant un contrôle du territoire à 30 ans.
- Une forte présence végétale malgré une densité forte.

FAIBLESSES ET MENACES

- Une pression urbaine sur le paysage, sans traitement des franges et une urbanisation quelquefois inadéquate des entre-deux.
- Un manque de mise en valeur de certains éléments remarquables du patrimoine archéologique ou historique.
- Une réserve de ZAB contenues principalement dans les zones à faible densité.
- Un manque de qualité dans l'architecture et dans la gestion des vides (aménagements), particulièrement dans les zones de moyenne densité.
- Des limites géographiques de développement quasi finies qui nécessitent une réflexion sur la collaboration intercommunale.

U R B A N I S A T I O N

INDEX

A.1 TOPOGRAPHIE

A.1.1 Un vaste territoire, une seule entité

A.1.2 Éléments structurants du territoire

pages 22-23

pages 22-23

pages 22-23

A.2 ÉVOLUTION DE L'URBANISATION, TYPOLOGIE

A.2.1 Evolution de la commune

A.2.2 Développement des constructions par date

pages 24-29

pages 24-27

pages 28-29

A.3 PATRIMOINE BÂTI

A.3.1 Aperçu général

A.3.2 Sites ISOS d'importance nationale

A.3.3 Sites ISOS d'importance régionale et locale

A.3.4 Inventaire communal des objets de protection

pages 30-31

pages 30-31

pages 30-31

pages 30-31

pages 30-31

A.4 DIMENSIONNEMENT DE LA ZONE À BÂTIR

A.4.1 Calcul des réserves selon le canton, rappel

A.4.2 Réserves de la zone à bâtir dévolue à l'habitat

A.4.3 Analyse des réserves en zone d'habitat

A.4.4. Réserves par type d'affectation

A.4.5. Zones d'activités

A.4.6. Zones d'utilité publique

pages 32-55

pages 32-33

pages 34-39

pages 40-53

pages 54-55

pages 54-55

pages 54-55



URBANISATION

A.1 TOPOGRAPHIE

A.1.1 Un vaste territoire, une seule identité

La commune de Martigny naît de deux fusions, celle de 1956 qui lie Martigny-Ville avec La Bâtiaz et celle de 1964 qui unit Martigny-Bourg et Martigny-Ville. 2021 entérine la fusion avec la Commune limitrophe de Charrat. Le nouveau territoire communal s'étendra ainsi sur 3'250 hectares. Il sera composé par les 2'490 hectares de la commune de Martigny et les 760 hectares de la commune de Charrat. Situé dans la plaine, au coude du Rhône et au croisement des axes routiers du Grand-Saint-Bernard et du Simplon, il fait de Martigny une commune majeure de la plaine du Rhône.

A.1.2 Eléments structurants du territoire

Qu'ils soient naturels ou anthropiques, certains éléments ont la possibilité de structurer un territoire, sur la commune de Martigny peut-être encore plus qu'ailleurs ; en effet, elle est sise au cœur d'un massif montagneux à la topographie marquée, aux confluent de la Dranse et du Rhône, au carrefour de routes internationales. Elle est par conséquent profondément liée à son territoire, ses limites, ses aléas et ses opportunités.

Les limites topographiques

La commune de Martigny se situe dans la plaine alluviale. Elle est entourée de 3 massifs montagneux importants, qui rappellent par leur pente marquée et leur ligne de rupture de pente brisée le passé glaciaire de la vallée. Cette configuration morphologique a découragé les premiers habitants à s'installer sur les flancs. Orientés dès leur arrivée sur l'agriculture de plaine, ils construisent les premiers noyaux historiques dans le coude de la vallée, sur le cône de déjection de la Dranse, s'éloignant ainsi, d'autant qu'il se peut, de ses crues dévastatrices et des bras mouvants du Rhône.

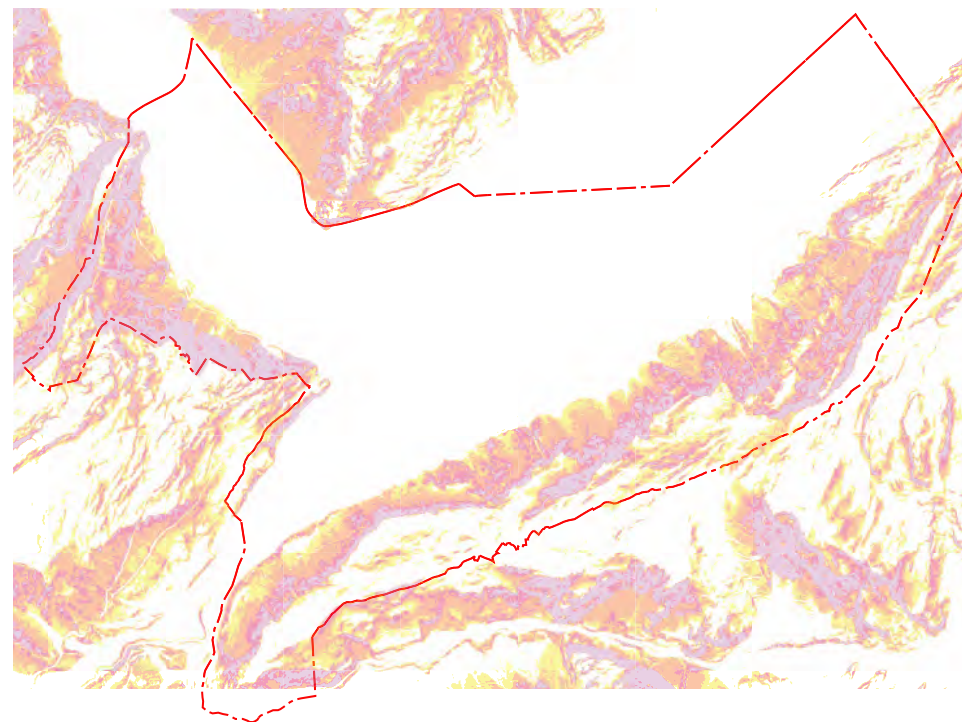


Figure 02 - Classes de pente plus de 30°

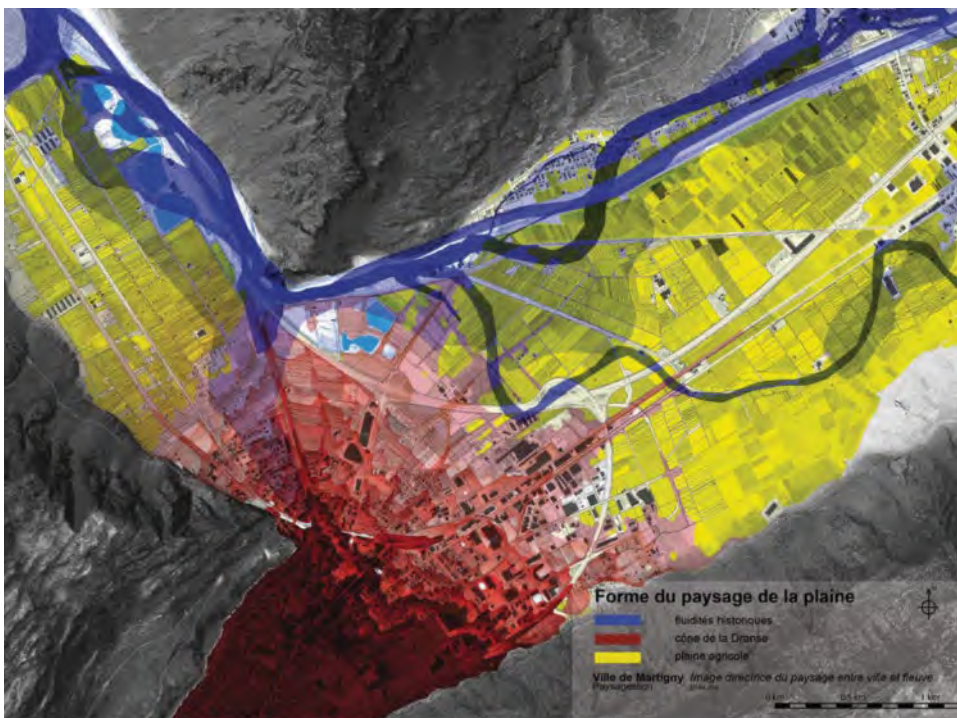


Figure 03 - Formes paysagères

Les formes paysagères

Au fur et à mesure de la maîtrise des cours d'eaux, les noyaux urbains se rejoignent et s'étendent radialement dans la plaine du Rhône jusqu'à ne faire qu'une grande et seule entité, tandis que l'agriculture la façonne selon une trame maîtrisée, orthogonale, marquée par son parcellaire géométrique, mais également par les rideaux-abris et le réseau de meuniers.

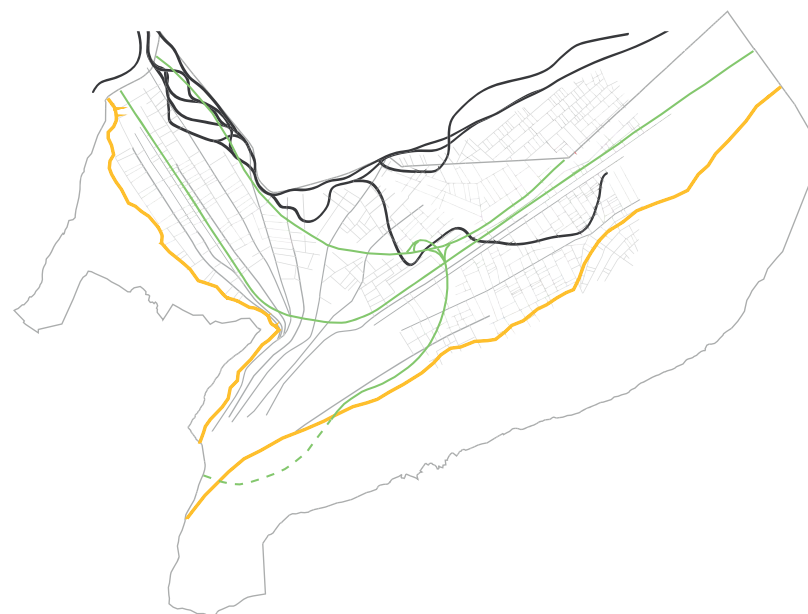
Cette rencontre d'une forme radiale de la ville et de l'orthogonalité de la plaine agricole est identifiée dans l'image directrice de la ville de Martigny de 2014 élaborée par Paysagegestion qui ajoute à ses deux formes fondamentales du paysage naturel et construit une troisième forme, plus fluide, définie par les méandres et divagations du fleuve et des anciens bras du Rhône dont il ne reste aujourd'hui que quelques traces. Ces formes paysagères spécifiques s'imbriquent au coude du Rhône. Elles forment

au sein des limites topographiques énoncées plus haut le maillage formel fondateur de la dynamique territoriale.

Les axes de transport

Le chemin de fer qui se développe aux portes du XX^{ème} siècle et l'autoroute qui apparaît dans les années 60 sont deux infrastructures majeures qui façonnent le paysage d'aujourd'hui. Si par leur efficacité ils participent massivement à la dynamique territoriale, ils découpent également par leur rigidité la trame paysagère, agissant comme des axes frontières.

Figure 04 - Synthèse des éléments structurants



URBANISATION

A.2 EVOLUTION DE L'URBANISATION, TYPOLOGIE

A.2.1 Evolution de la commune

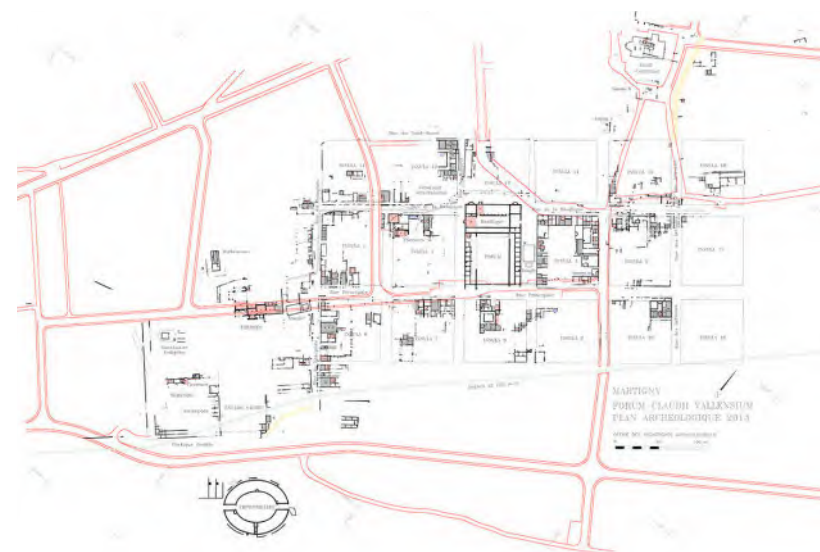
Cette synthèse de l'évolution de la ville reprend de larges extraits de l'ISOS de Martigny-Ville, Martigny-Bourg et de Charrat. Elle est complétée par des éléments extraits du rapport de fusion entre Martigny et Charrat.

Martigny-Ville, ville Romaine

La localité actuelle a succédé à l'ancien bourg gaulois d'Octodurus et au Forum Claudii Vallensium, chef-lieu de l'acivitas Vallensium à l'époque romaine. Cette ville est édifée au premier siècle ap. J-C. sur la base d'un plan régulateur en damier formé par trois séries de cinq insulae, mesurant chacune approximativement 100 m par 100 m. L'agglomération, sise sur un axe d'importance européenne reliant Londres à Rome, couvrait une superficie d'environ 15 hectares, pour une population de 3000 à 5000 habitants. Ce chiffre est corroboré par la taille de l'amphithéâtre qui pouvait accueillir quelque 6000 spectateurs.

La via principalis, qui parcourait le rectangle formé par la ville dans le sens de la plus grande longueur, empruntait à peu près le tracé de l'actuelle rue du Forum et son entrée nord se situait grosso modo dans le prolongement de l'axe de symétrie de la future agglomération médiévale. Au centre se trouvait le forum, que jouxtait au nord-est le temple. Au sud-ouest de la dernière rangée d'insulae étaient implantés en ordre dispersé, en partant du versant du Mont-Chemin, l'amphithéâtre, des entrepôts, un sanctuaire indigène antérieur à la création de la cité, les thermes et un temple dédié au culte de Mithra. Cet héritage est encore fortement présent aujourd'hui, et a d'ailleurs donné corps pour partie à la Fondation Gianad-da, haut lieu de culture pour la ville.

Figure 05 - plan de la ville romaine



Soumis aux incessants débordements de la Dranse, qui courait alors au centre de la plaine alluvionnaire, ainsi qu'aux incursions barbares, Martigny-Ville est progressivement abandonnée au profit de Martigny-Bourg, jusqu'à l'abandon définitif de la ville romaine en 574.

La création de Martigny-Bourg

Au Moyen Age, le site, du fait de sa position géographique à proximité du franchissement de la Dranse qui permettait le contrôle de l'accès aux différentes vallées et, en particulier, à la route du Grand-Saint-Bernard, connut un développement progressif. Par ailleurs, son implantation au pied du Mont-Chemin le mettait partiellement à l'abri des débordements fréquents du cours d'eau. C'est donc au Bourg que se concentra peu à peu la vie administrative et commerciale de Martigny. Au 14e siècle, ce dernier comptait 420 habitants, alors que ce qui restait de Martigny-Ville ne dépassait pas 320 habitants. En 1392, la comtesse Bonne de Bourbon, régente de Savoie, accorda à Martigny-Bourg la tenue de deux foires annuelles; elles donnèrent leur nom au Pré-de-Foire, qui constitua jusqu'à nos jours l'entrée nord du site.

Toujours au 14^e siècle, le vidome s'établit à Martigny-Bourg après avoir administré, depuis le 12^e siècle, les biens de l'évêque à partir de la Combe surmontant Martigny. Cette charge, qui appartenait à l'origine aux notables de Martigny, passa en 1525 aux de Montheolo, déjà vidomes de Sierre et de Leytron, qui reconstruisirent leur maison du Bourg. En 1607, ils établirent leur siège à l'angle de la place du Bourg, sur l'emplacement de l'actuel hôtel des Trois-Couronnes.

La difficile naissance de Martigny Ville

Les inondations successives de la Dranse, les luttes de pouvoir et l'épisode de peste qui touchent Martigny de 1589 à 1630 ont marqué une longue stagnation de l'urbanisation de la ville pendant tout le moyen-Âge jusqu'au 17^e siècle. Ce dernier verra émerger quelques bâtiments emblématiques comme le réhaussement de l'église de ville, le Manoir (1730) ou la rénovation de la prévôté du Gd-St-Bernard (1753).

Quelques éléments patrimoniaux ou structurants de cette époque marquent cependant encore de leur empreinte la ville, comme:

-la création du donjon du château de la Bâtiatz qui, après maints épisodes, sera abandonné par Georges Supersaxo en l'an 1518 après y avoir bouté le feu.

-la naissance du quartier de la Bâtiatz qui coïncide avec l'édification de la chapelle commémorative Notre-Dame-de Compassion en 1595, érigée lors d'une nouvelle débâcle de la Dranse.

C'est aussi dans cette période qu'apparaissent les « barrières » (chartes promulguée en 1349), système de digues qui se maintient jusqu'à nos jours pour lutter contre les inondations. Ainsi, sur l'ancien lit de la rivière, dont un bras empruntait l'actuelle rue de l'Hôpital, s'implantèrent plusieurs moulins, martinets et foulons qui survécurent jusqu'à la fin du 19^e siècle.

Le XIX ou la suprématie de Martigny-Ville

En 1841, l'entité politique de Martigny vole en éclats, à la suite notamment des mouvements libéraux de 1831 et 1833 qui aboutirent à une opposition entre citadins et habitants de la campagne. Les différents « quartiers » (Martigny-Ville, Martigny-Bourg, La Bâtiatz, Martigny-Combe, Trient et Charrat) devinrent autant de communes indépendantes. Ceci aboutit, un siècle plus tard, entre 1956 et 1964, à une nouvelle réunification des trois communes occupant la plaine alluvionnaire (Martigny-Ville, Martigny-Bourg et La Bâtiatz), puis avec Charrat en 2020.

Jusqu'au milieu du 19^e siècle, Martigny-Ville se résumait à une modeste bourgade rurale. Elle se développait le long d'un axe dominant nord-ouest/sud-est, formé par les rues des Alpes, du Collège et Marc Morand (l'ancienne rue des Hôtels). Elle englobait également le noyau médiéval entourant l'église, la place Centrale et ses prolongements, ainsi que le tissu bordant la route rejoignant la Bâtiatz, axe bordé par plusieurs hôtels. Puis la route franchissait la Dranse par un pont couvert en bois, traversait la Bâtiatz dominée par le château et piquait vers Saint-Maurice. Martigny-Bourg, fort de ses droits de marché et de son ancien siège du vidame épiscopal, l'emportait sur Martigny-Ville (1076 habitants contre 1066, en 1850).

Cependant, l'ouverture de la ligne de chemin de fer Lausanne-Sion, entre 1859 et 1860, marque un tournant dans l'histoire de la ville, qui grandit, pour prendre la première place, avec 1403 habitants contre 1110.

Cette différence ne fait ensuite que de s'accroître et amène à la réunification ainsi qu'à la suprématie définitive du centre urbain. Le tracé ferroviaire évite la Bâtiatz, et emprunte une large courbe en limite de la plaine du Rhône. Il suscite en 1878 la création de l'avenue de la Gare, parfaitement rectiligne, et conforme au projet imaginé en 1876 par le géomètre Amédée de Coquatrix. Cette artère débouchera sur la Place Centrale achevée entre 1880 et 1922.

Du XX à nos jours, une urbanisation exponentielle

En 1899 est créée l'avenue reliant le Bourg et la Ville, suivie en 1906 de l'inauguration d'un tramway reliant la gare au Bourg. La même année a lieu l'ouverture de la ligne Martigny-Châtelard, suivie en 1910–11 de celle de Martigny-Orsières et la construction d'une gare au sud-ouest de l'amphithéâtre romain. Ces infrastructures génèrent des lignes de territoire efficaces ; la prédominance de l'axe nord-est/sud-ouest s'affirme de plus en plus au détriment de l'ancien axe reliant la Bâtiaz à l'église paroissiale. Toute une série de villas bourgeoises s'implantent le long de l'avenue du Grand-Saint-Bernard, qui, grâce aux parcs et aux jardins richement arborés des propriétés qui la bordent, acquiert une image résidentielle affirmée.

Dans les années vingt, le développement de la ville, encore très lacunaire, s'interrompt presque totalement, au point que, pendant une longue période, l'image du site évolue peu, malgré l'implantation des premiers immeubles locatifs. Suivent la crise économique des années trente et la Seconde Guerre mondiale, avant que Martigny-Ville n'explose littéralement dans les années soixante, en liaison avec l'évolution du site en centre régional. Avant cet essor, on reconnaît encore les entités dissociées du Bourg, de la Bâtiaz et de la Ville, séparée par de larges poches vides destinées à l'agriculture (vergers) pour la plupart.

En 50 ans, l'urbanisation très engagée du territoire colonisera toute la plate-forme séparant les monts de Chemin et de Ravoire, englobant les bourgs, au détriment de l'image historique largement rurale des prolongements du site. Cette évolution se reflète dans le chiffre de la population qui passe de 6'000 habitants à l'aube des années 60 à près de 20'000 en 2019.

On notera dans les grandes infrastructures qui façonnent le site la sortie d'autoroute sur l'A9 de 1981 et la création d'un tunnel de liaison reliant les cols avec l'autoroute sous le Mont-Chemin, en 1993. Du côté du tertiaire, qui connaît également un formidable essor, sont à noter les réalisations de deux centres de congrès: le CERM, bâti en 1977 et le Centre du Parc, bâti en 1988.

Charrat

Le site historique se compose du groupement de Chênes et de Vison, séparés par un peu moins de 1 km. Faisant partie durant des siècles de la commune de Martigny, le site en a été détaché en 1839. Sur la carte Siegfried de 1878, Charrat ne correspond qu'à l'emprise des deux noyaux anciens ; l'implantation le long de la route qui les relie, en limite de plaine, est en effet liée aux importants travaux de drainage entrepris tout au long du 19e s., mettant ces terrains à l'abri des inondations; Dès le milieu du XIXe s., après les grands travaux d'assèchement de la plaine du Rhône et d'endiguement du fleuve, c'est sur l'agriculture que se base l'économie de la commune, notamment sur la culture de l'asperge. Vers 1900, les activités découlant du secteur primaire se retrouvent surtout autour de la gare édifée en 1881. La rupture de la digue du Rhône en 1948 provoqua une inondation qui transforma la plaine en un vaste lac.

Charrat compte trois quartiers : Vison et Les Chênes situés au pied des pentes du Mont Chemin, et La Gare qui doit son développement à l'implantation de la gare CFF (1890). Quasiment libre de constructions jusqu'aux années 70, la Commune connaît dès lors un développement exponentiel, principalement composé de maisons individuelles.



Figure 06
1971



Figure 07
2019

A.2.2 Développement des constructions par date

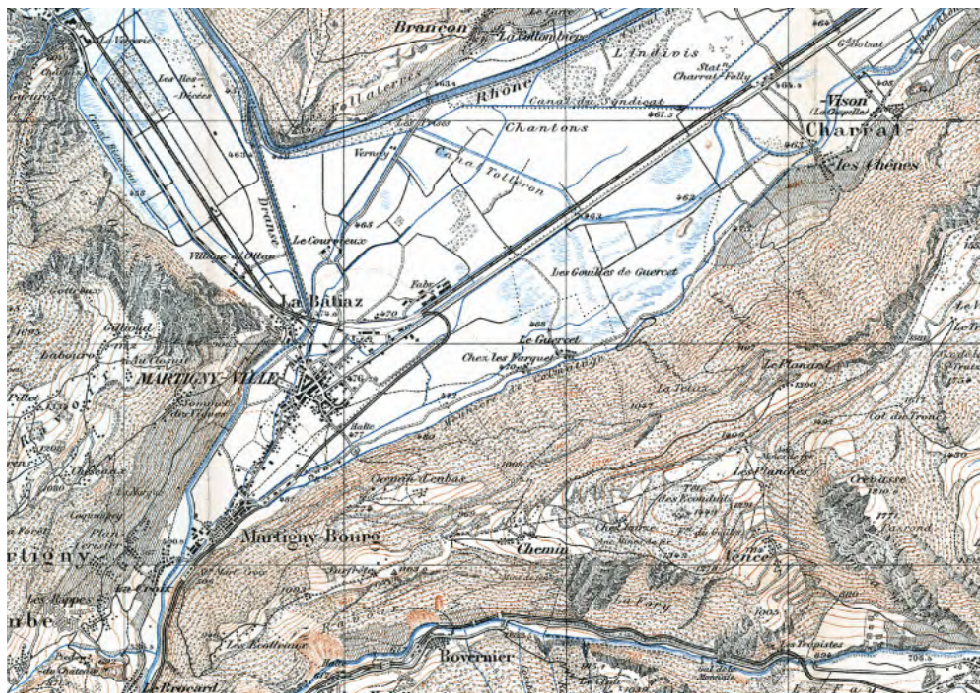


Figure 08
1920

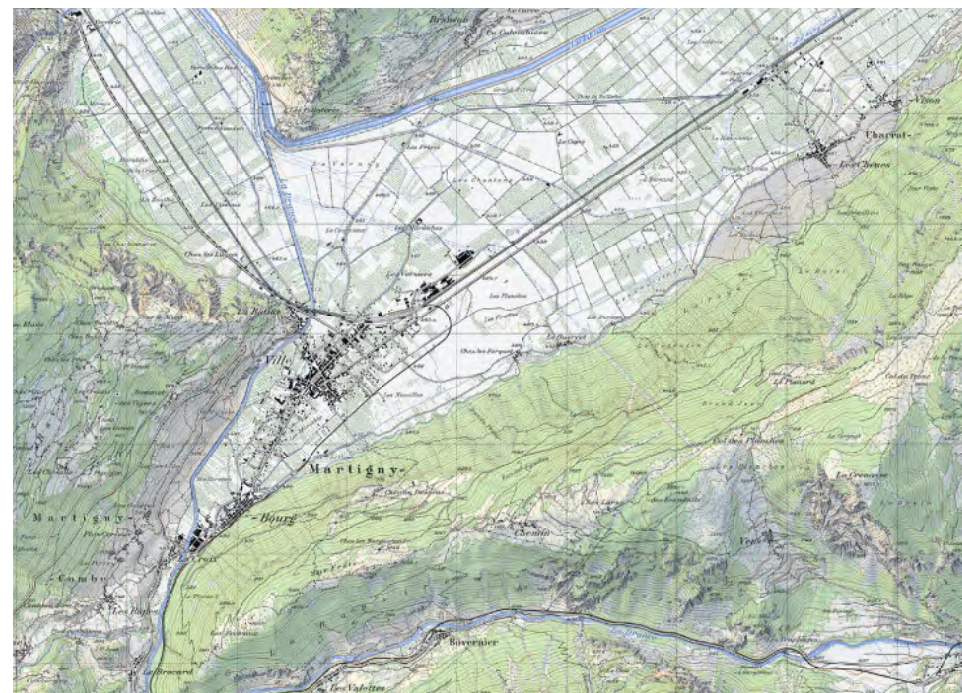


Figure 09
1965

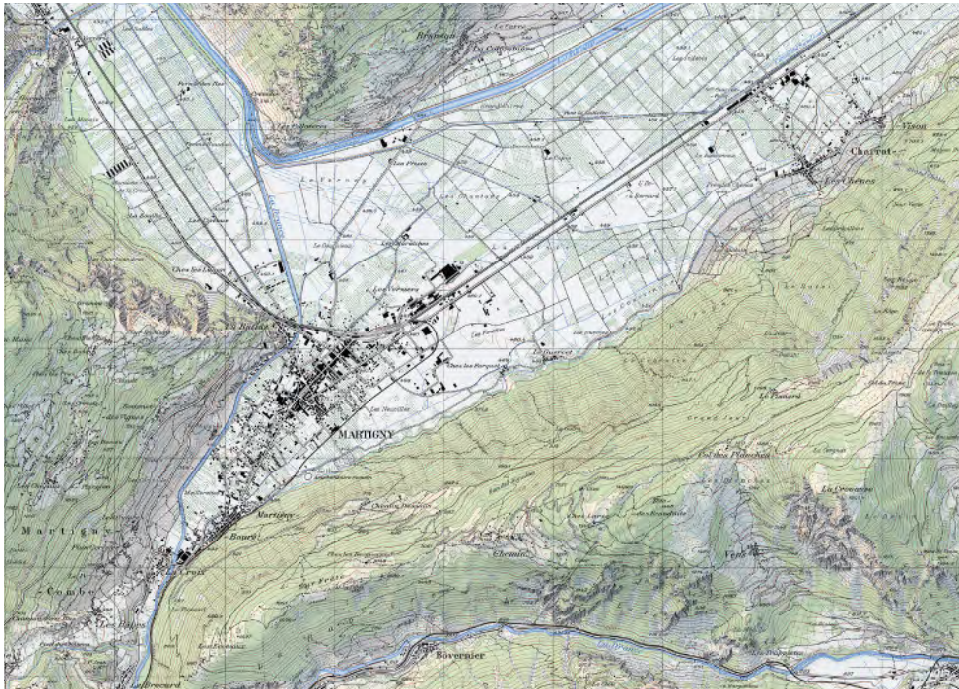


Figure 10
2000

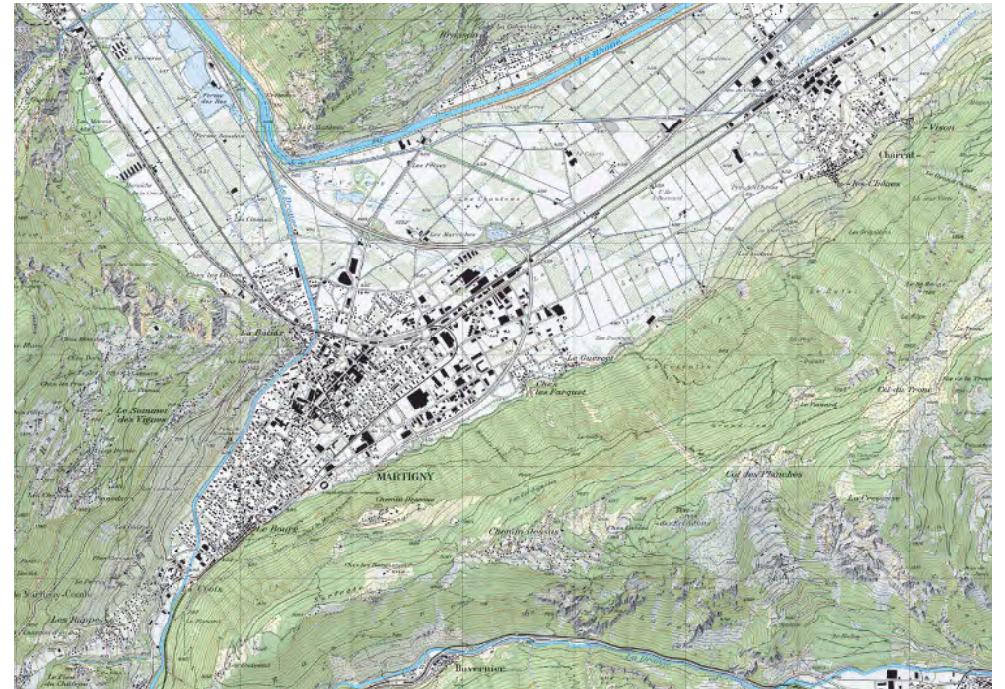


Figure 11
2020

URBANISATION

A . 3 PATRIMOINE BÂTI

La longue histoire de Martigny a forcément généré un patrimoine bâti riche et complexe qui a cette qualité d'être fortement dispersé dans la ville sans superpositions majeures ; ainsi, la ville romaine -disparue sous les limons de la Dranse-, les bourgs médiévaux, les villas patriciennes de la deuxième moitié du XIXe et du début du XXe comme quelques bâtiments majeurs du XXème siècle sont disséminés sur le territoire par simple apposition, permettant a priori une identification claire des quartiers et une préservation efficace.

Jusque dans les années 50, les quartiers sont d'ailleurs encore fortement caractérisés, la ville connaissant une croissance faible entre 1910 et 1950. Ce n'est qu'uniquement durant ces 70 dernières années qu'elle connaîtra une explosion démographique (c.f. chapitre B.1) qui mettra à rude épreuve la conservation et la mise en valeur du patrimoine.

L'ISOS, inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale comme régionale est effectué pour Martigny comme pour Martigny-Bourg en 1998. Son rapport fait déjà état de la qualité patrimoniale de la ville comme de la forte pression urbanistique qui pèse sur les sites construits, par la démolition ou la modification parfois dommageable de quelques bâtiments d'importance, mais également par la disparition des poches vertes -zones de parc ou agricoles- permettant la protection et la mise en valeur d'un site, soit d'un bâtiment ou d'un groupe de bâtiments et de leur contexte.

Cette pression sur le patrimoine bâti n'a pas décéléré durant les quelque 20 années qui ont suivi le rapport ISOS, bien au contraire ; le territoire est actuellement bâti dans sa totalité, constitué d'un tissu homogène d'immeubles à l'architecture souvent banale affichant des coefficients de densité importants sur la ville romaine, aux abords des bourgs historiques et à l'intérieur du tissu de villas patriciennes de la deuxième moitié du XIXe et du début du XXe . La protection des sites devient alors un enjeu important

pour la ville si elle ne veut pas voir l'identité des lieux définitivement perdue.

En 2013, la ville annexe au RccZ une liste de bâtiments désignés « monuments culturels » pour Martigny-ville et Martigny-Bourg, identiques ou complémentaires à l'ISOS, garantissant de manière officielle la protection de certains éléments du patrimoine.

Mais prise en étau entre une pression immobilière toujours grandissante et une conservation patrimoniale parfois difficile à comprendre et faire comprendre, la ville décide en 2019 de créer une commission patrimoine composée d'architectes. Permettant de donner une assise juridique aux décisions communales, cette dernière analyse la qualité des projets en tenant compte de l'inventaire ISOS mais aussi de l'évolution de la ville depuis deux décennies.

Un plan de périmètre actualisé est donc édité : plus restreint que l'ISOS, il reconnaît d'une part l'importance de la structure urbaine fondant le caractère typique de Martigny, et d'autre part la difficulté d'opérer dans certains secteurs ISOS plus périphériques, très altérés dans leur structure d'origine par le développement rapide de la ville. ; le secteur élargi de l'avenue du Gd-St-Bernard est certainement l'exemple le plus percutant, faisant cohabiter un tissu historique de villas patriciennes historiquement clairsemées et un tissu à forte densité, doté d'un alignement sur rue.

Un projet de territoire garantissant une protection ciblée de certaines parcelles permettrait dans l'attente du RCCZ de pérenniser la valeur patrimoniale encore existante.

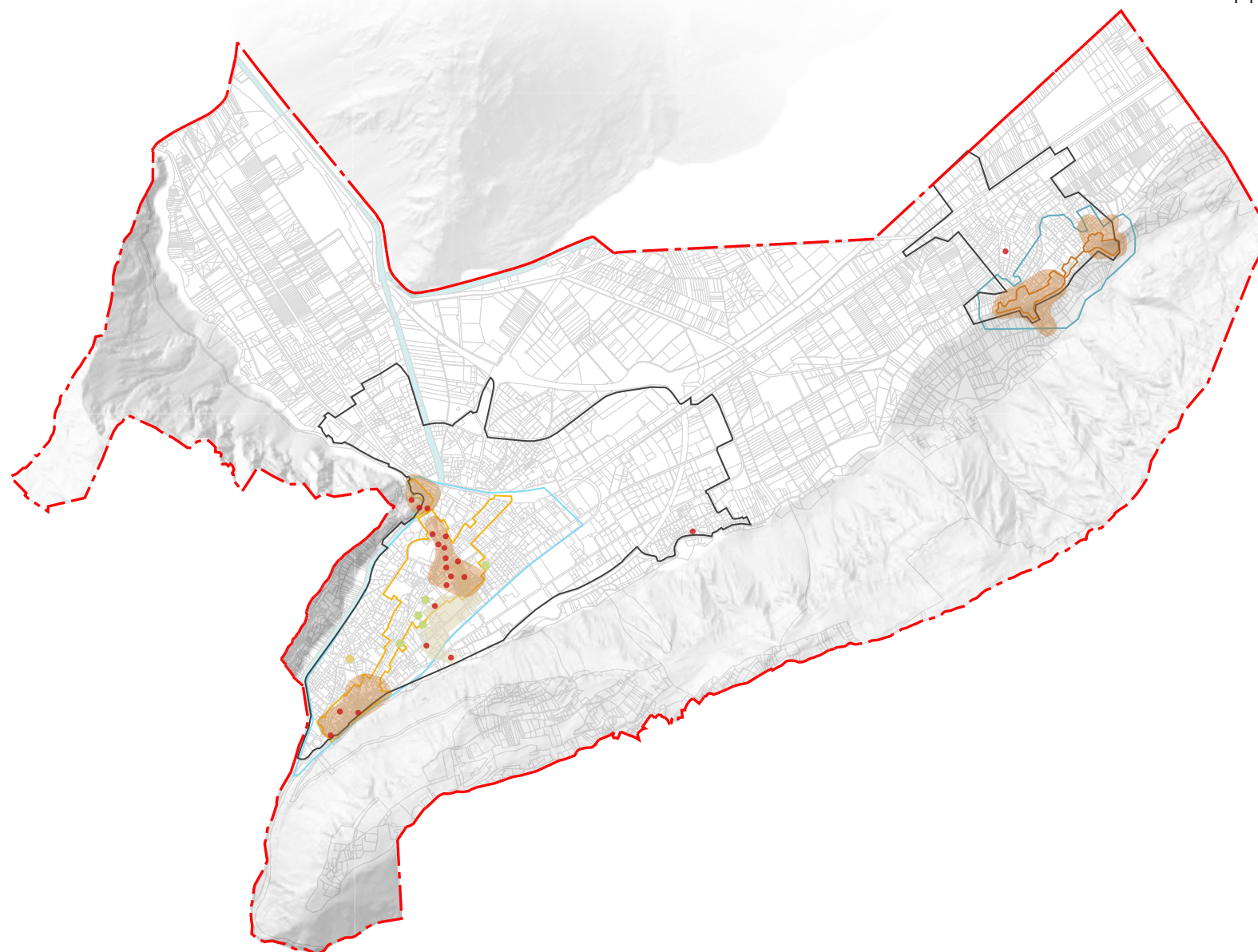
Au plan de périmètre de Martigny sera ajouté dès 2021 le périmètre ISOS régional de Charrat, intégrant ainsi les noyaux historiques de Vison et des Chênes. D'autre part, l'inventaire technique du patrimoine bâti, exigence fédérale, dont le travail va commencer et qui devrait être entériné d'ici 2024, permettra d'affiner l'analyse de la commission patrimoine et d'éditer si nécessaire une série de mesures restrictives sur certains secteurs lors de la modification du RCCZ.

Le patrimoine archéologique reste peu exploité à ce jour. Campée contre le Mont Chemin, la ville romaine historique est déconnectée du centre, et ses bâtiments emblématiques mis à jour sont disséminés sans grande cohésion et facilité de lecture. Une politique plus active, par notamment le renforcement des parcs et jardins dans ce secteur et leur mise en réseau, permettrait la mise en valeur d'un patrimoine exceptionnel. Cela renforcerait l'attractivité touristique de la ville et la connexion de ce pan d'histoire avec le cœur actuel de la cité.

Plan des périmètres et patrimoine

Figure 12

Le patrimoine issu des différentes périodes historiques ne se superpose pas, ce qui favorise sa conservation.



Légendes

--- limites communales

Périmètres

- périmètre commission patrimoine
- périmètre élargi ISOS national
- périmètre restreint ISOS régional
(inclus dès 2021 dans le plan des périmètres de la commission patrimoine)
- périmètre élargi ISOS régional
- zone à bâtir

Patrimoine

- noyaux historiques
- site archéologique- empreinte romaine
- monuments culturels
- villas patriciennes
- patrimoine contemporain

URBANISATION

A.4 DIMENSIONNEMENT DE LA ZONE À BÂTIR

A.4.1 Calcul des réserves, principes et méthodes

Le périmètre d'urbanisation (PU)

Pour rappel, le PU délimité doit correspondre à une vision cohérente du développement territorial communal en s'appuyant sur la stratégie du concept cantonal (CCDT) ainsi que sur les options communales. Il doit être par ailleurs en accord avec le PDi, développé conjointement au PU.

Le PU est défini à minima pour une période de 15 ans. Mais la Commune peut prévoir dans le cas de perspectives de développement importantes et de réserves foncières insuffisantes, une zone d'extension de ce périmètre, classée en zone de réserve, destinée à être développée dans une deuxième période de planification. Cette donnée permettrait à la Commune - si elle est retenue dans les options de développement- d'anticiper certains projets de territoire liés aux différentes thématiques de la mobilité, nature et paysage, énergie ou développement touristique.

Si le PU englobe tous les types de zones à bâtir, seules celles dévolues à l'habitat (zones centrales, zones d'habitation et zones mixtes) sont prises en considération dans le calcul des réserves. Les autres zones, comme les zones d'activités économiques, les zones touristiques ou encore les zones d'utilité publique, bien que soumises aux buts et principes de la LAT, ne sont donc pas comprises dans le calcul des réserves.

Le besoin théorique et réserves

Le Canton estime tout d'abord le besoin théorique d'une Commune, soit la transcription en surface (ha) de la projection attendue d'habitants-emplois (he) supplémentaire sur un périmètre donné, en estimant sa capacité moyenne. Il s'en suit une classification en trois catégories A B ou C, établie pour chaque Commune, qui détermine si les surfaces à bâtir dévolues à l'habitat sont excédentaires, conformes ou insuffisantes au besoin théorique.

Selon la fiche C.1 du Plan Directeur cantonal et l'aide de travail à l'attention des Communes, la Commune de Martigny est classée en catégorie A, signifiant que les zones d'habitat homologuées correspondent ou sont inférieures aux zones à bâtir permettant de répondre aux besoins estimés pour les 15 prochaines années.

En l'espèce, le besoin estimé à 15 ans pour la Commune de Martigny est de 48.6 ha, alors que les réserves sont estimées à 40.9 ha par le Canton. Il y a donc un déficit théorique de surfaces à bâtir dévolues à l'habitat de 7.7 ha. Le déficit théorique à 30 ans est lui de 48.6 ha, car le canton estime pour la Commune de Martigny que le potentiel de densification vers l'intérieur est nul (densité réelle inférieure à la densité théorique).

Le besoin à 15 ans ne donne cependant pas un droit automatique à une extension de la zone à bâtir. En effet, la Commune doit d'abord identifier le potentiel de développement vers l'intérieur du milieu bâti (parcelles non construites ou sous utilisées, bâtiments inoccupés, etc.). Elle doit ensuite veiller à définir des mesures pour mobiliser ces terrains à travers des options de développement ciblées. Enfin, elle doit analyser le potentiel de synergies évitant une extension de son territoire dans le cadre du PDi.

Or, il est difficile avec ce seul chiffre de 7.7 ha de construire une telle stratégie. Où sont ces réserves ? De quelles réserves parle-t-on ? Le diagnostic présente donc succinctement trois méthodes d'analyses différentielles calculant les réserves des zones à bâtir dévolues à l'habitat sur le territoire communal :

1. La méthode des périmètres tampons de l'ARE, méthode utilisée par le Canton.
2. La méthode RAUM+ développée conjointement par l'ETHZ et l'antenne Région du Valais Romand
3. La méthode de l'IBUS différentiel, développée par GAME selon les données extraites de GEOMY

Ces méthodes donnent des résultats divergents, qui relativisent le chiffre donné par le Canton. De plus, elles permettent une analyse plus approfondie du type de réserves, de leur localisation et de leur disponibilité. La Commune peut donc envisager une réelle stratégie, un projet de territoire optimisant l'utilisation de ses réserves à travers différents outils (modification du RCCZ, plans localisés, démarches foncières actives, concours d'architecture, etc.)

A.4.2 Réserve de la zone à bâtir dévolue à l'habitat

Méthode des périmètres tampons de l'ARE

Auteurs de la méthode : ARE, méthode officielle utilisée par le Canton

Etat des réserves selon la méthode : 40.9 ha, état début 2020

Cette méthode consiste à générer des zones-tampons autour des bâtiments, afin de différencier les zones construites (en vert sur la carte) des zones non construites (en rouge et orange).

La différence de couleur dans les zones construites résulte de la superposition des périmètres-tampons rouge et orange et permet d'identifier le potentiel de densification vers l'intérieur du tissu bâti.

Les réserves des zones à bâtir dévolues à l'habitat sont l'addition des zones non construites et du tiers du potentiel de développement vers l'intérieur des zones considérées comme construites. Les deux tiers restants de ces surfaces peuvent être reportés sur les périodes ultérieures de planification, tenant compte de l'inertie envisagée sur ces secteurs.

La méthode des périmètres tampons analyse le territoire en deux dimensions. Très éprouvée statistiquement, elle ne tient cependant pas compte des spécificités du RCCZ, comme les indices de densité, les hauteurs réglementaires ou encore l'ordre contigu. D'autre part, les notions de temporalités qui définissent l'accès aux réserves internes restent très théoriques.

A noter que cette méthode considère qu'il n'y a plus de réserve passé la première période de planification (15 ans), et que le besoin théorique à 30 ans est de 48 ha.

Plan des réserves ARE

Figure 13

La méthode de l'ARE donne 40,9 ha de réserves en zone d'habitat.

Légendes

--- limites communales

Valeurs

- construit
- construit (incertitude)
- non-construit
- zones d'utilité publique
- zones d'activités, zones touristiques



Méthode RAUM +

Auteurs de la méthode : ETHZ et Antenne Région du Valais Romand.

Etat des réserves selon la méthode : 56.9 ha, état mi-2020

La méthode RAUM+ est une étude complète qui combine l'analyse informatique des zones (SIG, cartes aériennes) et la connaissance des acteurs locaux (services techniques, acteurs politiques) afin d'évaluer finement la capacité des réserves d'une commune comme les temporalités auxquelles ces réserves pourraient être mobilisées.

La carte annexée montre les réserves immédiatement disponibles (en vert) disponibles après 5 ans (en orange), et indisponibles (en rouge). A noter que cette carte n'est pas un document officiel de RAUM+, mais une extrapolation de leurs données exécutée par Nomad Sàrl dans le cadre de l'élaboration du PA4.

Le résultat de cette étude donne des chiffres surprenants, largement supérieurs aux estimations de la méthode des périmètres-tampons. Les réserves totales des zones destinées à l'habitat seraient de 56.9 ha, dont 14.3 pour Charrat. Le résultat doit cependant être nuancé, car il présente un état des réserves disponibles avant 5 ans relativement faible (18.7 ha), constitué majoritairement de grandes parcelles ou zones encore non construites. Ces secteurs sont par contre majoritairement bien desservis par les transports publics.

		Martigny	Charrat	Total
Zone logement	Réserves totales (ha)	42.6	14.3	56.90
	Réserves disponibles avant 5 ans	16.1	2.6	18.70
	Réserves situées à proximité des arrêts de transports publics	37.1	0.8	37.90
	Réserves situées à proximité des arrêts de bus et disponibles avant 5 ans	15.4	0.1	15.50
Zone d'activités	Réserves totales (ha)	47.9	7	54.90
	Réserves disponibles avant 5 ans	19.5	4	23.50
	Réserves situées à proximité des arrêts de transports publics	12.5	2.4	14.90
	Réserves situées à proximité des arrêts de bus et disponibles avant 5 ans	6.2	0.8	7.00
Total	Réserves totales (ha)	90.5	21.3	111.80
	Réserves disponibles avant 5 ans	35.6	6.6	42.20
	Réserves situées à proximité des arrêts de transports publics	49.6	3.2	52.80
	Réserves situées à proximité des arrêts de bus et disponibles avant 5 ans	21.6	0.9	22.50

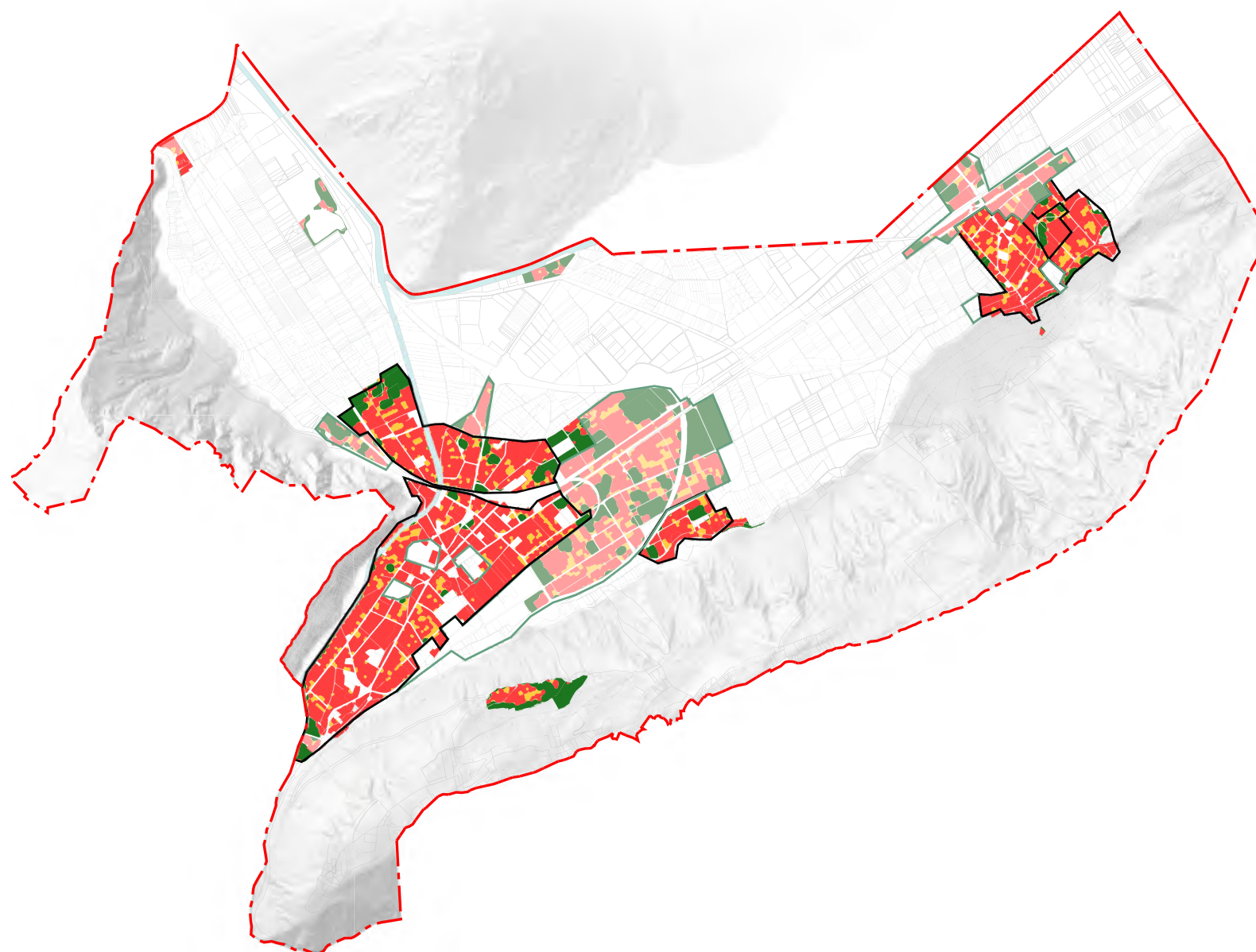
Figure 14 - Plan des réserves RAUM+ 2020

De ces statistiques, il ressort que la Commune de Martigny dispose encore de nombreuses surfaces de logement. Sur Martigny, quelques grandes parcelles sont proches des infrastructures de transport public et disponibles à court terme. Sur Charrat, malgré une réserve importante estimée à 14 ha, ces réserves sont peu disponibles et éloignées des TP.

Plan des réserves RAUM+ 2020

Figure 15

La méthode de RAUM+ donne 56,9 ha de réserves en zone d'habitat.



Légendes

--- limites communales

Zones logement

■ disponibilité de 0-5 ans

■ disponibilité indéterminée

Zones activités

■ disponibilité de 0-5 ans

■ disponibilité indéterminée

Méthode : différentiel d'IBUS

Auteurs de la méthode : GAME, selon données extraites du SIG par le bureau GEOMY

Etat des réserves selon la méthode : 48 ha, état début 2020

La méthode consiste à extrapoler l'indice IBUS réalisé à partir de certaines données géomatiques fiables, comme le COS, la SBP ou le nombre d'étages. On obtient ainsi la densité effective IBUS d'une parcelle, respectivement d'une zone. La différence entre la densité effective présente sur le territoire et la densité maximale autorisée (IBUS théorique) donne l'état des réserves maximales, qui équivaut à la notion d'IBUS différentiel.

Cette approche est tridimensionnelle et localisée. En évaluant le tissu bâti parcelle par parcelle, elle prend en compte non seulement leur grandeur, leur géométrie, mais aussi certains éléments du RCCZ influençant la densification, comme l'ordre contigu. Enfin, elle met à jour certains transferts d'indices de densité manifestes.

Pour tenir compte de la temporalité du potentiel de densification vers l'intérieur, les surfaces disponibles sont calculées comme suit :

- Dans les zones construites, et conformément aux « directives techniques sur les zones à bâtir », seul un tiers de la densité résiduelle est pris en considération. La pleine mobilisation de ce potentiel ne pourra se faire que sur trois périodes de planification (45 ans).
- Dans les zones non construites, étant donné la densité de constructions dans les zones à bâtir dévolues à l'habitat, l'ensemble des parcelles exemptes de construction sont prises en considération. Si elles sont exemptes de tout aménagement et que leur grandeur permet une construction en rapport à l'indice, elles sont admises dans les zones non construites. Il en va de même pour les parcelles dont la géométrie ne permet pas une construction mais qui regroupées avec une parcelle vide adjacente peuvent être construites. Sur l'ensemble de l'analyse, un ratio de 20 % est cependant retranché et considéré comme « zone construite », pour tenir compte des inexactitudes de la méthode (projet en cours, doute sur le type d'aménagement sur la parcelle, etc.).

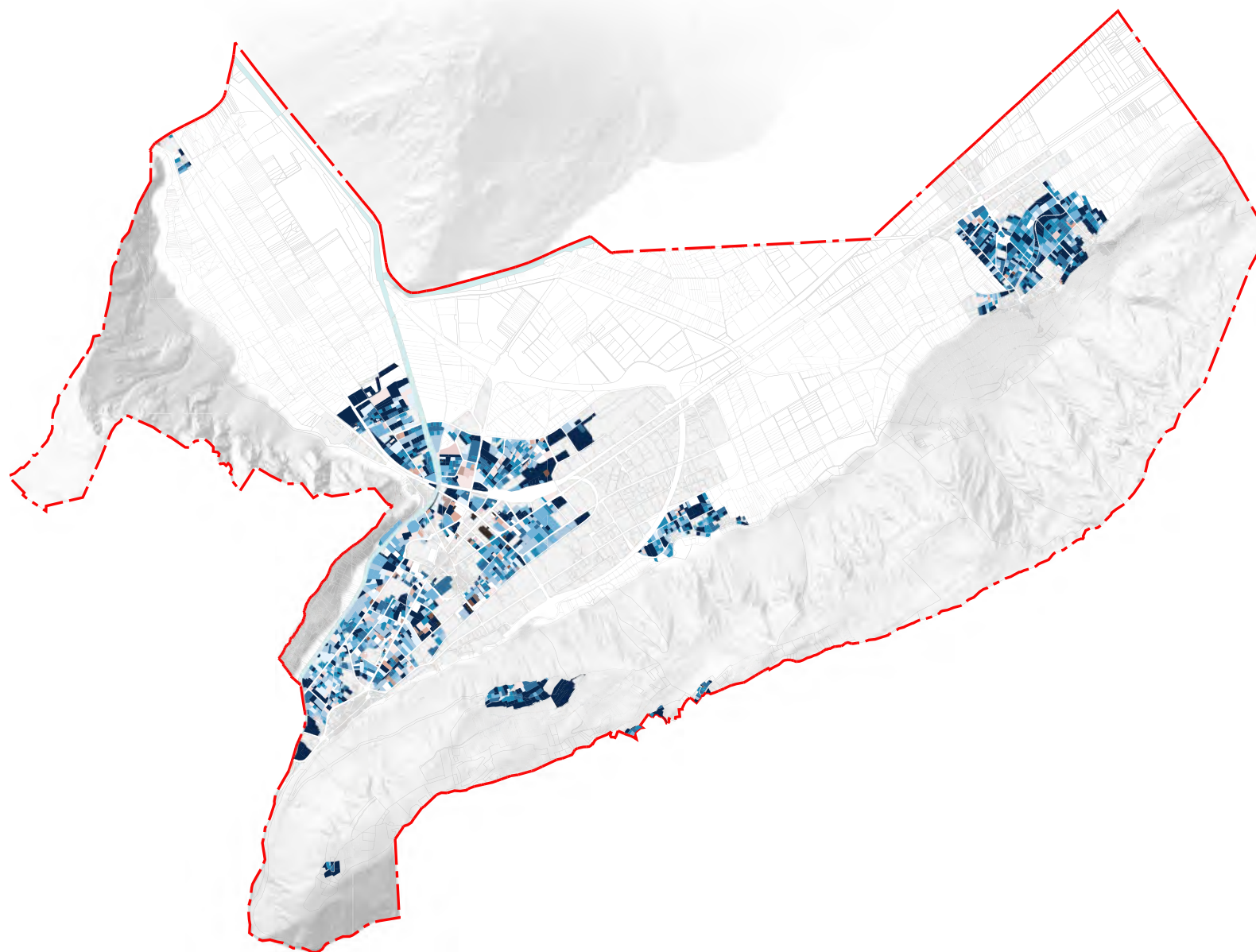
Le résultat de cette méthode est proche de celui de l'ARE. Il donne 48 ha de réserves pour les 15 prochaines années, soit des surfaces suffisantes pour répondre au besoin théorique. Le déficit à 30 ans, soit pour la deuxième période de planification, est dans ce calcul de 34 ha, soit 48 ha de besoin théorique, auxquels est soustrait le deuxième tiers de la densité résiduelle de 14 ha.

Si cette méthode possède de nombreux avantages, elle concède le même défaut que la méthode des périmètres tampons, à savoir une notion de temporalité très théorique. D'autre part, quelques données géomatiques, notamment la méthode de relevé des sous-sols, génèrent également quelques erreurs.

IBUS relatif

Figure 16

La méthode du différentiel d'IBUS donne 48 ha de réserves en zone d'habitat.



Légendes

--- limites communales

Valeurs

- information inconnue
- 100 à 80 %
- 80 à 60%
- 60 à -40%
- 40 à -20%
- 20 à 0%
- 0 à 20%
- 20 à 40%
- 40 à 60%
- 60 à 80%
- 80 à 100%
- 100 à 120%
- 120 à 140%
- 140 à 160%
- 160 à 180%
- 180 à 200%
- 200 à 450%

A.4.3 Analyse des réserves en zone d'habitat

La seule analyse (ARE, IBUS différentiel,...) de la capacité théorique d'un territoire à absorber une augmentation de la démographie se suffit pas. Elle permet de définir un périmètre, une limite à l'extension d'un territoire, statuant la possibilité d'une densification à l'intérieur de ce dernier (réserves) . Mais elle ne donne aucune clé de lecture permettant de maîtriser et d'optimiser cette densification; dans quelles zones se trouvent prioritairement les réserves ? Le RCCZ en vigueur permet-il de les valoriser ? L'utilisation de ces réserves laisse-t-elle envisager une densification de qualité ?

L'analyse multicritère des réserves en zone d'habitat permet de mieux comprendre les forces et les faiblesses des différentes zones à bâtir, et de créer une palette d'outils pour intervenir de manière ciblée sur le territoire, favorisant ainsi les conditions cadres d'un développement vers l'intérieur coordonné et qualitatif.

Les critères d'analyse ont été choisis soit pour leur efficacité, soit pour la facilité d'acquisition des données . Il manque aux différents critères sélectionnés des critères d'ordre socio-économique (répartition de la population par rapport aux revenus ou origine) et socio-démographique (répartition de la population par village, densité fine de la population par zone), qui pourraient amener de précieux outils d'analyse pour la gestion territoriale. Mais ces derniers ont été abandonnés, par manque de source fiable et des problèmes de confidentialité des données.

Les cinq critères d'analyse retenus sont ainsi les suivants :

1. répartition des réserves sur le territoire
2. datation des bâtiments
3. coefficient d'occupation du sol (COS)
4. coefficient de végétalisation (CV)
5. hauteur des bâtiments (H).

Analyse des réserves

Figure 58

Légendes

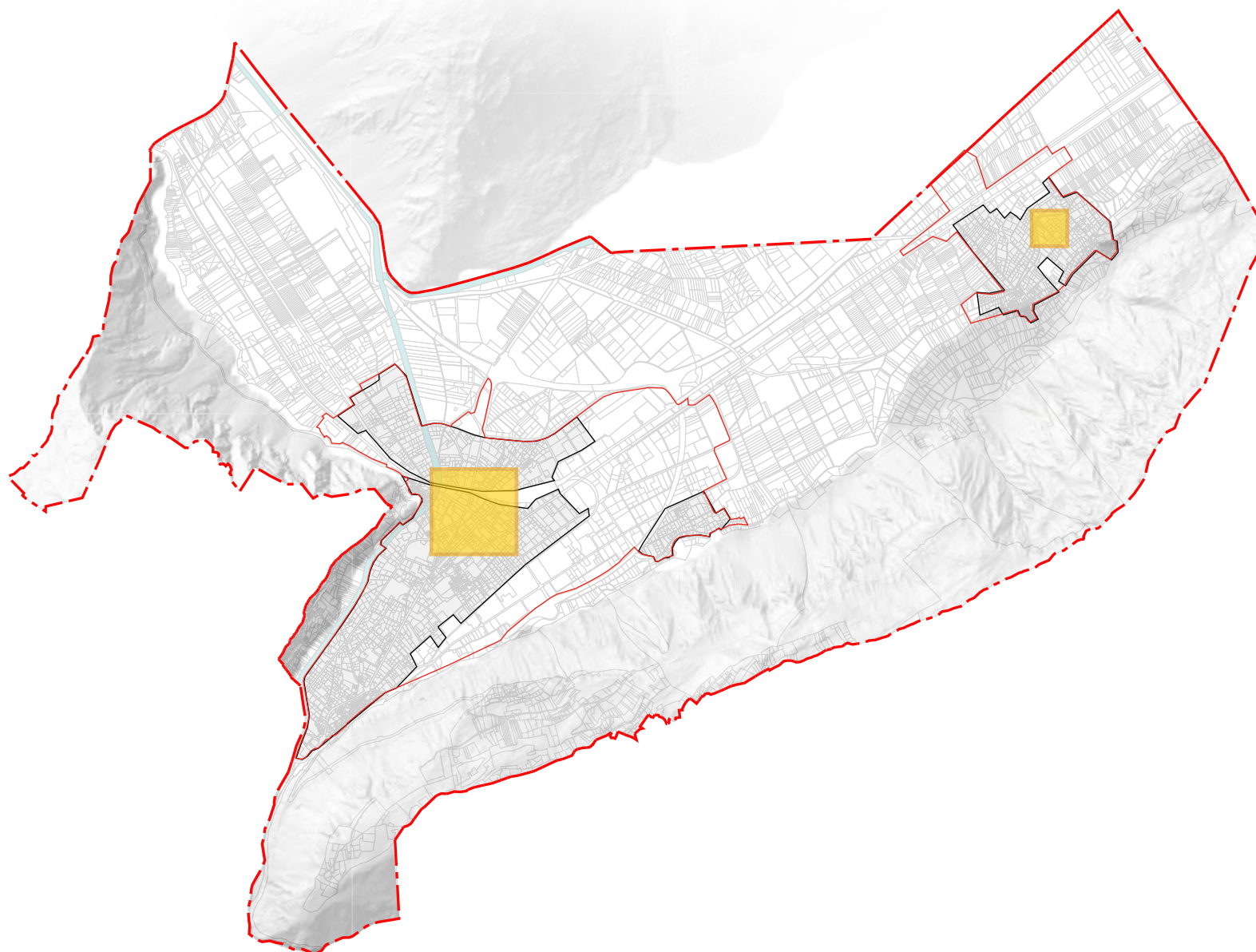
--- limites communales

Valeurs

— zone à bâtir totale - 537 ha

□ zone à bâtir / habitat - 361 ha

■ besoin théorique - 48,6 ha (13,4%)



Critère 1 : répartition des réserves sur le territoire

De manière générale, les trois méthodes d'analyse identifient quelques grandes surfaces non construites et donc mobilisables immédiatement. Ces quelques zones à aménager, pour certaines déjà présentes dans le RCCZ actuel, sont essentielles pour Martigny, car elles sont mobilisables immédiatement, et facilement maîtrisables dans leur qualité et leur densité à travers des PQ, PAD ou PAS. Enfin pour la plupart d'entre elles, la Commune possède une partie du foncier, et peut donc agir comme élément déclencheur de leur construction.

il s'agit des secteurs ci-dessous, cités en ordre dispersé :

- | | | |
|----------------------------|-----------------------------|-------------------|
| 1. Place de Rome | : densité envisagée 2,5-3,0 | PQ à finaliser. |
| 2. Les Prés-Magnin | : densité envisagée 1,2-1,4 | PAD en force. |
| 3. Ilôt Orsat (partiel) | : densité envisagée 1,3 | PQ en force. |
| 4. Les Portes de la Dranse | : densité envisagée 0.9 | études en cours |
| 5. Zone mixte des Vorziers | : densité envisagée - | études à réaliser |
| 6. Zone Milieu Ottan | : densité envisagée - | études à réaliser |

A eux seuls, ces secteurs représentent une réserve d'environ 9 hectares, soit le 20 % du besoin théorique pour les 15 prochaines années. Si on tient compte des densités envisagées et qu'on les rapporte aux capacités théoriques qui sont la base du calcul des réserves, ces secteurs pourraient contenir jusqu'à 40% des besoins de la Commune. Le contrôle de leur développement, ainsi que la recherche d'un indice de densité important accompagné d'une qualité élevée de l'habitat doit donc être une priorité pour les prochaines législatures.

Hormis ces secteurs, il faut encore relever dans les grandes surfaces non construites quelques parcelles de près de 5'000 m² qui forment la frange de la zone à bâtir côté Nord, ou qui sont présentes au coeur des zones à bâtir de Martigny, pour lesquelles une attention particulière devrait être donnée. Des outils législatifs émanant de la refonte de la LAT et de la LcAT sont actuellement disponibles et devront être intégrés dans le prochain RCCZ.

Enfin, citons le secteur des Grands-Praz, zone à aménager située sur Chemin-Dessous. Concernant ce dernier, les réserves sont faibles. Compte tenu de la densité qui peut être envisagée sur une telle zone

(0.4-0.5) ainsi que son éloignement des réseaux de TP, il serait même envisageable de la sortir du périmètre d'urbanisation au profit d'autres zones plus efficaces, à moins que la nécessité d'une zone villas à forte valeur ajoutée puisse être démontrée.

Concernant les réserves sises dans des zones déjà fortement construites, il ressort de l'analyse selon la méthode de l'IBUS différentiel que le réservoir principal se situe dans les zones à faible densité.

Le sol de ces zones est étonnamment bien rentabilisé. Avec une utilisation proche de 80% de la densité autorisée, ces zones présentent un ratio élevé d'utilisation de l'IBUS. La cherté des terrains, la division parcellaire massive observée lors de ces deux dernières décennies ainsi que la facilité de construction (terrains plats) sont certainement des facteurs importants qui expliquent cette situation.

Cependant, la répartition des zones à bâtir fait la part belle aux zones de villas, qui représentent plus de 25% de la totalité des surfaces à bâtir de la Commune. Un faible pourcentage disponible se traduit donc par des réserves importantes ; ces zones forment ainsi le 50% des réserves de terrains à bâtir de toute la Commune, et doivent faire l'objet d'une attention toute particulière dans le cadre d'une densification vers l'intérieur de qualité.

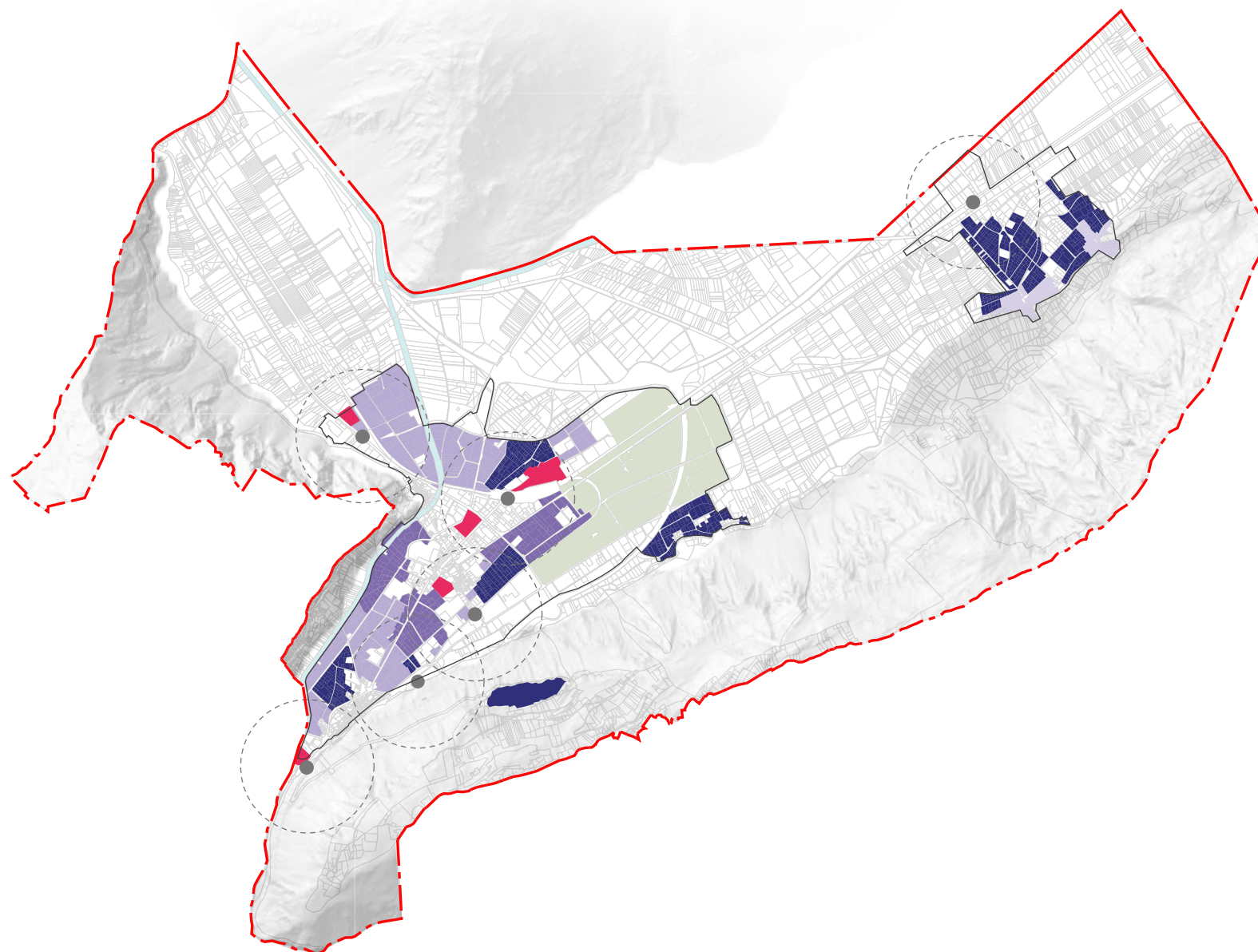
Dans les zones de densité moyenne, comme la zone collective B ainsi que les zones d'habitat collectif, on remarque que la densité effective est plus basse que dans les zones de faible densité, avec des ratios situés entre 60 et 75%. Ces zones ne forment cependant qu'un réservoir limité, et leur densification est difficile, ce qui les rend peu disponibles. En effet, elle passe par une augmentation de la hauteur; elle est donc contraignante (PPE, oppositions) et coûteuse (mise aux normes sismiques, énergétiques,...) , et dépendra grandement de la mise en place de règles et bonus efficaces, ainsi que de PAS sur certains secteurs.

Enfin l'analyse montre que les zones de vieille ville, avec leur tissu contigu, ont une densité forte. Elles présentent avec la zone centre contiguë la densité la plus élevée. Les réserves sont dans ces zones quasi inexistantes, du fait des droits acquis, des périmètres ISOS et des règlements de construction. Font exception les centres de Vison et de Chênes, dans lesquels les dents creuses et les parcelles vides offrent encore un potentiel intéressant.

Densités

Figure 17

Identification des principales réserves sur le territoire.



Légendes

- limites communales
- gares - rayonnement 500m

Réserves ZAB destinée à l'habitat

- zone villas - 24 ha
- zone habitat collectif B - 10,6 ha
- zone mixte parc technologique - 2,6 ha
- zone de village Charrat - 1,9 ha
- secteurs principaux non construits - 9 ha

Réserves ZAB activités

- zone mixte artisanale, commerciale et industrielle - 25,5 ha

Critère 2 : datation des bâtiments

La critère de datation des bâtiments doit mettre en évidence les zones ou secteurs susceptibles d'être profondément modifiés dans les prochaines décennies. Cet indication doit induire une adaptation du RCCZ (PAS, bonus, hauteur, COS), accompagnée éventuellement d' une politique foncière active sur certaines parcelles, favorisant et encadrant le déclenchement d'opérations urbaines et immobilières de qualité.

En effet, on peut considérer qu'après une cinquantaine d'années, un bâtiment locatif standard doit subir des transformations importantes : les normes sismiques, énergétiques et feu vont certainement peser sur le potentiel de rénovation de ces immeubles, entraînant des actes de démolition-reconstruction, avec ou sans regroupement parcellaire.

Les noyaux historiques représentent une part importante du territoire, avec une forte densité. Le tissu bâti ancien qui forme ces ensembles est appelé à être transformé.

Cependant, les bâtiments sont forcément juridiquement et structurellement complexes, ce qui rend leur adaptation fonctionnelle lente et difficile. De plus, ils sont soumis à des contraintes patrimoniales élevées, sont souvent mal isolés et ne sont actuellement pas raccordés au CAD de la ville, induisant une empreinte énergétique peu performante. Enfin, avec un pourcentage maximal de 20% destiné aux bureaux, ils sont principalement destinés à l'habitat.

Si ces zones ne subiront certainement pas d'évolution majeure dans les prochaines décennies, la réglementation devra accompagner l'adaptation des bâtiments aux nouveaux standards sous le regard de leur haute valeur patrimoniale.

Hormis les zones historiques, la ville s'est développée dans un premier temps, dès les années 50, le long de l'axe NE – SO, respectivement de l'avenue du Gd-St-Bernard et de la Gare. Logiquement, les secteurs de centre contigu et dispersé le long de l'avenue de la Gare, particulièrement de la Moya, abritent ainsi les constructions susceptibles d'être prochainement rénovées de manière conséquente. Suivront les quartiers de moyenne densité le long de l'avenue du Grand-St-Bernard, et la zone de faible densité de la Délèze. Sur ces secteurs, des démolitions avec ou sans regroupements parcellaires ont déjà commencé ces dernières années et vont se poursuivre. Une adaptation de la réglementation pour conduire une densification de qualité doit être envisagée (PAS,...).

Les secteurs plus périphériques, particulièrement de l'autre côté des voies ferrées et sur Charrat, possèdent un patrimoine bâti jeune, pour la plupart inférieur à 20 ans, qui ne laisse entrevoir qu'un faible potentiel de transformation dans la prochaine génération.

Datation

Figure 18

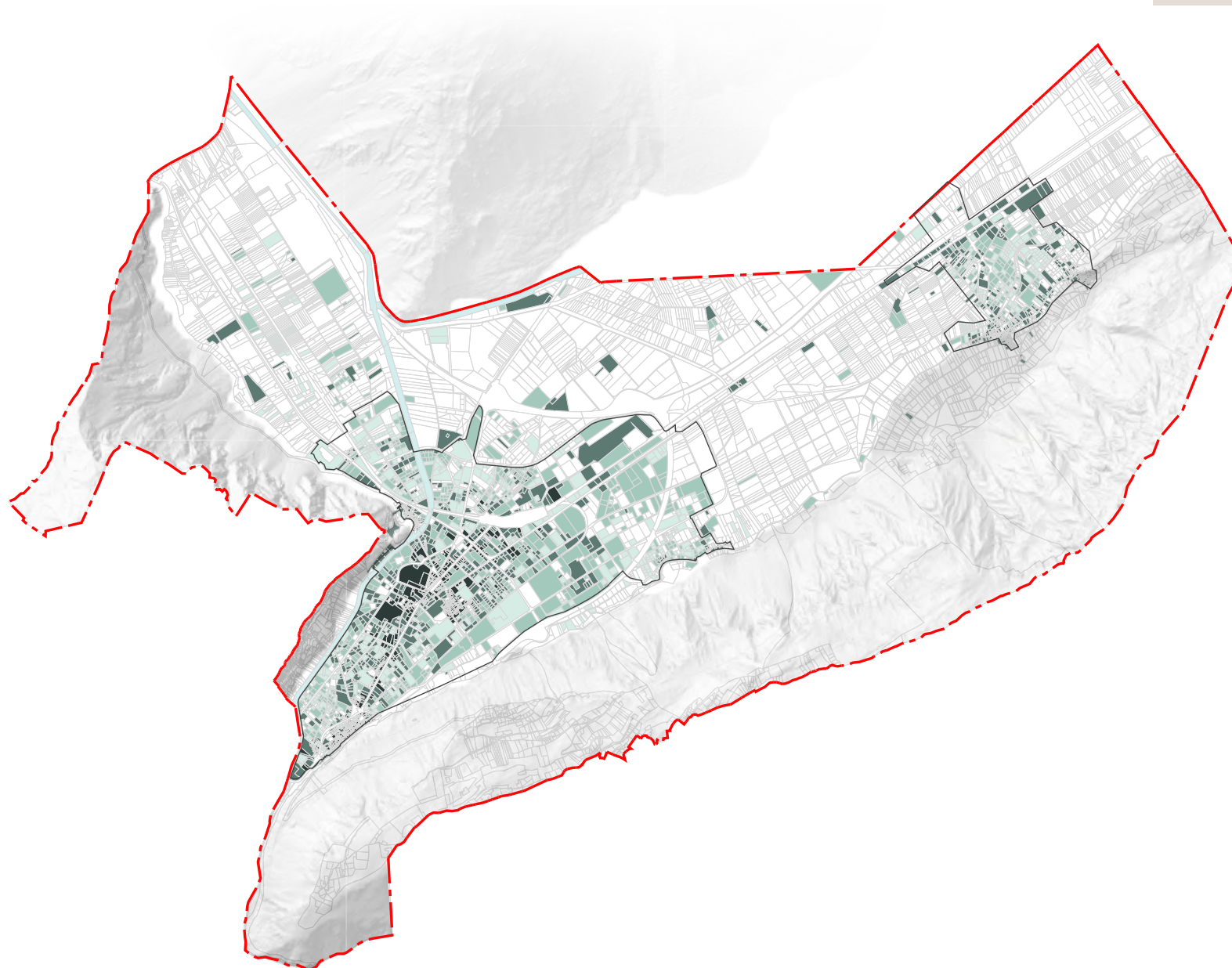
Identification des secteurs appelés à être largement transformés durant les prochaines décennies.

Légendes

--- limites communales

Valeurs

- 1950
- 1950 - 1975
- 1975 - 2000
- 2000 - 2020



Critère 3 coefficient d'occupation du sol (COS)

Le coefficient d'occupation du sol est le rapport entre la surface construite (emprise au sol) et la surface du terrain. Le COS est donc au même titre que l'IBUS un indicateur de densité ; il permet de comprendre, ajouté à d'autres facteurs, l'étalement des constructions et la possibilité de densification sur une parcelle déjà construite.

D'une manière générale, l'analyse démontre que la diminution de la densité entraîne une diminution du COS. Sans surprise, une zone autorisant des constructions contiguës et denses possèdera un COS élevé, alors qu'une zone demandant une distance aux limites élevée (rapport D/H) possèdera un COS faible. En fonction de la réglementation choisie, ce facteur ouvre donc la voie à une densification relativement aisée des zones affichant un faible COS.

A titre d'exemple, le 50% des zones de faible densité (zones de villas, d'habitat individuel R2) ainsi que de densité moyenne (zones collectives A-B, zones d'habitat collectifs A-B) affiche un COS inférieur à 20%. Dans ces zones, une densification par apposition ou superposition est donc possible.

A l'inverse, on note que le COS moyen des zones de forte densité (zone centre contigu A, zone vieille ville) est élevé, proche des 50 %, ce qui présage d'une densification sans modification du volume de base (démolition) relativement complexe.

COS

Figure 19

Mise en évidence des COS favorisant une densification vers l'intérieur.



Légendes

--- limites communales

Valeurs

- 0.0 - 0.1
- 0.1 - 0.3
- 0.3 - 0.5
- 0.5 - 0.7
- > 0.7

Critère 4 : coefficient de végétalisation (CV)

Le coefficient de végétalisation (CV) permet de dresser un état des lieux des pourcentages de surfaces privées cadastrées non bitumées ou exemptes de petites constructions. Elles sont pour la plupart aménagées et peuvent être situées sur des sous-sol (quantité négligeable).

Le CV met en valeur la quantité comme la répartition géographique de ces surfaces, mais ne rend pas compte de la valeur des aménagements en termes de biodiversité. En effet, aucun recensement n'a pour l'instant été effectué, et aucune contrainte législative n'est pour l'heure en place. Il manque également actuellement un recensement des arbres de rues et de la qualité des parcs et places de jeux, qui permettraient de compléter l'analyse.

Ce critère à lui seul donne cependant quelques enseignements intéressants. Premièrement, la zone « centre contigu » ainsi que la zone « vieille ville » possèdent un CV moyen très bas. Dans ces zones, un soin particulier doit être donné à l'aménagement des surfaces publiques, par la mise en place d'arbres de rue et de jardins de poche. L'encouragement pour des toitures végétalisées comme une réglementation statuant sur le type et la couleur de façades seraient également des mesures visant à diminuer la présence d'îlots de chaleur.

D'autre part, on observe hormis les deux zones précitées une grande homogénéité du CV sur la zone à bâtir, notion corrélée au COS, située aux alentours des 50%. C'est un pourcentage élevé au regard d'autres communes urbaines. Cependant, on ne trouve pas de grands espaces verts privatifs qui révélerait une réelle qualité paysagère spécifique à un quartier, même dans les zones historiquement plus bourgeoises, constituées de villas cossues (le long de l'axe du Gd-St-Bernard par exemple) dans lesquelles le parcellaire a été fortement remembré.

Une réflexion sur la qualité de ces espaces verts, par l'introduction d'une législation appropriée (introduction d'un coefficient de biotope par surface ou de pleine terre, d'un quota maximal de places de parcs par habitant, etc.), devrait accompagner les mesures de densification pour conserver voire améliorer la qualité paysagère des quartiers.

Coefficient végétal

Figure 20

Répartition de la végétation sur le domaine privé du territoire communal.

Légendes

--- limites communales

Valeurs

- 0 - 20%
- 20 - 40%
- 40 - 60%
- 60 - 80%
- 80 - 100%



Critère 5 hauteur des bâtiments (H)

La hauteur effective comme la hauteur relative (différence entre hauteur construite et règlementaire) permettent de comprendre le potentiel de surélévation des bâtiments, et donc l'augmentation de densité d'une zone, sans affecter la qualité des espaces extérieurs (COS & espaces verts), pour autant qu'une politique intelligente de stationnement y soit corrélée.

De manière générale, la cartographie des hauteurs dénote qu'un nombre très important de bâtiments n'ont pas exploité la hauteur maximale autorisée. Les facteurs peuvent être multiples. Parmi les plus importants : l'existence du nombre de niveaux dans le règlement, l'absence de nécessité dans les zones à faible densité, la présence de bâtiments historiques dans les zones à densité élevée. Il existe donc un potentiel de densification en hauteur, sans altérer le COS, qui est supérieur au potentiel de densification (IBUS théorique).

Ainsi, une augmentation ciblée de points de densité sur certains secteurs pourrait se faire sans altérer la qualité des sites ;

Dans les zones de faible densité, particulièrement les zones villas, le nombre de niveaux est en contradiction avec la hauteur règlementaire de 9m. Il en résulte un gros potentiel de densification en hauteur ; cette dernière modifierait le type d'habitat faisant évoluer l'habitat individuel vers un type de « villas urbaines », comprenant 2 appartements ou plus de qualité. Elle introduirait une mixité générationnelle intéressante et un plus haut taux de rotation optimisant ainsi les surfaces utilisées. Une étude approfondie devrait être menée pour identifier les secteurs prioritaires (proximité de hub de transport) et le type de densification possible.

Dans les zones de moyenne densité, la hauteur relative est moins importante, généralement située aux alentours d'un niveau. Le potentiel de densification suivra donc naturellement les besoins de rénovation énergétique ou de remises aux normes sismiques des bâtiments ; le potentiel de densification de ces zones doit donc être corrélé au critère de datation des zones.

Enfin dans les zones de haute densité, les limites de hauteur sont souvent atteintes. Pour les parcelles encore vides ou pour les rénovations, le patrimoine, comprenant les bâtiments isolés et leur environnement proche, doit impérativement être pris en considération contrairement aux RCCZ en force. En effet, de nombreuses villas de maîtres sises dans ces zones sont confrontées à des conflits d'échelle majeurs et une destruction de la valeur patrimoniale des sites. Des annexes aux règlements sous formes de PAS devraient être constituées.

Hauteurs relatives

Figure 21

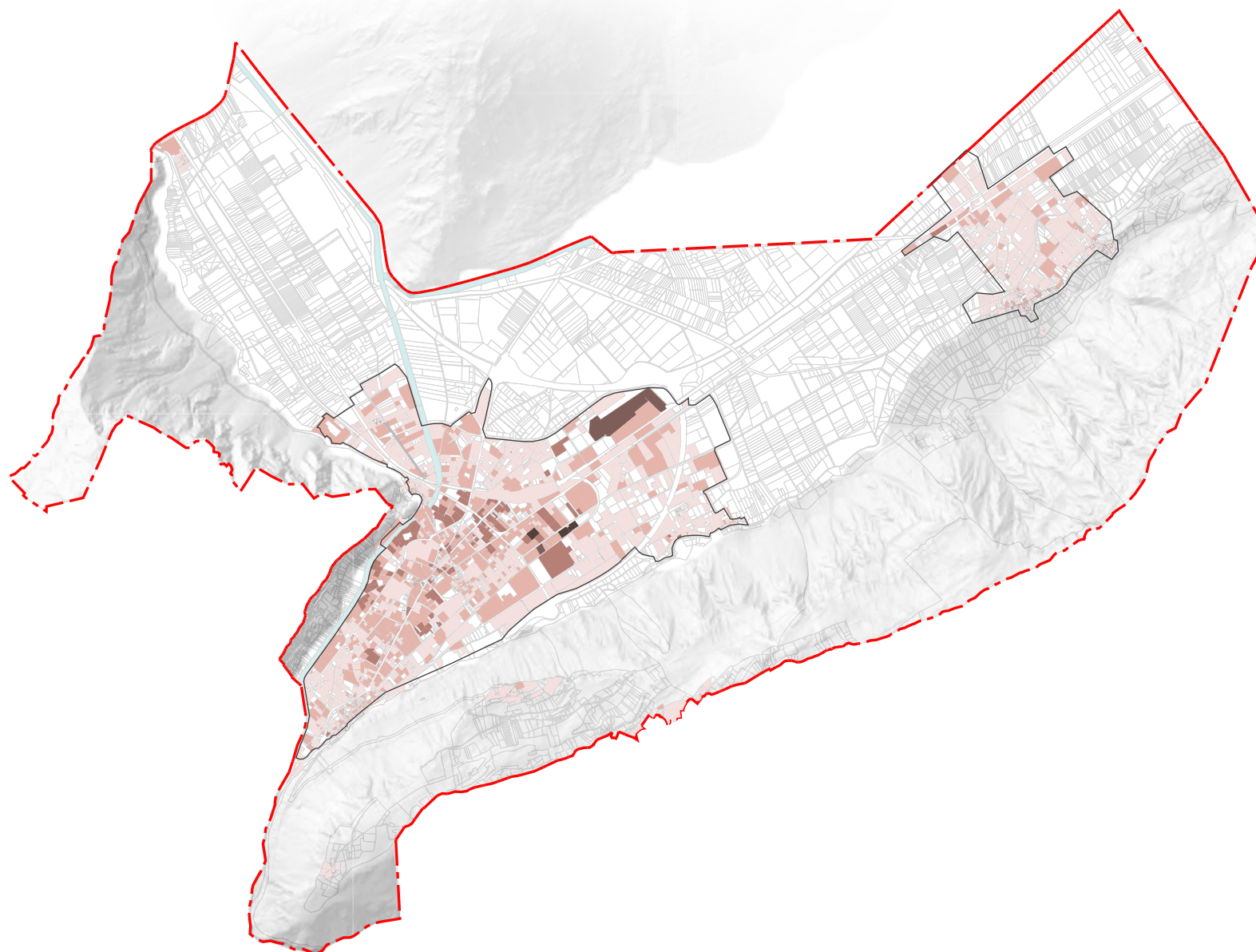
Mise en évidence du potentiel de densification en hauteur dans les limites réglementaires.

Légendes

--- limites communales

Valeurs

- 0 - 10 m
- 10 - 20 m
- 20 - 30 m
- 30 - 40 m
- 40 - 50 m



Bilan de l'analyse multicritères

L'analyse multicritère pose un diagnostic quantitatif et qualitatif du territoire. Elle met en exergue les problématiques comme les potentialités de développement.

La répartition des réserves met en évidence quelques grandes surfaces non construites qui subsistent à l'intérieur du tissu bâti. Hormis ces secteurs bien identifiés, la densification se fera dans des zones déjà fortement bâties. Les zones de faible densité, qui constituent le 1/4 des surfaces à bâtir de la commune, forment le réservoir principal, et devront faire l'objet de mesures particulières.

L'analyse de la datation du territoire bâti montre que le règlement des zones périphériques aux noyaux historiques ou le long de l'axe structurant de la ville de Martigny devra prendre en considération les modifications importantes à venir, en favorisant par exemple les PAS, et renforçant la protection du patrimoine. Dans les noyaux historiques, il devra conduire la transition énergétique et les évolutions sociétales (habitabilité, travail à domicile) tout en ménageant le patrimoine. Enfin, dans les zones villas, il devra conduire sur le long terme une transition nécessaire vers une densification qualitative, prenant notamment en compte la qualité des espaces verts.

L'analyse du COS et du CV mettent en exergue un potentiel intéressant d'amélioration des espaces vides, particulièrement dans les zones de faible et moyenne densité, qui deviendront de plus en plus prioritaires avec la densification. Perçus actuellement comme des espaces résiduels, ignorés dans le règlement de zone qui se restreint à définir les droits à bâtir, les espaces verts doivent faire l'objet d'outils de planification pour en améliorer la qualité biologique mais aussi esthétique, et les reconnecter à l'espace public. Dans les zones où les espaces verts sont peu présents, notamment les noyaux historiques, une attention particulière sera donnée au traitement des espaces publics. Un recensement des arbres est la base d'une meilleure planification.

Enfin l'analyse étendue sur les zones artisanales et industrielles montre que ces dernières doivent également faire l'objet d'adaptations réglementaires. Une amélioration sensible de la qualité paysagère de ces zones laisserait entrevoir une densification mixte sur des zones ciblées, comme les zones artisanales proches des TP par exemple.

Légendes Martigny

	limites communales		zone vieille ville DS III
	périmètre d'agglomération		zone historique
	zone industrielle DS IV		zone détente sports et loisirs DS III
	zone artisanale DS III		zone dét. sports et loisirs à aménager DS III
	zone mixte parc technologique DS III		zone camping DS II
	zone mixte artisanale et commerciale DS III		zone centre d'achats DS III
	zone artisanat agricole DS III		zone protection de la nature
	zone centre contigu A DS III		
	zone centre dispersé A DS III		
	zone centre dispersé B DS III		
	zone d'habitat collectif A DS II		
	zone d'habitat collectif A à aménager DS II		
	zone d'habitat collectif B DS II		
	zone d'habitat collectif B à aménager DS II		
	zone d'habitat individuel R2 DS II		
	zone d'habitat individuel R2 à aménager DS II		
	zone d'intérêt général A DS II		
	zone d'intérêt général B DS III		
	zone d'intérêt général B selon Art.18 LAT		
	zone d'intérêt général B à aménager DS III		
	zone agricole protégée (E)		
	zone agricole protégée à aménager		
	zone agricole de montagne		
	zone agricole de plaine		

Zone d'affectation - agglomération

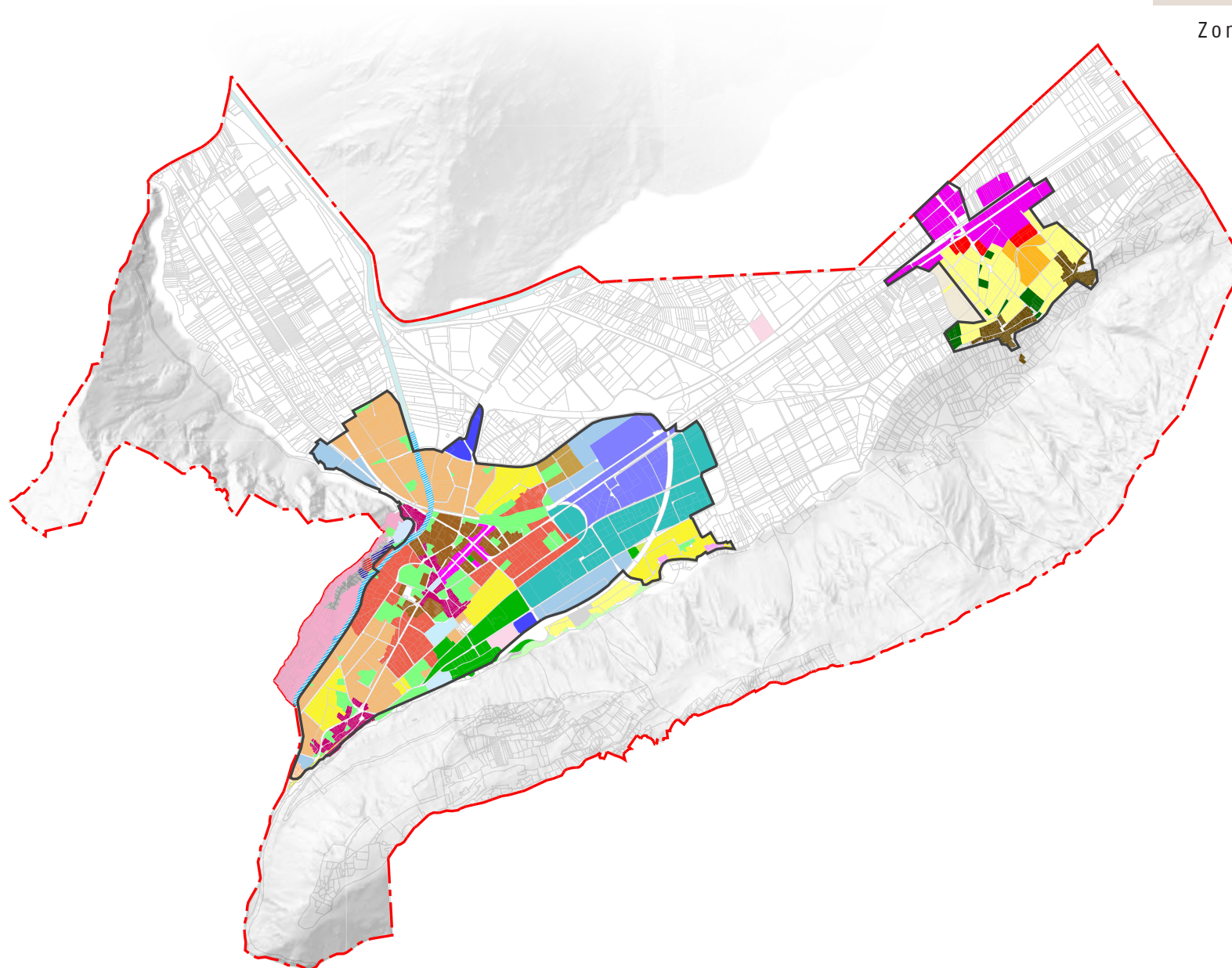
Figure 22

Légendes

--- limites communales

Légende Charrat

- zone de village
- zone collective A
- zone collective B
- zone de villas
- zone artisanale et industrielle
- zone d'intérêt public
- zone d'affectation différée



A.4.4. Réserves par type d'affectation

Le mode de calcul de densité utilisé par la Commune varie d'un type d'affectation à l'autre. Si la commune utilise l'IBUS pour les zones dévolues à l'habitat, elle utilise le COS pour les zones commerciales, artisanales et industrielles. Si on prend ces seuls facteurs, il n'est pas possible d'analyser de manière homogène la capacité de réserve du territoire.

Pour cette analyse, l'IBUS des zones d'activités a été estimé à partir du COS et du nombre d'étages indiqué (données de géomètre).

Un diagnostic succinct des chiffres démontre qu'avec quelque 55 ha de réserves pour 235 ha de surfaces de zones à bâtir dévolues aux activités, la Commune possède des capacités suffisantes pour son développement à 15 voire 30 ans.

Dans le détail, les zones d'activités représentent 37 ha, et les zones d'intérêt général 18 hectares, un chiffre important, mais certainement à l'échelle d'un centre urbain d'importance régionale, qui doit encore se parer de quelques infrastructures publiques. La zone artisanale et commerciale est celle qui possède la plus grande réserve. C'est également la zone la moins bien desservie en transports publics. La zone industrielle ne possède quant à elle pas une grande réserve, mais le chiffre est trompeur car l'usine désaffectée aux Vorziers, représentant un immense potentiel, est comptabilisée dans les surfaces.

A.4.5 Zones d'activités

Les zones d'activités sont actuellement nombreuses sur la Commune. Il existe 6 types de zones, recoupant toutes à peu près les mêmes critères. Elles sont actuellement moyennement exploitées et possèdent une très grande réserve, qui devrait d'ailleurs être évaluée dans le cadre du PDi. Si l'on considère le développement du secteur tertiaire des communes du coude du Rhône au détriment du secteur secondaire, une réflexion sur la modification de certaines zones pourrait ainsi être envisagée, en imaginant par exemple l'introduction de zones mixtes dans certaines franges, selon leur degré de sensibilité au bruit et leur proximité des TP.

Toujours dans les réflexions générales, les zones d'activités souffrent d'un déficit de surfaces vertes et de contrôle de ces dernières, les points du règlement relatif à cet élément étant difficile à contrôler dans le temps. Plusieurs hypothèses de travail peuvent être imaginées, comme l'obligation d'une surface verte longeant certains axes de mobilité douce, l'obligation d'une toiture végétale, ou encore la création d'une taxe de remplacement, permettant de créer un réseau vert cohérent à l'échelle communale.

Hormis ces éléments généraux, deux zones d'activités doivent faire l'objet d'une attention particulière: tout d'abord la zone artisanale et industrielle de Charrat, surdimensionnée avec 6 ha de réserve. Elle est en cours de modification et devrait mieux prendre en compte les intérêts inhérents au développement du quartier de la gare.

Ensuite, le secteur des Vorziers actuellement désaffecté, et qui possède de nombreux obstacles : site pollué, passage de ligne de tension, zone de danger inondation Rhône (bleu/rouge partiel). Néanmoins, ce secteur offre à moyen terme un potentiel de développement optimal pour une zone mixte artisanat logement, étant donné sa situation (proche des TP, des axes routiers, ...) ou encore la création d'un grand parc. La mise en zone d'affectation différée de ce secteur (ZAD) doit être envisagée.

A.4.6 Zones d'intérêt général

Les zones d'intérêt général sont réparties de manière homogène sur le territoire, permettant un développement performant des infrastructures et équipements publics. La plus grande partie de ces zones est située dans la partie Sud de Martigny, comprenant toute la zone sportive et de foire. Il est à noter que cette zone est moins bien desservie par les transports publics, mais qu'un effort sur les connexions MD est actuellement en projet.

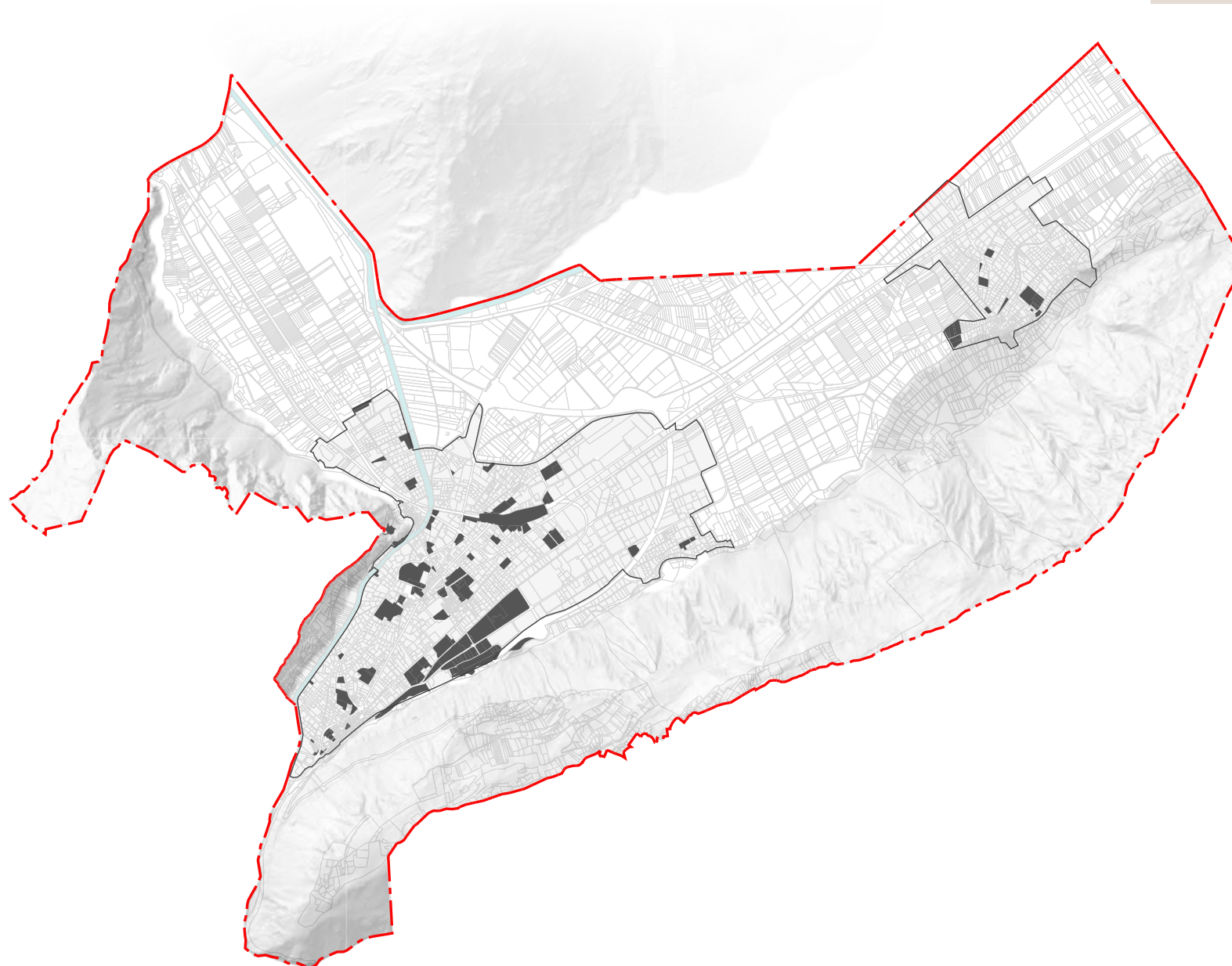
Zones intérêt général

Figure 23

Disposition des zones d'intérêt général sur le territoire.

Légendes

- limites communales
- zones d'intérêt général



FORCES ET OPPORTUNITÉS

- Une attractivité et un dynamisme démographique positif, avec un taux de croissance supérieur à la moyenne cantonale.
- Au niveau des emplois, un rayonnement cantonal de Martigny en tant que pôle urbain et pôle d'emploi.
- Une offre culturelle forte, avec notamment la présence de la fondation Gianadda et du CERM.
- Un potentiel de développement culturel important, avec notamment Barryland et le patrimoine archéologique.
- Collaboration intercommunale effective avec le lancement du PDi en 2019.

FAIBLESSES ET MENACES

- Forte pendularité induite par le rôle de Martigny comme pôle régional, induisant des nuisances dans le centre-ville.
- Une qualité et une diversité de l'hôtellerie en fort déclin en comparaison avec d'autres villes de la même importance.
- Des infrastructures touristiques manquantes (accès château, mise en valeur du patrimoine archéologique, etc.) freinant le développement du secteur.

S O C I É T É E T A C T I V I T É

INDEX

B1. DEMOGRAPHIE ET EMPLOIS

pages 58-67

B.1.1 Analyse démographique et répartition spatiale de la population.

pages 58-61

B.1.2. Évolution et répartition spatiale des emplois (EPT)

pages 62-67

B.2. TOURISME ET CULTURE

pages 68-69

B.3. COLLABORATION INTERCOMMUNALE

pages 70-71



SOCIÉTÉS ET ACTIVITÉS

B.1 DÉMOGRAPHIE ET EMPLOIS

B.1.1. Analyse démographique et répartition spatiale de la population.

Evolution de la population

En 1850, 2'886 habitants peuplaient les communes de Charrat et de Martigny. Si elles connurent une croissance moyenne inférieure à 10 % jusqu'en 1900 (4'104 hab.), la décennie suivante vit une augmentation avoisinant les 33% et portant à 5'459 le nombre d'habitants.

Après deux décennies de stagnation, la croissance de la population reprit de manière moyenne (+ 1'305 hab.) de 1931 à 1950, puis forte (+ 4'618 hab.) dans les années 1951 à 1970. Les années 1980 connaissent à nouveau un pic de croissance (+ 2'233 hab.), ainsi que les années 2001 à 2010 (+ 1'946 hab.). Mais ce sont ces six dernières années, 2010-2016, qui connurent la croissance la plus forte (+ 2'339 hab. de 2010 à 2016), et permirent d'atteindre 19'727 habitants.

Une comparaison de l'évolution des deux communes indique que Charrat et Martigny se sont transformées de manière différente. Si globalement les deux communes ont connu une croissance presque sans interruption de 1850 à 2016, il est intéressant de constater que leurs croissances n'ont pas été parallèles. En effet, jusqu'en 1900, le taux de croissance de Charrat fut supérieur (+62%) à celui de Martigny (+ 39%), puis les années 1901 à 1910 virent la tendance s'inverser de manière importante (+ 4%/+53%), pour revenir ensuite à une légère supériorité de Charrat. Cependant, ce ne fut vraiment que pendant les années 1951 à 2000 que le taux de croissance de Martigny fut clairement, et pour 50 ans, supérieur à celui de Charrat (+56% / +33%).

Dès 2000, le taux de croissance des deux communes s'inverse à nouveau. La population de Martigny enregistre une croissance de 25% et celle de Charrat de 60% durant ces 16 dernières années. Si en 1850, les habitants de Charrat constituaient les 11.81% de la population cumulée des deux communes, en 2016, ils en représentent encore près de 9 %.

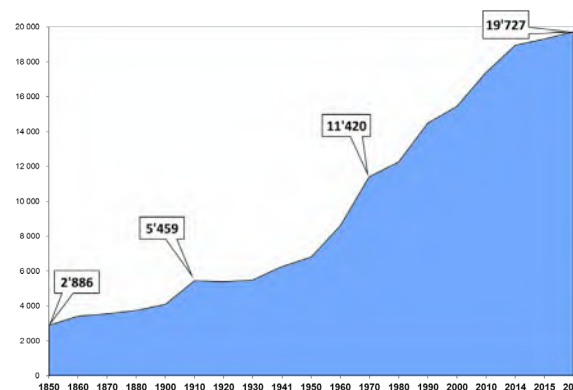
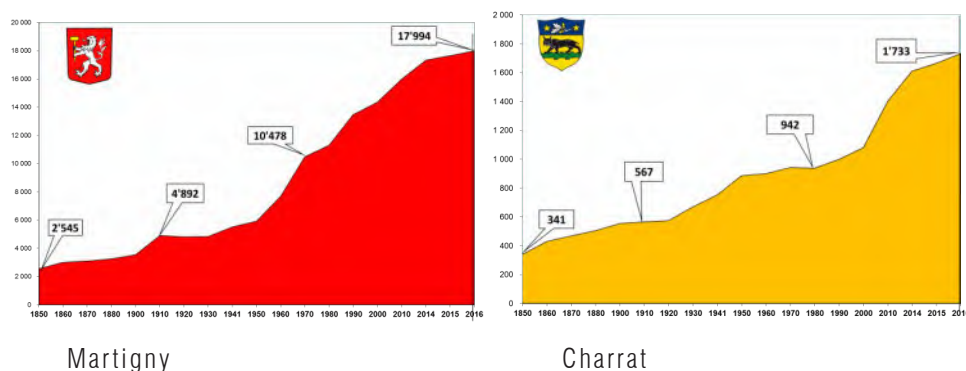


Figure 24 -
Evolution de la population de 1850
à 2016
Cumul des deux communes

Charrat

En passant de 341 à 1'733 habitants entre 1850 et 2016, Charrat connaît une évolution régulière qui n'est pas marquée par un exode rural. De 1850 à 1900, Charrat connaît une croissance soutenue de 62% (+213 habitants), passant à 554 habitants. Les années 1900-1920 sont plus calmes (+22 habitants), avant de connaître un véritable envol entre 1920 et 1950 où la population augmente de 311 habitants en 30 ans passant ainsi à 887 habitants. Les années 1960 à 1980 connaissent à nouveau un ralentissement (+ 51 habitants), avant de noter l'ébauche d'un nouveau décollage dans les années 1980 à 2000 (+ 143 habitants). Mais ce sont les années 2000 qui sont le plus marquées par l'essor démographique où de 2000 à 2010 la population augmente de 320 habitants et dans les six années suivantes, 2010-2016, de 332 habitants, arrivant de cette manière à 1'733 habitants.

Figure 25 - Evolution de la population de 1850 à 2016 - Cumul des deux communes



Martigny

En passant de 2'545 à 17'994 habitants entre 1850 et 2016, la population de Martigny a été multipliée par 7 en 166 ans. On peut cependant distinguer deux phénomènes d'accélération dans son évolution démographique. Si entre 1850 et 1900, la population martigneraise augmente de 1'005 habitants, elle augmente de 1'342 habitants la décennie suivante, puis retrouve à nouveau une croissance plus faible de 1910 à 1950 avec une hausse de 1'023 habitants au total. C'est à partir de 1950 qu'une véritable mutation de Martigny s'opère. Sa population passe de 5'915 à 17'994 habitants en 66 ans. Avec une croissance moyenne se montant à plus de 1800 habitants par décennie de 1950 à 2016, on observe notamment un pic entre 1960 et 1970 de +2'785 habitants, ainsi qu'entre 2000 et 2016 de +3'633 habitants.

COMMUNE	1850	1900	1950	1980	1990	2000	2010	2016		
								Habitants	en % du Total	en % de 1850
Martigny	2545	3550	5915	11309	13481	14361	15987	17994	91,22%	707%
Charrat	341	554	887	938	999	1081	1401	1733	8,78%	508%
Total	2 886	4 104	6 802	12 247	14 480	15 442	17 388	19 727	100 %	684%

Figure 26 - Evolution comparée de la population des communes

Habitants par hectares

Figure 27

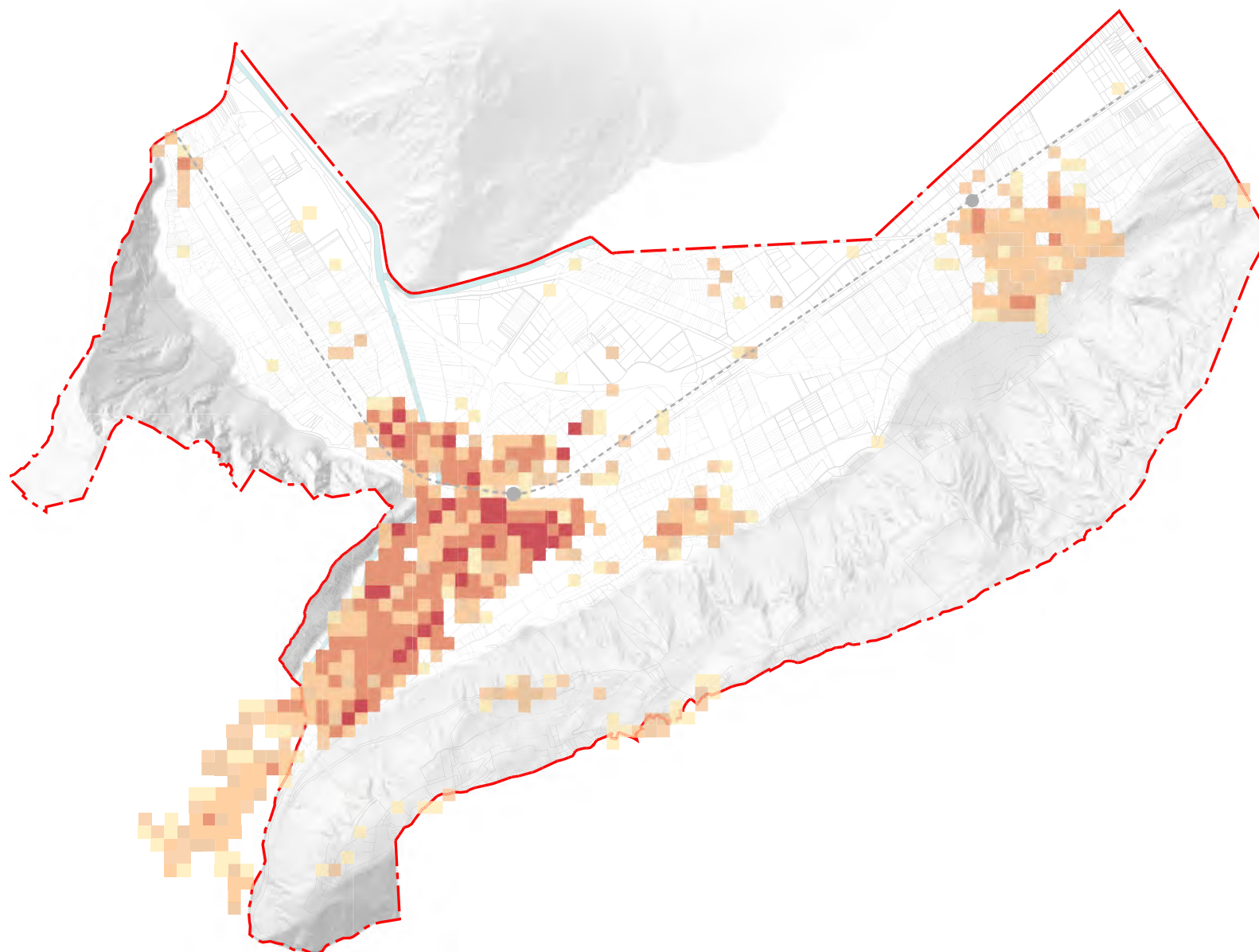
Martigny est la commune la plus dense du Valais avec une densité réelle (m²/habitants-emplois) de 88 contre 334 pour Charrat (données avant fusion).

Légendes

--- limites communales

Valeurs

- 1 - 3 habitants par ha
- 4 - 6 habitants par ha
- 7 - 15 habitants par ha
- 16 - 40 habitants par ha
- 41 - 120 habitants par ha
- plus de 120 habitants par ha



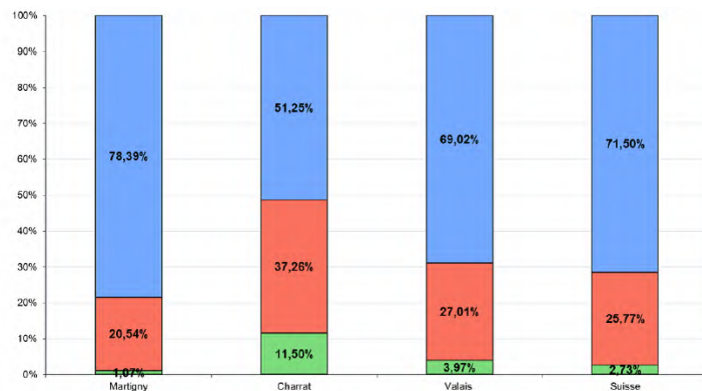
B.1.2 Evolution et répartition spatiale des emplois

Selon les dernières statistiques disponibles, en 2014, l'équivalent de près de 11'000 emplois plein-temps sont recensés sur le territoire des communes de Charrat et de Martigny. C'est le secteur tertiaire qui offre le plus de postes de travail avec plus de 8'500 équivalents plein-temps (EPT), soit 78.7% des emplois dénombrés, part qui se situe largement au-delà des moyennes cantonales et nationales, puisqu'en Valais 69,0% des emplois sont répertoriés dans le secteur tertiaire et pour la Suisse 71.5%. Avec moins de 2300 EPT (21.3%) dans le secteur secondaire, les taux de Martigny et de Charrat sont inférieurs aux moyennes cantonales et nationales situées respectivement à 27% et 25.8%. La situation est identique pour le secteur primaire où les 169 EPT (1.6%) sont clairement inférieurs au canton (4.0%) et au pays (2.7%).

Figure 28 - Nombre d'EPT et d'établissements par secteur et par commune en 2014

	Emplois Equivalents plein temps							Etablissements							EPT / Etablissements			
	Secteur 1		Secteur 2		Secteur 3		Total	Secteur 1		Secteur 2		Secteur 3		Total	Sect. 1	Sect. 2	Sect. 3	Total
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre
Martigny	128.9	4.7 %	1 989.0	26.9 %	8 363.9	68.4 %	10 481.8	55	16.3 %	252	15.3 %	505	68.4 %	812.0	2.3	7.9	16.6	12.9
Charrat	58.5	2.2 %	161.5	56.2 %	258.9	41.5 %	478.9	23	2.0 %	79	21.6 %	55	76.5 %	157.0	2.5	2.0	4.7	3.1
Total	187.4	1.7 %	2 150.5	19.6 %	8 622.8	78.7 %	10 960.7	78	8.0 %	331	34.2 %	560	57.8 %	969	2.4	6.5	15.4	11.3

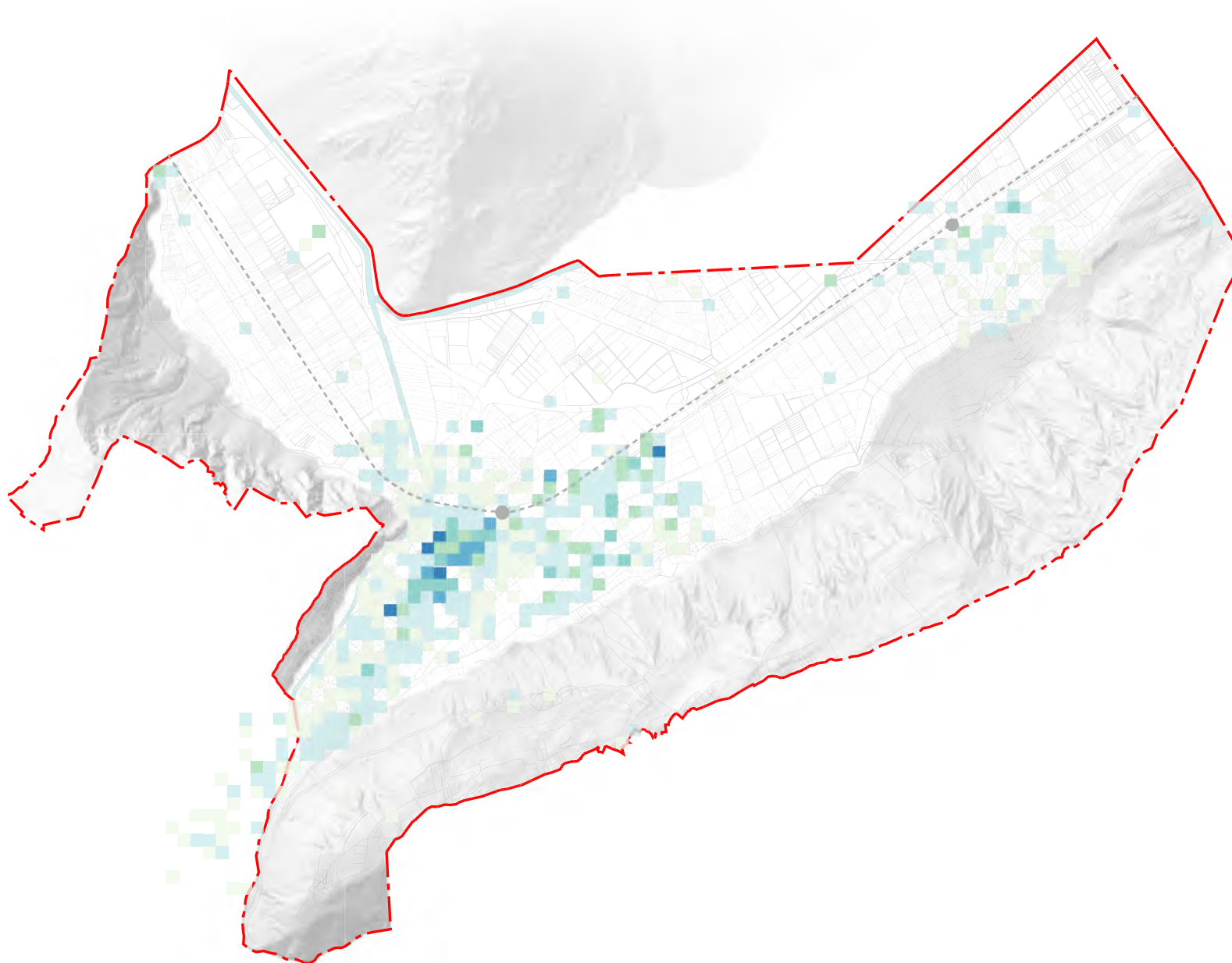
Figure 29 - Part des emplois selon les secteurs économiques en 2013.



Emplois par hectares

Figure 30

Les données de la STATENT (Statistique structurelle des entreprises) indiquent une forte concentration des emplois dans le centre urbain de Martigny.



Légendes

--- limites communales

Valeurs

- 0.1 - 3 équivalents plein-temps par ha
- 3.1 - 40 équivalents plein-temps par ha
- 40.1 - 75 équivalents plein-temps par ha
- 75.1 - 150 équivalents plein-temps par ha
- 150.1 - 300 équivalents plein-temps par ha
- plus de 300 équivalents plein-temps par ha

Structure de la population

La pyramide des âges permet d'analyser la structure de la population. L'image donnée par la pyramide de la population cumulée des deux communes est tendanciellement proche de celle du canton du Valais et de celle de la Suisse en 2015. Elles montrent toutes un vieillissement de la population.

La comparaison entre les pyramides des âges de 2000 et de 2015 montre que la part des jeunes de moins de 19 ans a diminué de 3.5% du total de la population entre ces deux années. Ce groupe d'âge rassemblait un peu moins de 25% de la population en 2000. En 2015, ce n'est plus que 21 % de la population qui a moins de 19 ans. C'est Martigny qui voit cette catégorie d'âge baisser de presque 3%. Cependant, à Charrat, bien que l'on compte une augmentation en nombre réel de cette catégorie d'âge (+96 personnes/+31%), celle-ci est inférieure à l'importante augmentation de population dans cette période (+52 %) et aurait nécessité l'arrivée de 64 personnes supplémentaires pour garder la proportion de 2000. Il est également à relever que si les deux communes perdent 3% de leur tranche d'âge «0-19», le canton du Valais perd 3.6% et la Suisse 2.8%.

La tranche d'âge des « 20-39 ans » enregistre elle aussi un recul, certes moins important que la tranche d'âge « 0-19 ans », puisqu'en se situant à -1.3% il est inférieur aux moyennes valaisanne et suisse (respectivement -2.5%/-2.7%).

Pour les deux communes, la tranche d'âge des « 40-59 ans » avait enregistré une légère augmentation de +2% entre 2000 et 2010. En 2015 la part des résidents de cette classe d'âge a subi une diminution pour retrouver les chiffres de 2000, soit un peu moins de 28% de la population globale. A Martigny, la part de cette classe d'âge se situe à 27.8%, soit un peu moins qu'à Charrat où elle constitue le 30.7% de la population globale. En Valais et en Suisse, la part de cette classe d'âge se situe respectivement à 29.2% et 29.6%.

Pendant cette même période la classe des « 60 et + » enregistre une augmentation 4.6% pour les deux communes. L'augmentation est particulièrement forte à Martigny où elle se situe à +5.1%, alors qu'à Charrat celle-ci baisse de 0.4%. Comparativement, dans le canton du Valais, la tranche d'âge « 60 et + » croît de +4.8% et en Suisse de +3.4%.

Globalement, la forte augmentation de la population de Charrat dans la décennie 2000-2015 (+52%) a tout d'abord profité aux « 40-59 ans » (+74%), puis aux « 20-39 ans » (+55%) et aux « 60 et + » (+49%) et finalement au « 0-19 » (+31%), alors qu'à Martigny, la croissance démographique de +26% a tout d'abord bénéficié aux « 60 et + » (+63%), puis aux « 40-59 ans » (+25%) et aux « 20-39 ans » (+20%), et enfin aux « 0-19 ans » (+8%). Pour cette dernière classe d'âge, la situation s'est améliorée depuis 2010 avec une hausse de 555 résidents de moins de 19 ans (+16% en 5 ans).

Figure 31 - Pyramide des âges 2015 population cumulée des 2 communes

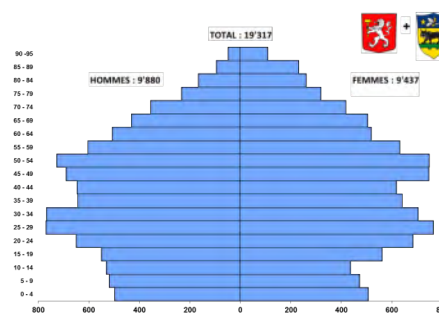
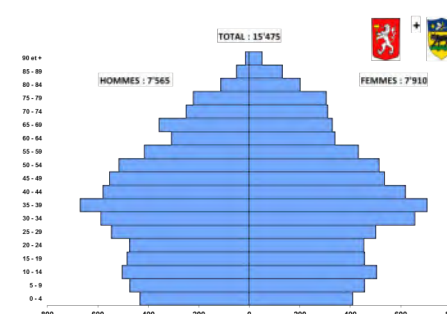


Figure 32 - Pyramide des âges 2000 population cumulée des 2 communes



Population par classe d'âge en 2015

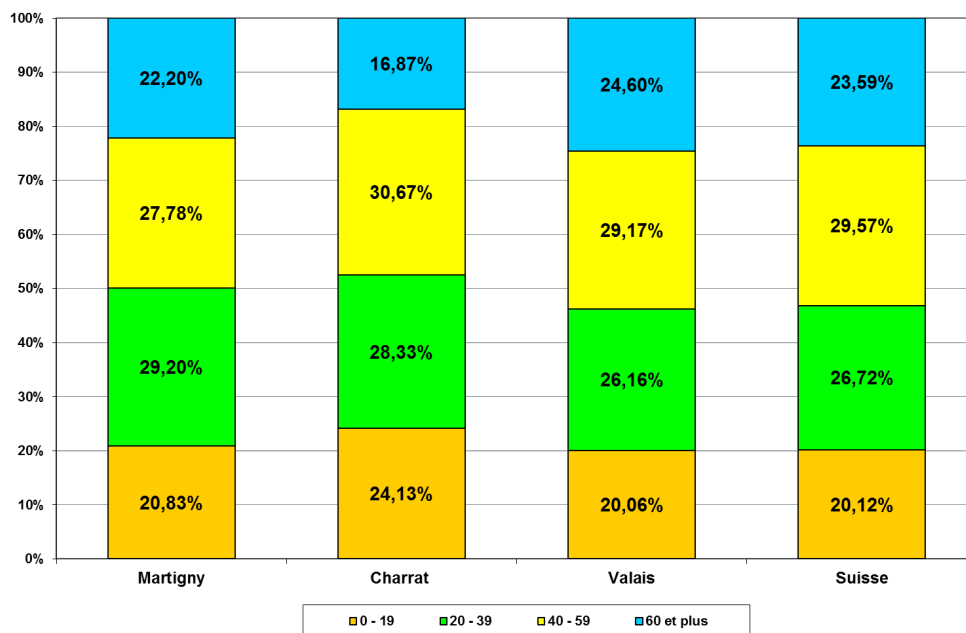
La structure d'une population peut être analysée à travers une série d'indices permettant de mieux cerner la situation à une époque donnée.

Le rapport de dépendance, calculé ci-dessous, indique la proportion de la population en âge d'être active par rapport aux personnes inactives (population de moins de 19 ans et de plus de 65 ans). Plus le rapport de dépendance est élevé, moins la situation est favorable pour ce critère. Il faut cependant distinguer une baisse de la dépendance des moins de 20 ans qui correspond à une chute de la natalité, et fragilise à terme le renouvellement de la population, d'une hausse de la dépendance des « plus de 65 ans » qui reflète un vieillissement de la population.

Pour l'entité Charrat-Martigny, l'évolution des indices démographiques constatée entre 2000 et 2015 s'avère négative. Si le rapport de dépendance global, légèrement plus négatif que les situations cantono-

nales et suisses, s'est encore péjoré, les autres indicateurs soulignent une détérioration de la situation démographique. La classe des retraités a largement augmenté ses effectifs pour atteindre 12.3% de la population globale en 2015 (+0.86%). La détérioration de la situation est limitée par l'arrivée importante à Charrat de personnes situées dans la classe d'âge « 40-59 » (+101 hab.). La classe des jeunes de moins de 19 ans a décliné de 2.3% par rapport à la situation qui prévalait en 2000. Elle représente 21.1%, ce qui est une part équivalente à celle de la moyenne des jeunes valaisans (21.1%) et un peu supérieure à celle des jeunes suisses (20.9%). Les personnes de « 20-64 ans » ont légèrement augmenté leur part (+0.01%) et forment désormais 62 % du total. L'indice de renouvellement indique cependant qu'en 2015 la part des 40-64 ans est en augmentation par rapport aux 15-39 ans, la partie la plus jeune restant cependant juste assez nombreuse pour remplacer la classe des 40-64 ans. Pour cet indice la situation des deux communes (-0.02 points) a connu une évolution moins négative que les moyennes cantonales (-0.30 points) et suisse (-0.31 points) de cet indice.

Figure 33 - Population par classes d'âges en 2015



A Martigny, tant en 2000 qu'en 2015, le rapport global de dépendance se situe proche de la moyenne suisse et cantonale. En d'autres termes, dans la cité octodurienne, il y a 100 personnes potentiellement actives pour 60 habitants qui sont potentiellement des enfants, des jeunes en formation ou des citoyens qui ne sont plus en âge de travailler. Bien qu'encore positif (1.05), l'indice de renouvellement continue sa chute (-0.02 points), bien que celle-ci soit moins progressive que les moyennes cantonales (-0.29) et suisses (-0.30).

A Charrat, la situation est différente. Le rapport global de dépendance de 0.57, qui indique que pour 10 personnes en âge d'être actives, 6 ne le sont pas, a fortement baissé dans la période 2000-2010 (-0.22 points), ce qui est dû à une baisse des jeunes et une augmentation de la population active. Ce qui est corroboré par l'indice de renouvellement qui baisse également fortement (-0.26) pour permettre juste le renouvellement de la population (1.00).

Figure 34 - Rapport de dépendance - Données relatives à l'âge en 1990, 2000 et 2015 par commune

	Martigny			Charrat			Martigny - Charrat			Valais			Suisse		
	1990	2000	2015	1990	2000	2015	1990	2000	2015	1990	2000	2015	1990	2000	2015
Rapport de dépendance des moins de 20 ans*	0,42	0,39	0,33	0,47	0,51	0,38	0,42	0,40	0,38	0,47	0,39	0,33	0,42	0,38	0,20
Rapport de dépendance des plus de 64 ans**	0,21	0,23	0,27	0,25	0,32	0,19	0,21	0,25	0,26	0,21	0,25	0,31	0,24	0,25	0,29
Rapport global de dépendance ***	0,63	0,62	0,60	0,72	0,83	0,57	0,64	0,64	0,6	0,68	0,64	0,63	0,66	0,63	0,61
Indice de renouvellement ****	1,42	1,07	1,05	1,48	1,26	1,00	1,42	1,08	1,04	1,46	1,20	0,90	1,40	1,22	0,91
00 - 19	25,8 %	24,4 %	20,8 %	27,4 %	28,0 %	24,1 %	25,9 %	24,1 %	21,1 %	27,8 %	23,7 %	20,1 %	25,2 %	22,9 %	20,1 %
20 - 64	61,2 %	61,7 %	62,4 %	58,1 %	54,8 %	63,5 %	61,0 %	60,8 %	62,5 %	59,6 %	61,3 %	61,2 %	60,4 %	61,7 %	61,9 %
65 et +	13,0 %	14,4 %	16,8 %	14,5 %	17,3 %	12,4 %	13,1 %	15,1 %	16,4 %	12,5 %	15,1 %	18,7 %	14,4 %	15,4 %	18,0 %

* = Nombre de personnes entre 0 et 19 ans / Nombre de personnes entre 20 et 64 ans

** = Nombre de personnes de 65 ans et plus / Nombre de personnes entre 20 et 64 ans

*** = Nombre de personnes entre 0 et 19 ans + celui de plus de 64 ans / Nombre de personnes entre 20 et 64 ans

**** = Nombre de personnes entre 15 et 39 ans / Nombre de personnes entre 40 et 64 ans

Plus le rapport global de dépendance est élevé, moins il y a de personnes qui composent les actifs

Composition de la population

Avec 6'206 personnes à fin 2016, la population étrangère représente 31.5% des résidents des deux communes. Une valeur largement supérieure à celle du Valais (23.2%) et de la moyenne nationale (25.0%). La proportion de résidents d'origine étrangère a crû de manière continue depuis 1990 (+5.7%). Cette évolution s'inscrit dans un contexte national où la progression a été similaire sur la même période.

Si la situation est actuellement proche entre les deux communes (Martigny 31.7% et Charrat 28.4%), Charrat a quant à elle connu une forte croissance de sa population d'origine étrangère depuis 2000 (+12.4%).

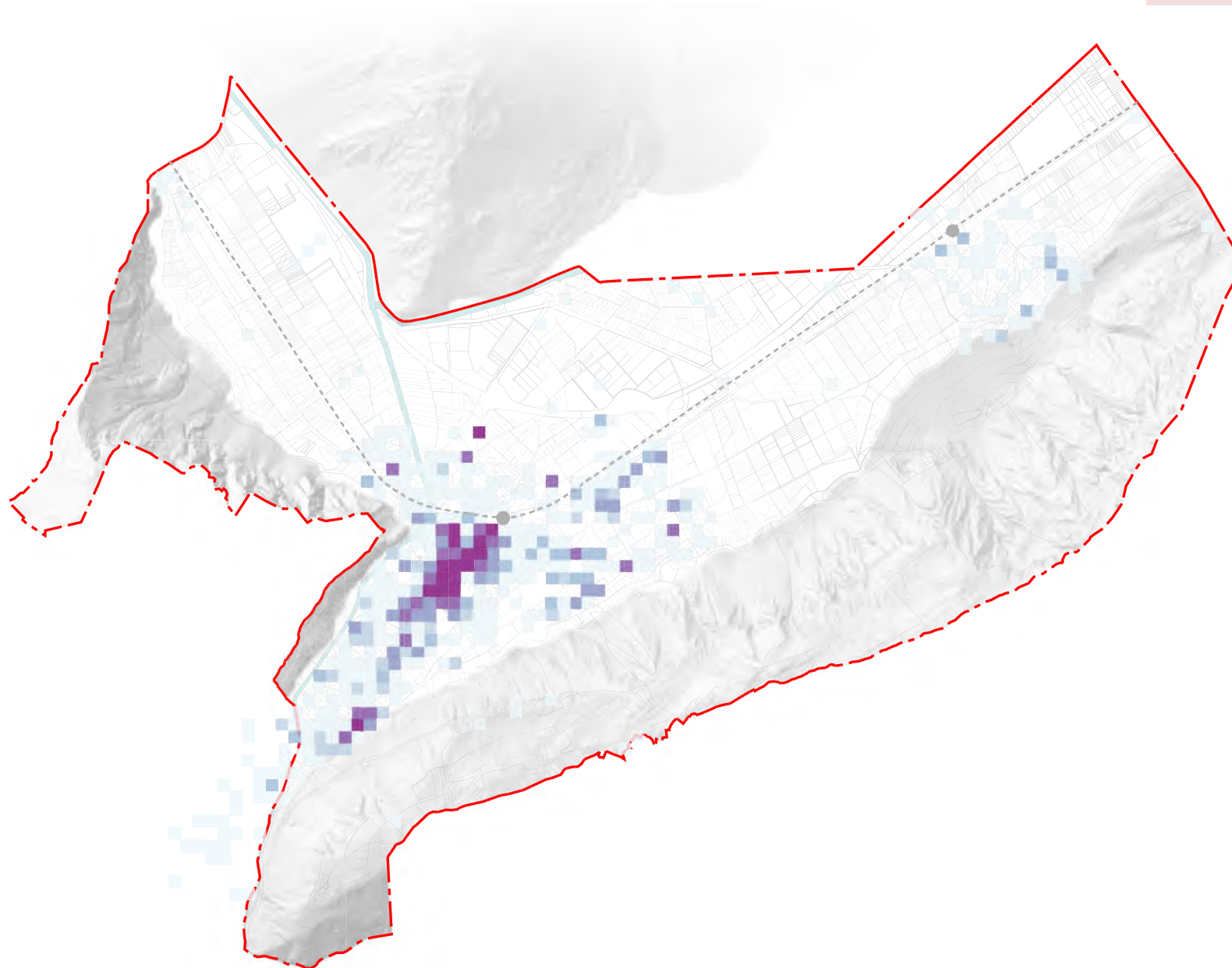
Figure 35- Proportion de population étrangère par commune de 1990 à 2016

Année	Origine	Martigny		Charrat		Total		Valais	Suisse
1990	Suisse	9 901	73,4 %	845	84,6 %	10 746	74,2 %	86,3 %	83,3 %
	Etranger	3 580	26,6 %	154	15,4 %	3 734	25,8 %	13,7 %	16,7 %
	Total	13 481		999		14 480			
2000	Suisse	10 219	71,2 %	908	84,0 %	11 127	72,1 %	83,5 %	80,2 %
	Etranger	4 142	28,8 %	173	16,0 %	4 315	27,9 %	16,5 %	19,8 %
	Total	14 361		1 081		15 442			
2016	Suisse	12 281	68,3 %	1 240	71,6 %	13 521	68,5 %	76,8 %	75,0 %
	Etranger	5 713	31,7 %	493	28,4 %	6 206	31,5 %	23,2 %	25,0 %
	Total	17 994		1 733		19 727			

Établissements par hectares

Figure 36

Les données de la STATENT (Statistique structurelle des entreprises) montrent que les entreprises se concentrent dans les centres urbains de Martigny et Martigny-Bourg.



Légendes

--- limites communales

Valeurs

- 1 - 3 établissements par ha
- 4 établissements par ha
- 5 - 6 établissements par ha
- 7 - 10 établissements par ha
- 11 - 20 établissements par ha
- plus de 20 établissements par ha

SOCIÉTÉS ET ACTIVITÉS

B.2 TOURISME ET CULTURE

Inventaire du tourisme martignerain

Sur la base des informations disponibles dans la version 2015 de l'inventaire du tourisme valaisan (https://www.touobs.ch/media/181284/inventaire_2015.pdf), fondée sur des données volontaires des communes, l'état des principales infrastructures de la ville servant directement ou indirectement les intérêts du tourisme martignerain est le suivant :

1. Hébergement et restauration : 10 établissements hôteliers, 11 chambres d'hôtes, un camping de 150 places et 112 établissements publics
2. Culture : 8 musées, 6 salles d'exposition, 2 salles de cinéma, 1 salle de théâtre
3. MICE – Congrès : 1 centre de congrès, 2 salles polyvalentes
4. Sports et loisirs : 2 patinoires, 8 centres sportifs, 10 centres de fitness, 2 piscines publiques, 2 courts de tennis, 1 mini-golf, 5 terrains de foot, 1 parc aventure, 1 mur de grimpe, 1 parcours vita
5. Divers : 13 pharmacies, 141 médecins, 23 dentistes, 2 garderies d'enfants

Par rapport à la grandeur de la ville, l'offre de tourisme et de loisirs de Martigny apparaît comme étant étoffée et diversifiée. A priori, cette offre devrait favoriser le développement continu d'une stratégie touristique cohérente, basée sur la collaboration entre les acteurs, afin de créer des produits touristiques incitant le visiteur à séjourner en ville. Cependant, au terme de l'analyse comparative menée par la HES Sierre (Vision horizon 2030, politique du tourisme, 26 février 2018) de la compétitivité du tourisme de Martigny, il est indéniable de constater que la ville de Martigny est peu dynamique, notamment face à une ville comme Soleure qui incarne en quelque sorte le renouveau du tourisme urbain en Suisse.

Ainsi, malgré une offre diversifiée, la ville de Martigny ne participe pas pleinement à l'essor du tourisme urbain, qui a connu une augmentation massive durant ces 15 dernières années ; au contraire elle accuse

année après année une baisse de sa fréquentation touristique. Réalisée en 2007, l'étude Swiss Cities démontre que Martigny n'a pas su développer ses atouts; si sa position était à l'époque égale voire meilleure que celle d'autres villes, Martigny est rentrée dans une spirale négative se renforçant dès 2012. Des nombreux chiffres issus du rapport, celui qui traite de l'évolution du taux d'occupation moyen des lits est certainement le plus évocateur: Il est estimé entre 2012 et 2017 à 30.7%, largement au-dessous de villes comparables, de plus de 10 points supérieurs. Si la clientèle étrangère est importante, principalement allemande (tendance générale en suisse), la ville de Martigny peine à attirer une clientèle plus lointaine et à fort potentiel, tel que les USA, la Chine et l'Inde. D'autre part, il est à noter que Martigny ne profite pas du tout de la clientèle britannique fortement présente sur Verbier.

Forces et faiblesses

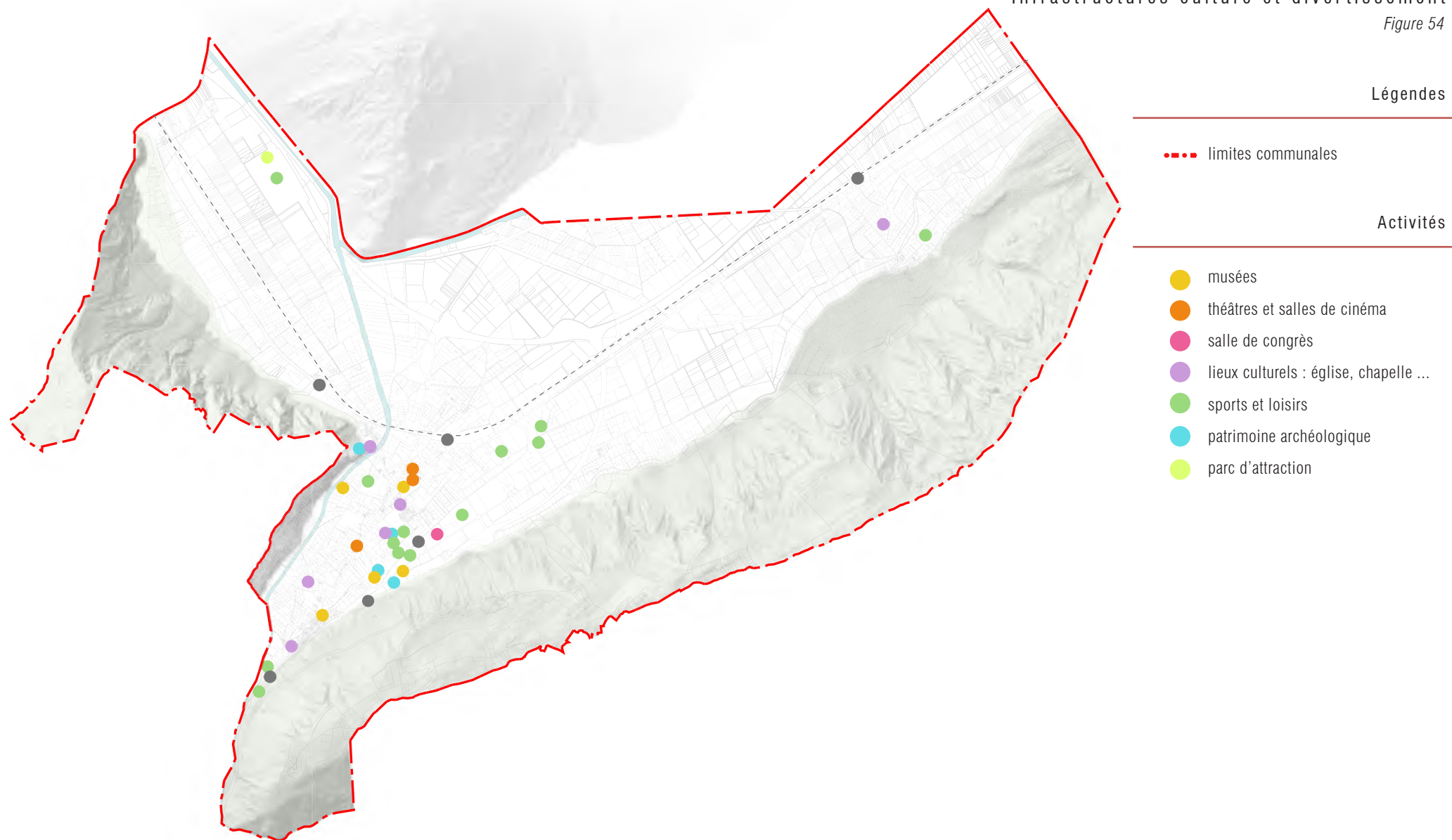
Dans les mots clés définissant les forces de la destination « Martigny », citons notamment l'offre culturelle, le centre d'exposition (CERM), le patrimoine historique, le positionnement géographique ainsi que le climat et la proche nature. D'un autre côté, les ateliers ont identifié quelques faiblesses et menaces, parmi lesquelles une qualité insuffisante de l'hôtellerie, l'accessibilité au château, des infrastructures vieillissantes. Le développement d'autres destinations touristiques concurrentielles (Sion, Bagnes), ou la succession des fondations (principalement la fondation Gianadda) ont été également relevées comme des défis supplémentaires auxquels la destination «Martigny» doit faire face.

Orientations

Plusieurs axes de développement en cours de discussion et de validation impactent le projet de territoire dans son ensemble. Dans les projets emblématiques, notons la volonté d'augmenter l'attractivité culturelle de la ville, par la mise en valeur de son patrimoine archéologique et médiéval, la mise en place de promenades thématiques et le développement d'un accès facilité au château. Dans ce contexte, Barryland, sis actuellement proche des arènes romaines est pressenti comme le fer de lance de la communication touristique, accompagné de la fondation Gianadda. Sa connexion TP et MD devient dès lors une priorité. Le développement de la mobilité douce est d'ailleurs un des axes de développement envisagé de l'offre touristique, notamment par la piétonisation du centre-ville et le cyclo-tourisme régional. Des offres ciblées et coordonnées au niveau intercommunal (route du vin, route du terroir + asperges, abricots, châtaignes, Morand, etc.) pourraient être envisagées. Cette réflexion aborde également le thème de l'agriculture, dont la mise en valeur est également proposée, par la remise en route d'un projet de vitrine de l'agriculture régionale (agriforum 99-00).

Infrastructures culture et divertissement

Figure 54



SOCIETES ET ACTIVITES

B.3 COLLABORATION INTERCOMMUNALE

Martigny, commune majeure du Coude du Rhône, entretient une collaboration étroite avec les communes de la Vallée du Grand-St-Bernard, prioritairement Bovernier, les communes de la vallée du Trient (Finhaut et Salvan) ainsi qu'avec les Communes de plaine, allant de St-Maurice à Chamoson. Dans le cadre d'un rapprochement volontaire, un groupement de 18 Communes a décidé d'élaborer un PDi Coude du Rhône, à savoir (par ordre alphabétique) : Bovernier, Chamoson, Collonges, Dorénaz, Evionnaz, Finhaut, Fully, Isérables, Leytron, Martigny, Martigny-Combe, Riddes, Saillon, St-Maurice, Salvan, Saxon, Trient et Vernayaz.

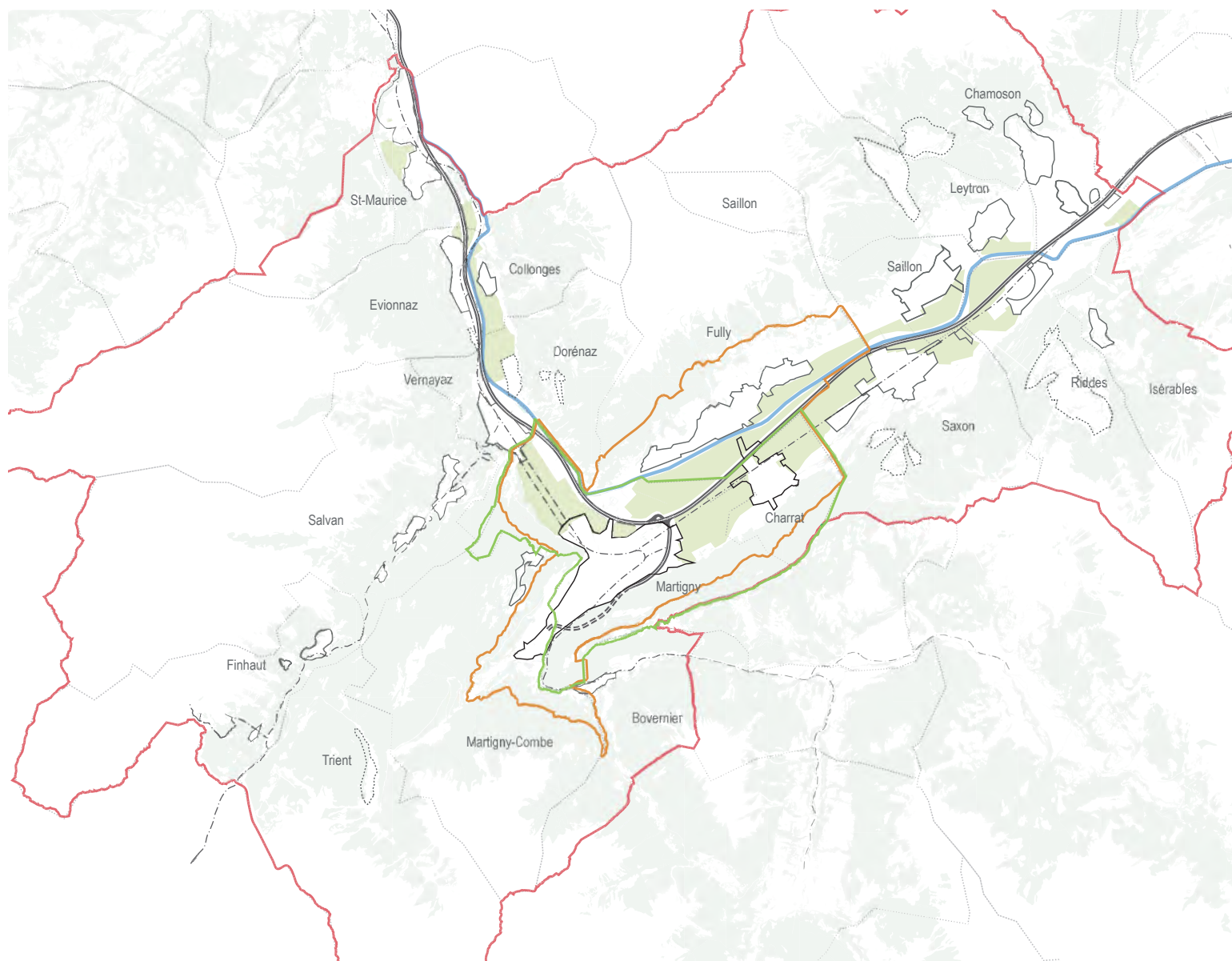
Le PDi, daté d'avril 2020, est « un outil de planification permettant d'assurer la cohérence entre une vision stratégique de plusieurs Communes, et la mise en oeuvre des activités qui ont un effet sur le territoire ». Il est conçu par et pour les communes ; décrit dans l'art. 20 de la LcAT, il se situe dans l'arsenal juridique entre le Plan directeur Cantonal et le PAZ communal.

Bien que le PDi ne soit pas encore validé à ce jour, sa vision comme les stratégies sectorielles et les fiches thématiques qu'il développe ont donc été analysées, identifiées et clairement reprises dans les différents volets traités dans le cadre du PU.

Toutes ces Communes participant au PDi ont souhaité poursuivre la collaboration à travers le PA4 (projet d'agglomération 4ème génération) découlant du PDi. Selon l'annexe 4 du l'OUMin, le périmètre VACo (ville et agglomération ayant droit aux contributions) regroupe les Communes de Martigny et Martigny-Combe. Cependant, il est possible de choisir un périmètre d'agglomération plus grand, du point de vue fonctionnel. En accord avec le CCDT qui définit la Commune de Fully comme faisant partie de l'espace fonctionnel urbain de Martigny, le PA4 comprend donc les Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully, dont le territoire est situé au-dessous des 1'000 mètres d'altitude.

PDI - PA4 - PU

Figure 55



Délimitation

- PDI
- PA4
- PU (Martigny - Charrat)
- zones à bâtir (Martigny - Charrat)
- autres zones à bâtir communales

Légendes

- autoroute
- chemin de fer
- communes
- rhône
- agrischéma

FORCES ET OPPORTUNITÉS

Mobilité douce

- La partie du territoire située en plaine présente une topographie favorable au vélo, car elle est plane et dotée d'un bon réseau existant.
- La proximité des centres d'activités en rapport avec les zones d'habitation est optimale pour la mobilité douce (piéton comme vélo).
- L'accès aux gares est relativement rapide pour la quasi-totalité des habitants, ce qui doit favoriser l'interface modal en plaine.
- Plusieurs franchissements d'infrastructures ou de limites naturelles (Dranse-Rhône) utilisables pour les modes doux existent déjà.

Nature et paysage

- Éléments paysagers structurants présents sur la Commune, avec les coteaux viticoles et la forêt du Mont Chemin.
- Agriculture de plaine encore présente, malgré l'étalement urbain.
- Réseau hydrographique dense dans la région (Rhône, Dranse et meunières de plaine).

FAIBLESSES ET MENACES

Mobilité douce

- Maillage des franchissements de limites naturelles et d'infrastructures insuffisantes (principalement au niveau de la gare de Martigny).
- Les aménagements piétons et cyclables existants n'offrent pas une continuité et une sécurité suffisantes (liaison Charrat-Martigny, gare de Charrat-Fully, ...).
- Des problèmes de cohabitation entre les différents usagers sont parfois constatés sur quelques axes (routes agricoles).
- L'offre en stationnement vélo est faible sur le domaine public.

Nature et paysage

- Augmentation de la pression sur les surfaces agricoles (multiplication des usages).
- Certaines structures paysagères historiques ont ou sont en passe de disparaître, notamment les haies de peupliers dans la plaine.
- Les couloirs biologiques le long de la plaine sont souvent sectionnés par le développement de grandes infrastructures (nœuds autoroutiers).
- La nature est faible en milieu urbain, et la nature proche peu ou mal connectée.
- Les recensements en zone urbanisée sont faibles ou inexistants (arbres de rue, places de jeux), ce qui empêche une réelle planification de qualité.

E N V I R O N N E M E N T

INDEX

C.1 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

C.1.1 Transports publics (TP)

C.1.2 Transports individuels motorisés (TIM)

C.1.3 Mobilité douce (MD)

pages 74-83

pages 76-77

pages 76-79

pages 80-83

C.2 AGRICULTURE, NATURE ET PAYSAGE

C.2.1 Zone agricole / SDA IFP

C.2.2 Rhône 3 et la Dranse / Dangers naturels

C.2.3 Zone urbanisée

pages 84-91

pages 86-87

pages 88-89

pages 90-91

C.3 ENERGIE

pages 92-93



ENVIRONNEMENT

C.1 TRANSPORTS ET MOBILITÉ

La politique de mobilité de Martigny a largement évolué depuis quelques années. En cohérence avec le PDC comme le PDI, elle vise une mobilité multimodale, en offrant une alternative efficace à la voiture, recherchant la cohabitation et la complémentarité des divers moyens de déplacement.

Cette équation est particulièrement pertinente en ville de Martigny où la topographie joue en faveur des modes de transport doux, et les distances à parcourir suffisamment courtes pour recourir aux modes de déplacement les plus durables que sont la marche, le vélo ou les TP.

Cela passe par le développement de systèmes performants pour concurrencer une voiture encore fortement présente en ville, mais aussi un travail sur la complémentarité entre les différents modes pour rendre les chaînes attractives et moins complexes à utiliser.

Dans les grands projets de la Commune déjà en route, les différents modes de transports sont pris en considération. De la révision de la politique de gestion du trafic et du stationnement à la création de hub, en passant par des TP plus attractifs et des vélostations, la ville favorise le transfert modal. Cette répartition modale, au-delà des enjeux écologiques qu'elle revêt, chère à la ville de Martigny qui se profile comme «cité de l'énergie» depuis plusieurs années, découle d'un principe fondateur de la politique de mobilité: un accès simplifié aux pôles d'attractivité, en particulier au centre-ville et aux centralités de quartiers (Martigny-Bourg, Bâtiaz), pour un aménagement plus qualitatif des espaces publics de l'hypercentre, les rendant ainsi plus attractifs et agréables à vivre.

Dans cette équation les zones industrielles sont cependant moins bien desservies par les transports publics, et laissées au trafic véhicule. Un soin particulier devra être apporté aux connexions de mobilité douce entre les zones dévolues à l'habitat et les zones artisanales et industrielles permettant ainsi de véritables alternatives de mobilité douce au quotidien.

Enfin la mobilité de loisir est encore en développement ; mais avec le réaménagement de la Dranse et Rhône 3, complété par la mise en valeur de quelques axes déjà existants, de véritables opportunités de créer un véritable réseau connectant la ville à son territoire sont en développement.

C.1.1 Transports publics (TP)

L'offre en TP de Martigny est importante ; assurée par le chemin de fer comme par le bus, elle offre une couverture du territoire de plaine presque totale sur la zone de Martigny, avec un déficit léger sur les zones industrielles. Elle est plus lacunaire sur Charrat, avec une seule connexion à la gare ferroviaire.

Chemins de fer

L'offre ferrée est certainement l'une des plus denses du Valais. Avec la présence des CFF comme du TMR, la Commune de Martigny est pourvue d'un dispositif cohérent et performant, qui la connecte au niveau local (arrêt TMR des Fumeaux en projet, Martigny Bourg et Martigny Croix), régional (gare CFF de Charrat) et national (gare CFF de Martigny). Les arrêts de gare locaux permettent par ailleurs de pallier les quelques lacunes des lignes de bus, en desservant les zones plus excentrées.

Ce dispositif demande cependant d'être encore amélioré; au niveau local, l'accès des gares TMR mérite un meilleur niveau d'accueil, avec principalement une requalification des accès en MD (gare des Fumeaux), une amélioration de stationnement vélo et des espaces publics.

Au niveau régional, et particulièrement sur Charrat, le manque de cohérence entre l'urbanisation et la gare doit être corrigé pour donner une véritable alternative TP-MD aux zones concernées. Enfin, les personnes à mobilité réduite doivent être prises en considération lors de l'aménagement des gares, avec des mesures comme les connexions quai à quai (bus-train) compatibles aux normes LHand.

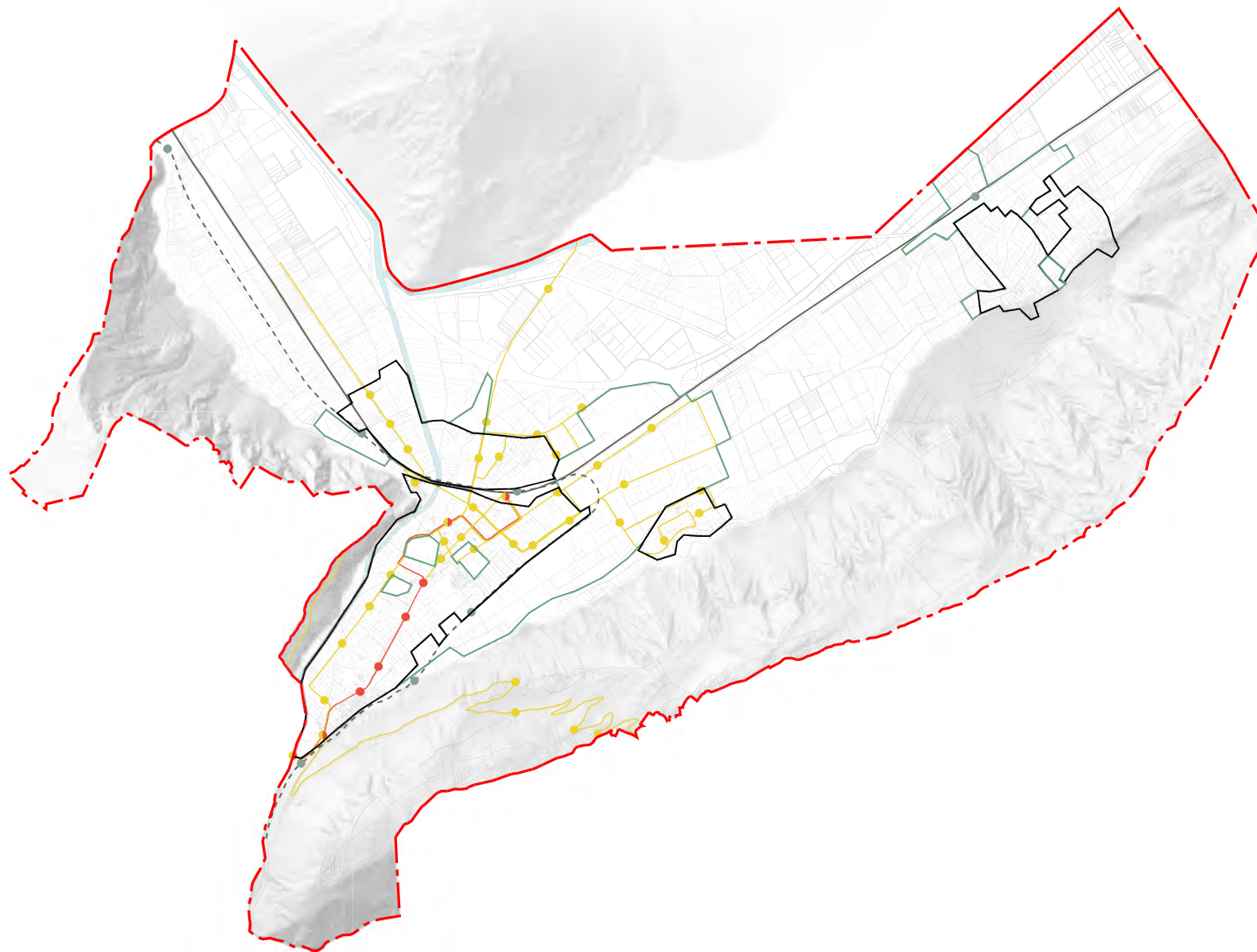
Bus

Les lignes de bus sont assurées par TMR et par le BUM (Bus urbain Martigny), ainsi que par le Car postal pour les longues lignes. Avec ce dispositif, la ville de Martigny assure une très bonne desserte régionale mais aussi locale, améliorée en 2019 par une augmentation de la fréquence comme de l'amplitude. La politique de gestion des parkings urbains, liés aux arrêts de bus et aux stationnements de vélos, notamment avec le HUB du Manoir inauguré en 2021, participe également à l'augmentation de l'attractivité des lignes de bus.

Dans ce dispositif, Charrat est certainement la zone la moins bien desservie, la seule gare de bus régional se situant de l'autre côté de la vallée, sur Fully, dont la sécurité liée au franchissement des ponts doit être améliorée.

Diagnostic TP

Figure 37



Légendes

- limites communales
- autoroute

Zones desservies

- zone d'habitat
- zone d'activité

Type de TP

- chemin de fer international
- - - chemin de fer régional
- gares
- bus postal
- bus urbain Martigny

C.1.2 Transports individuels motorisés (TIM)

Force et opportunités :

Le réseau routier principal (autoroute et réseau cantonal) offre une bonne desserte sur tout le territoire. En zone urbaine, la Commune, adjointe des services du bureau CITEC, mène depuis une dizaine d'années une vraie politique de mobilité, cherchant à raccourcir les axes dévolus au TIM dans les zones d'activités, et entreprenant de manière systématique les démarches de mise en zone 30 / zone de rencontre dans les zones dévolues à l'habitat.

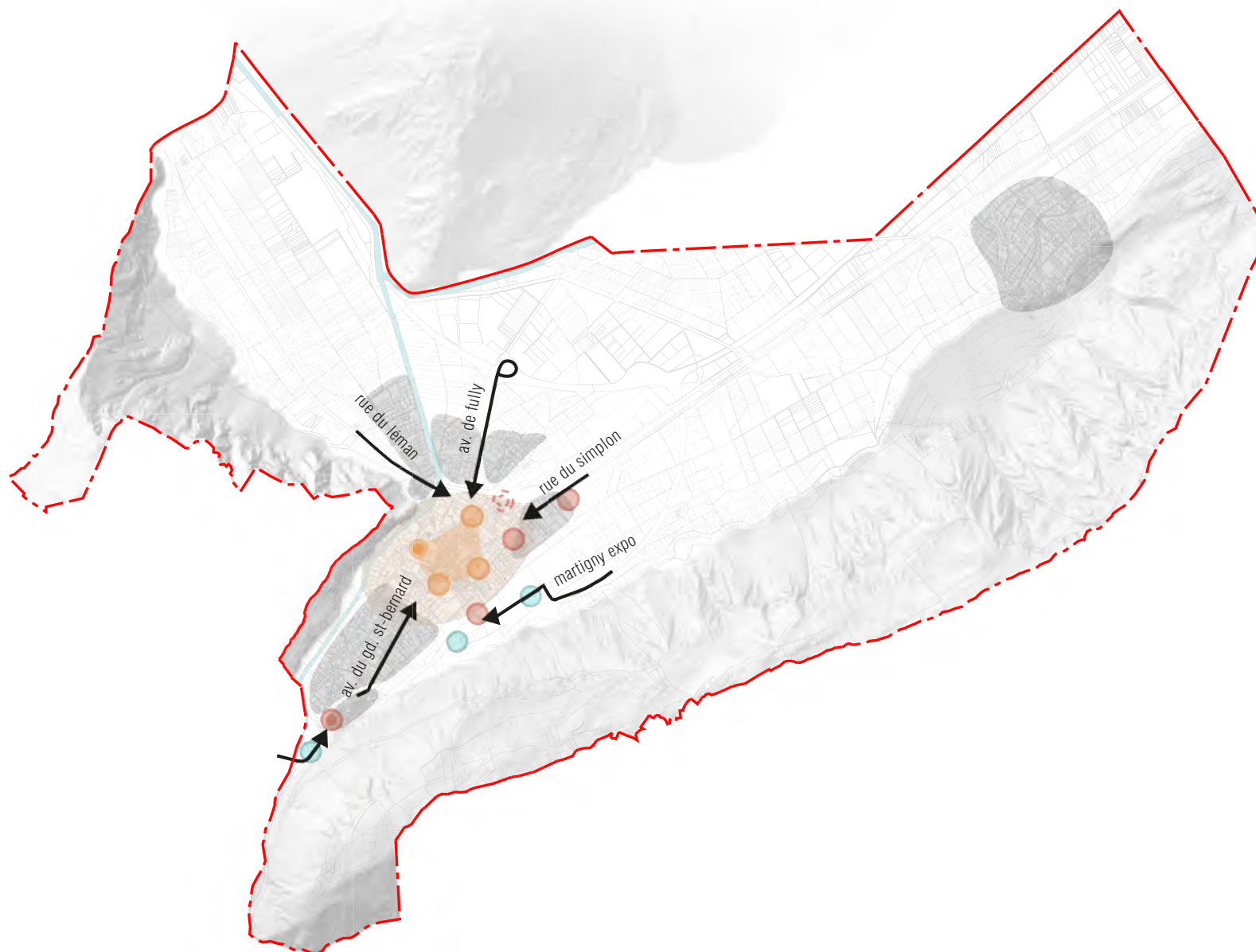
Cette vision de la mobilité s'accompagne depuis peu d'une politique de stationnements efficace. Un concept de stationnements est en cours: il met en relation les parkings stratégiques de la ville (CERM, place de Rome, Neuville, Midi, Manoir, Semblanet, Morasses) avec les principaux axes de la ville (Rue du Léman, Av. de Fully, Rue du Simplon, Martigny Expo, Rue du Levant, Av. du Gd St B) dans le but de libérer le centre urbain de charges de trafic inutiles. Cette stratégie doit redonner des espaces publics de qualité. Le résultat est particulièrement visible avec quelques aménagements emblématiques, comme le passage en zone de rencontre de la Place Centrale, et bientôt de l'Avenue de la Gare (2021).

Charrat ne rentre cependant pas encore dans ce dispositif. Dernièrement rattachée à la Commune, l'entier du secteur est en phase d'acquisition de données. L'objectif annoncé des services est cependant d'avoir une politique de mobilité efficiente et en place pour 2024.

Diagnostic TIM

Figure 38

Légendes



- limites communales
- autoroute
- chemin de fer
- zone centre
- zone hypercentre
- quartiers d'habitation - gratuit

Axes d'entrée de ville

- ← - rue du léman
- ← - avenue de fully
- ← - rue du simplon
- ← - avenue du gd. st-bernard
- ← - martigny expo

Principaux parking et HUB

- HUB et vélostation
- P+R et vélostation
- P+R et vélospot
- HUB à développer et vélostation
- HUB en cours et vélostation
- zones loisirs - gratuit

C.1.3 Mobilité douce (MD)

Le territoire de Martigny est favorable au développement de la mobilité douce. En effet, une grande partie de son territoire est située en plaine et présente une topographie favorable au vélo comme à la marche, car elle est plane et dotée d'un bon réseau existant qui peut être valorisé. A grande échelle, plusieurs franchissements d'infrastructures ou de limites naturelles (Dranse-Rhône) utilisables pour les modes doux existent déjà, alors qu'à l'échelle urbaine, la proximité des centres d'activités en rapport avec les zones d'habitation, tout comme l'accès rapide aux gares pour la quasi-totalité des habitants-emplois, font du vélo ainsi que de la marche de véritables modes de déplacement.

La mobilité douce a fait l'objet d'un schéma directeur validé par le Conseil Communal en 2012 déjà. Il fait régulièrement l'objet de discussions, et plusieurs rapports d'avancement des ingénieurs spécialisés (CITEC) ont déjà été produits, dont le dernier date de février 2020. Les mesures déjà réalisées et celles projetées pour 2021 figurent dans des plans directeurs (piéton et vélo) mis à jour.

Dans les mesures qui sont en place et continuent de s'étoffer, notons particulièrement l'effort sur le développement du réseau de vélo « intramuros », entamé dès 2015, avec la suppression d'obstacles en ville (barrières), la création de voies /pistes cyclables, l'augmentation de l'offre de stationnement avec l'aménagement d'arceaux en ville, mais aussi des vélos stations proches des hubs. Les premières sont actuellement soit en construction sur la place du Manoir, soit en planification proche du parking de Semblanet, elles devraient suivre ensuite vers les gares.

En 2019, Martigny lance également Vélospot, plateforme de partage de vélos . Elle compte actuellement 15 stations, particulièrement concentrées dans l'hypercentre, et devrait être de 25 stations mieux réparties sur le territoire d'ici fin 2021.

Ces efforts vont se poursuivre durant la prochaine législature avec une planification des continuités cyclables et piétonnes entre les différents quartiers pour assurer un maillage de qualité ; citons notamment l'aménagement d'une passerelle franchissant la route de Fully et les démarches administratives pour connecter le nouveau quartier du Milieu avec la Dranse, futur axe de mobilité douce.

Quelques éléments du réseau de mobilité douce doivent cependant encore être améliorés, notamment en termes de mobilité fonctionnelle. Il s'agit prioritairement des liaisons Charrat-Martigny, Martigny-Fully (pour la partie urbaine), et la gare de Charrat-Fully. D'autre part, quelques franchissements urbains doivent être envisagés pour connecter les quartiers, notamment au niveau de la gare de Martigny.

Enfin, en termes de mobilité de loisirs, un maillage plus intéressant permettrait une plus grande mobilité intramuros (liaisons transversales connectées aux places de jeux et parcs urbains) et extramuros (maillage connectant les grandes surfaces vertes et bleues du territoire communal, comme les co-teaux, forêts alluviales, plans d'eau et meunières). Ce développement devra se faire en collaboration avec les services ad'hoc, pour adopter les mesures nécessaires et réduire les problèmes de cohabitation entre les différents usagers sur les routes agricoles et les bisses.

Diagnostic mobilité douce

Figure 39

Légendes

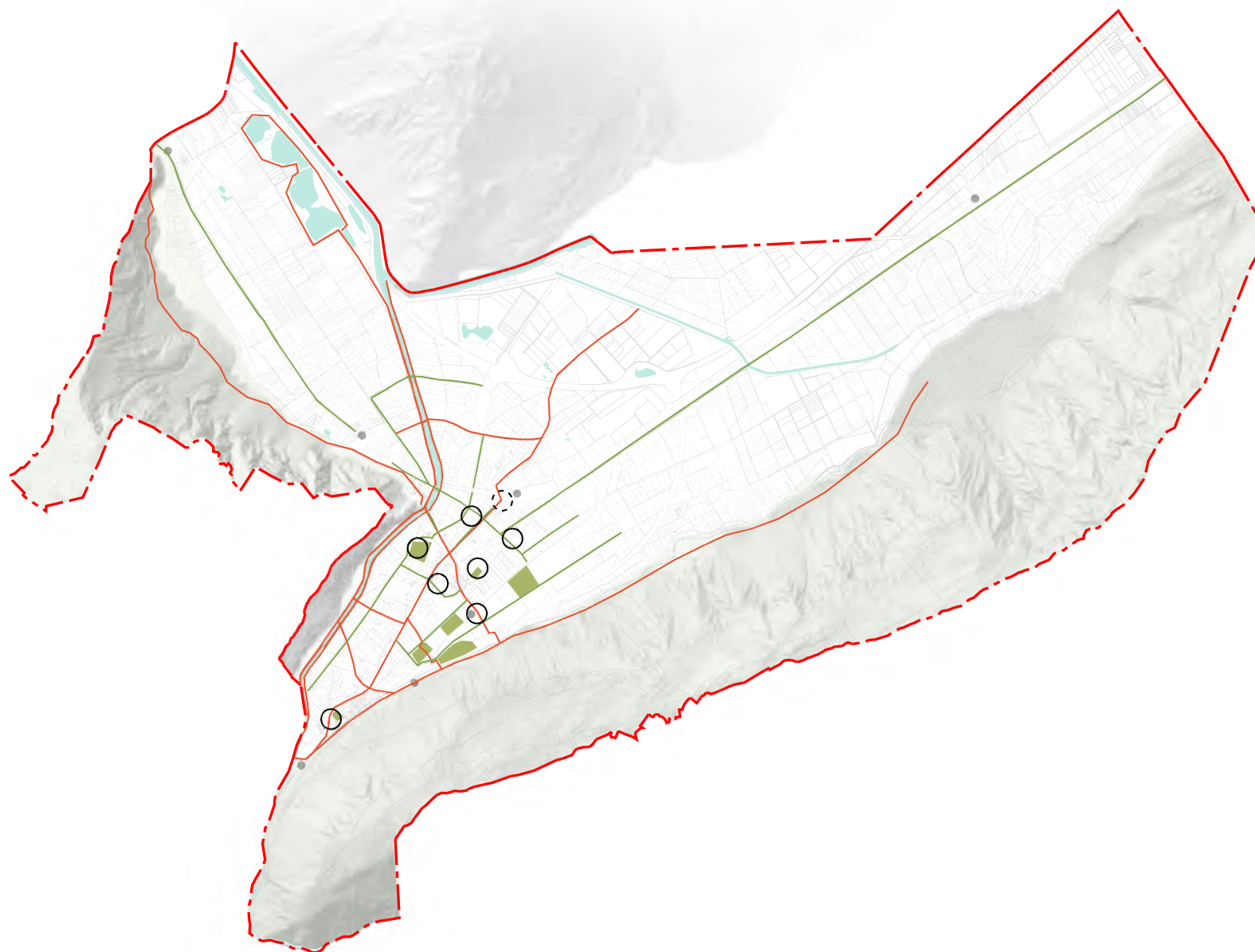
- limites communales
- autoroute
- chemin de fer
- gares

Mobilité douce

- itinéraire piéton existant
- voie cyclable existante
- vélospot et vélostation

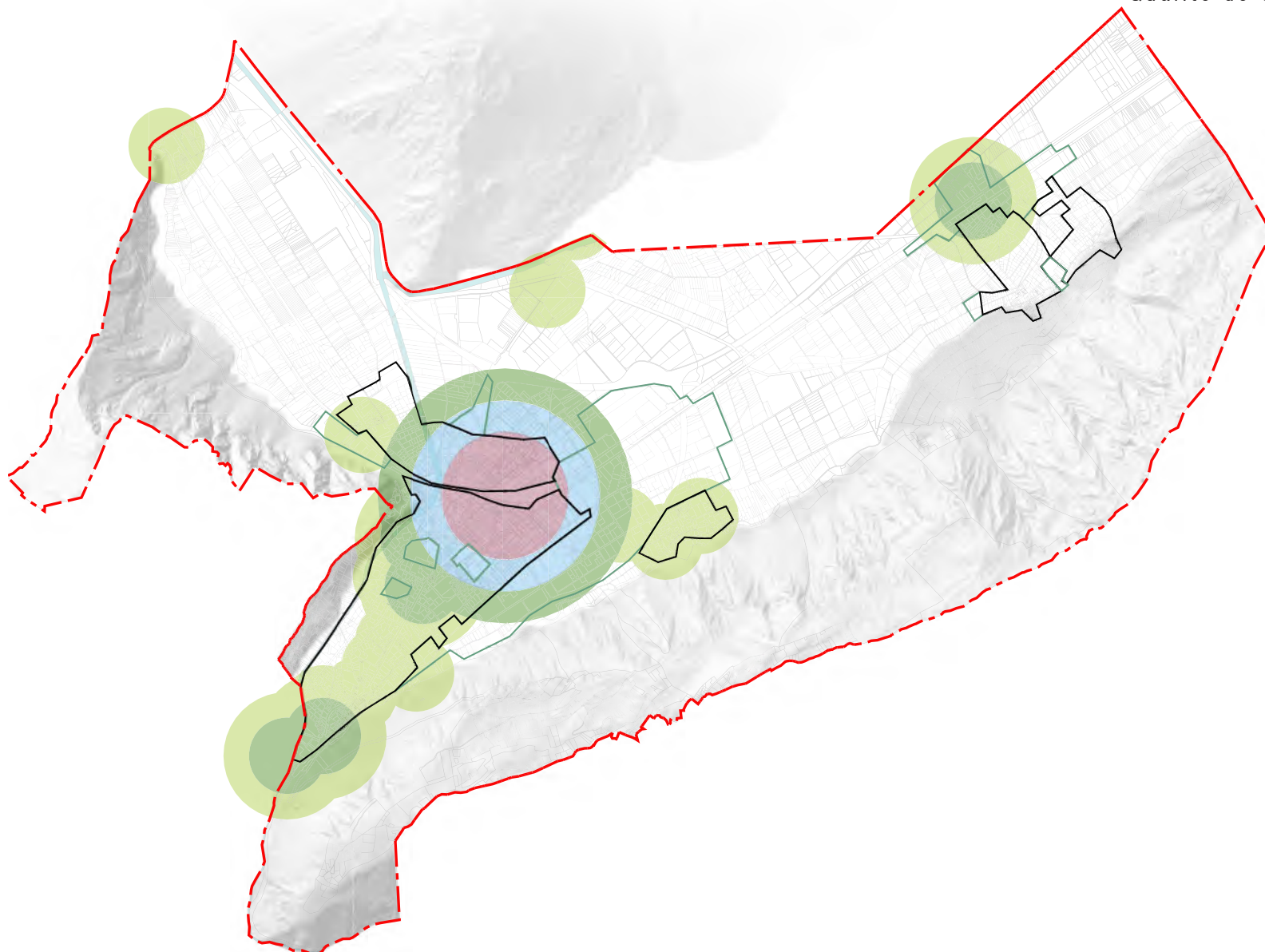
Zones de loisirs

- zone de loisirs existante
- parcs urbains existants



Qualité de dessertes - transports publics

Figure 40



Légendes

--- limites communales

Type de TP

- classe A - très bonne desserte
- classe B - bonne desserte
- classe C - desserte satisfaisante
- classe D - mauvaise desserte

Zones desservies

- zone d'habitat
- zone d'activité

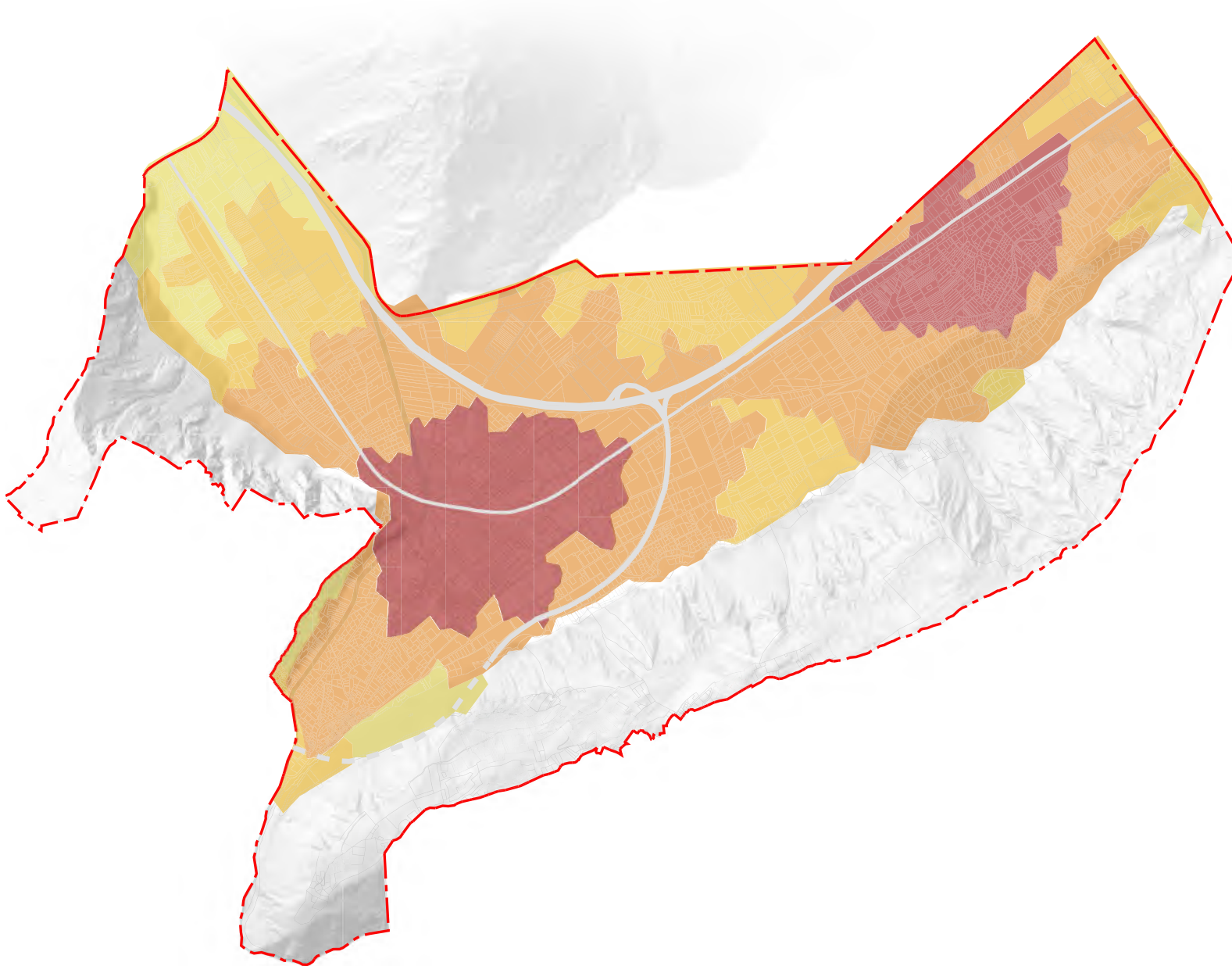
Isochrones vélo
Figure 40

Légendes

--- limites communales

Isochrones autour des gares régionales

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



ENVIRONNEMENT

C . 2 AGRICULTURE , NATURE ET PAYSAGE

Un territoire vert mais peu connecté

Contenue dans le coude du Rhône, au confluent avec la Dranse, entourée par les vignes à l'ouest et les forêts du Mont Chemin à l'est, la Commune de Martigny est marquée par des éléments paysagers forts et structurants.

A proximité directe des zones urbanisées de plaine, demeure en outre une présence agricole non négligeable dont certains fragments paysagers historiques subsistent encore comme le tracé des meunières ou les allées de peupliers. La zone urbanisée elle-même est relativement peu dense, hormis les zones centres, et contient une forte proportion d'espaces verts, parmi lesquels la Place du Manoir, la zone sportive, une partie du secteur archéologique, mais aussi une multitude de petites places de jeux.

Malgré tout, la qualité des espaces publics est régulièrement mise en question, car les espaces verts sont privatifs, et les espaces publics sont soit à fort caractère minéral, soit de petite taille. Le manque de recensement de ces derniers, comme d'ailleurs des arbres de rue, empêche une planification de qualité.

Hors zone urbanisée, la pression exercée sur les surfaces agricoles par la multiplication des usages est forte, et cette donnée pèse sur des interactions de qualité ; par ailleurs, certaines structures paysagères historiques ont ou sont en passe de disparaître, notamment les haies de peupliers en plaine. Ainsi, les nombreuses qualités paysagères à grande échelle sont soit fragmentées, soit mal connectées et donc sous-exploitées en matière de biodiversité comme de loisirs.

Si le développement compact vers l'intérieur et la préservation des paysages et des terres agricoles recherchés par la révision de la LAT contribueront à réduire la pression sur ces territoires, la nécessité de penser et construire une véritable armature pour relier les surfaces vertes à l'intérieur du tissu bâti mais

aussi ancrer la ville dans son territoire devient nécessaire : respectant les formes du paysage de la plaine, travaillée en synergie avec les parcours de mobilité douce, elle permettra d'intégrer les grands éléments naturels comme de véritables parcs urbains, connectés par des parcours de mobilité douce qui s'appuieront sur une armature verte propice au développement de la biodiversité.

Le dessin d'une armature verte

La notion d'armature verte s'inscrit dans une logique prospective de valorisation et de renforcement des composantes naturelles, paysagères et agricoles. Les cordons boisés, mais aussi les parcs de petite ou de grande taille, les allées vertes et les trames vertes le long des cours d'eau (Dranse, meunières) peuvent être considérés comme des sites majeurs de valorisation paysagère, de par leur ampleur et les enjeux qu'ils recouvrent en termes d'aménagements et d'usages. Ils constitueront donc des territoires d'actions majeurs du PU, puis du PDcom.

Sont considérées dans la notion d'armature l'ensemble des typologies d'espaces naturels permettant de créer une trame :

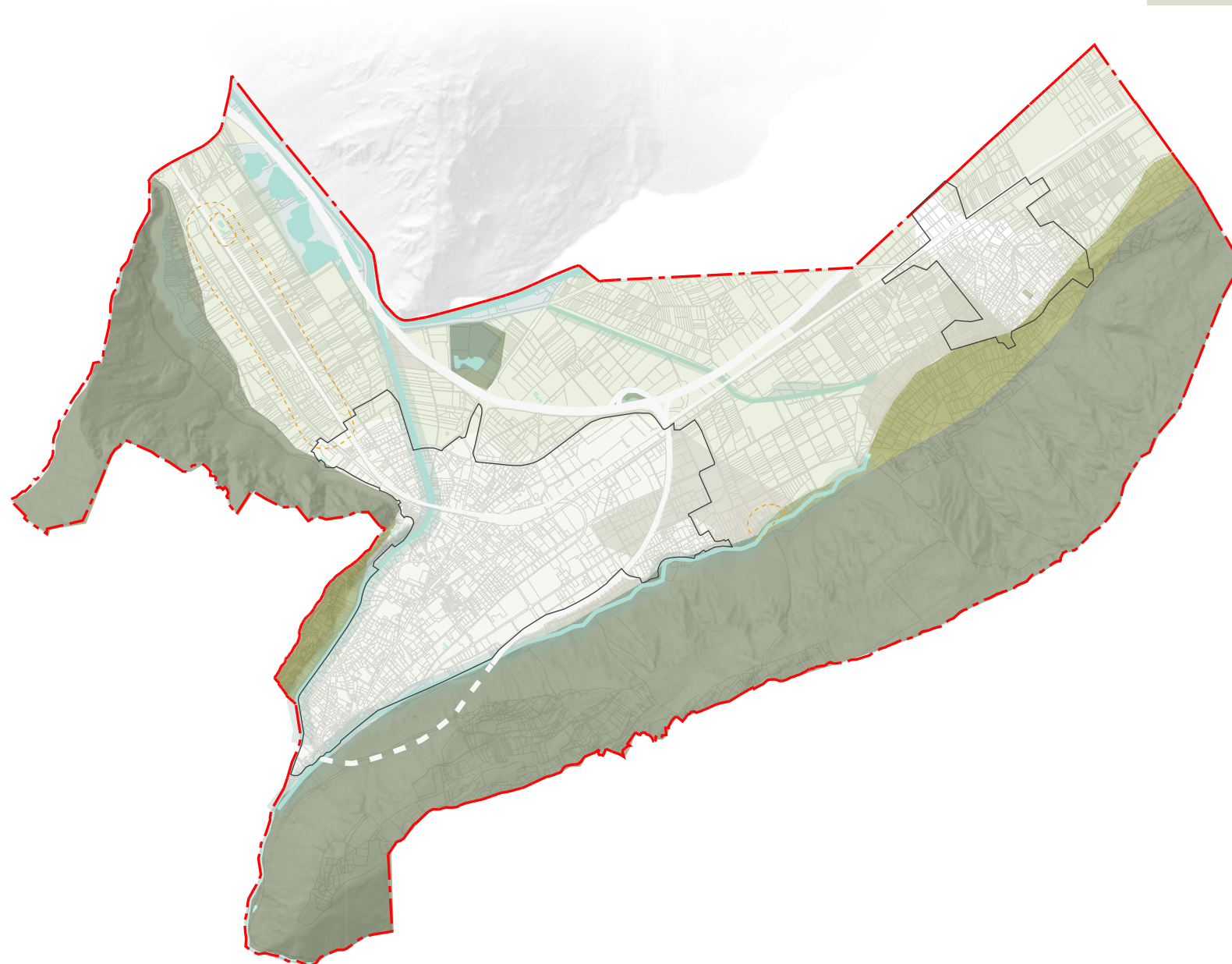
1. Les types « verts » :
 - a. Les grandes surfaces que sont les terres agricoles, la forêt, le coteau viticole
 - b. Quelques milieux naturels d'importance, comme la zone humide Courtis neuf, le Rosel, la forêt humide d'Ottan, les prairies sèches des Durines
 - c. L'arborisation structurante et les cordons boisés
 - d. Les espaces verts publics (cimetière, parcs, jardins de poches, sites archéologiques), les espaces récréatifs (places de jeu) et sportifs (terrains de sports, piscine)
 - e. Les espaces verts privés (jardins, pieds d'immeuble, toitures)
2. Les types « bleus »
 - a. Les cours d'eau principaux (Rhône, Dranse) et secondaires (meunières, torrents et canaux) ouverts
 - b. Les étangs (les îles Cédées, la zone du Verney)

Ces typologies, bien que fragmentées, existent toutes aujourd'hui et sont pour la plupart qualitatives ou en passe de l'être grâce aux différents projets en cours comme la troisième correction du Rhône, la

Végétations - grandes surfaces

Figure 42

Mettre en réseau le territoire par le renforcement des composantes naturelles, paysagères et agricoles



Légendes

--- limites communales

Types verts

- forêt
- zone à vocation agricole
- zone pré champ
- jardins urbains
- vignes
- zones humides

Types bleus

— cours d'eau principaux et étangs

renaturalisation et sécurisation de la Dranse ou le développement du parc du Rosel.

Afin de viser une trame verte cohérente et fonctionnelle, ces typologies doivent donc être connectées entre elles. Pour ce faire, deux types d'éléments de mise en réseau et de connexion doivent être renforcés et pensés de manière coordonnée et simultanée : les liaisons écologiques permettant de mettre en réseau les différents réservoirs de biodiversité et les promenades paysagères et urbaines révélant l'identité paysagère, topographique et patrimoniale de la Commune. Ces dernières chercheront une interaction forte avec le réseau de mobilité douce et profiteront de se développer notamment à travers la troisième correction du Rhône ainsi que la correction de la Dranse, largement programmée. L'ensemble des mesures contenues dans la stratégie «nature et paysage» doit viser ces objectifs.

C.2.1 Zone agricole / SDA IFP

L'agriculture de plaine est un élément paysager essentiel d'un point de vue économique, écologique, paysager et touristique; elle revêt également une nécessité juridique à travers la notion de surfaces d'assolement qui couvrent, sur la Commune de Martigny, la quasi-totalité du domaine agricole et qui délimitent l'extension potentielle de la surface à bâtir en plaine comme des surfaces vertes spécifiques (IFP, forêts,...) ou de loisirs, mais aussi comme le développement de franges urbaines.

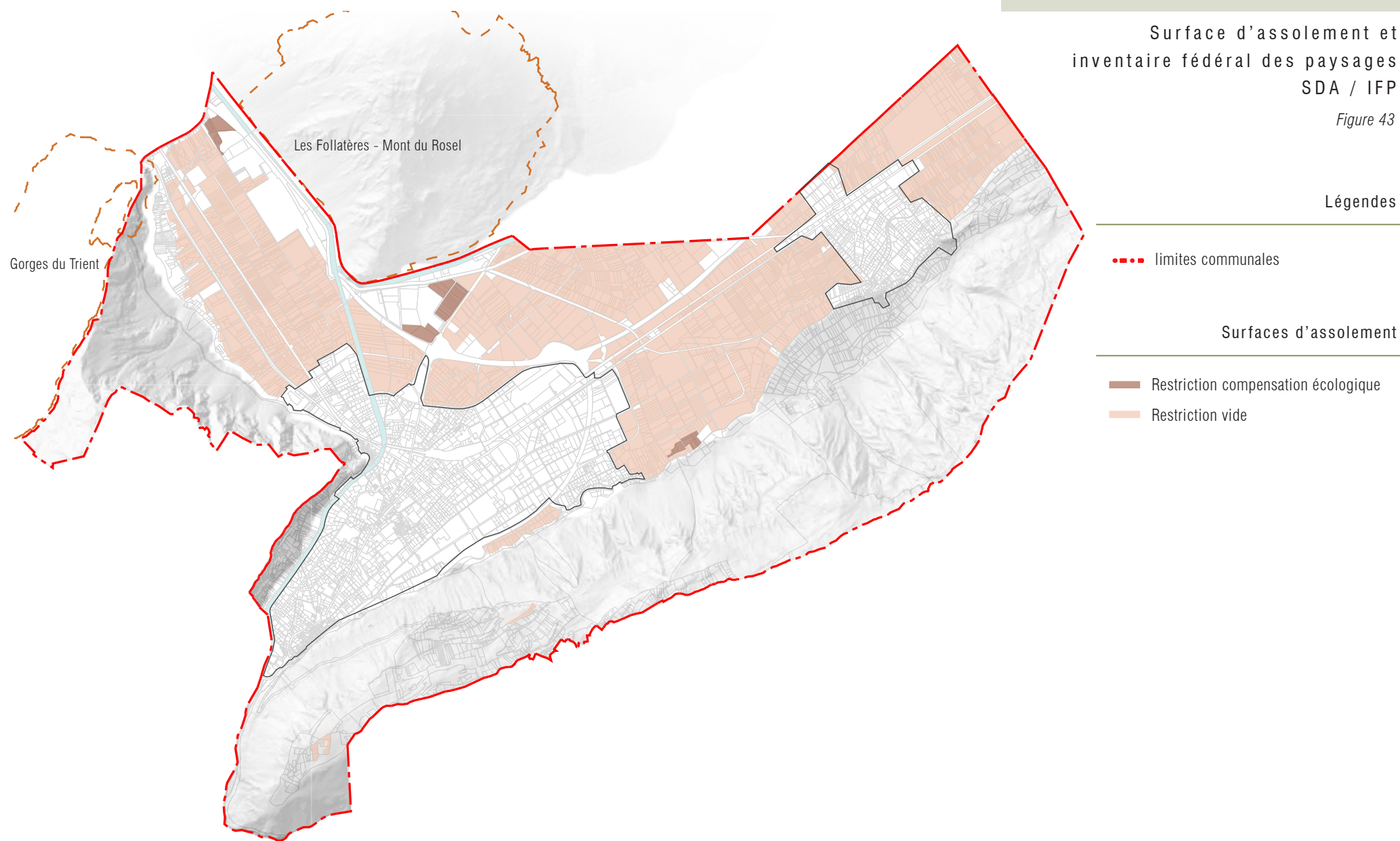
Le volet écologique est bien intégré par les agriculteurs comme les autorités : la Commune travaille déjà en synergie avec les agriculteurs dans le cadre du développement de l'armature verte, notamment dans la valorisation et la restauration de rideaux-abris et de petits cordons boisés, et par des ourlets naturels le long des canaux. Ce réseau reste cependant fragile : sis sur des parcelles privées, il évolue dans le temps en fonction des orientations prises par les agriculteurs. De plus, la zone agricole protégée le long du canal du Toléron, censée prendre en considération un milieu spécifique, est dans les faits traitée à l'identique des zones standards. Un panel de mesures incitatives devrait être mis en place pour pérenniser et accélérer le processus. Enfin ce réseau devra être complété par des interventions plus importantes, comme par exemple le reboisement du canal du Toléron (en projet) ou de manière plus générale la mise en valeur des axes de mobilité douce et de promenades paysagères.

Les aspects plus socio-culturels du paysage sont également sensibles. La proximité de la zone agricole avec la ville génère régulièrement des petits conflits d'usage qui rendent le dialogue difficile : problème de sécurité routière (parcage sauvage, conflits entre tracteurs et TIM ou MD), problème de déchets qui condamnent l'usage agricole de certains ourlets ou encore présence régulière de matière fécale (chiens) dans les zones agricoles bordant les promenades. Le développement de synergies entre agriculture et activités urbaines (vente directe de produits, activités para-agricoles liées aux activités de détente, permaculture, promenade à travers les vergers) doit donc être canalisé, coordonné et accompagné d'une meilleure information sur l'activité agricole.

Ce panel de mesures vise une agriculture de proximité, en mettant en valeur des espaces de rencontre entre agriculture et habitants et permettant le développement de promenades et de réseau de MD attractif en plaine, d'un point de vue fonctionnel, touristique et de loisirs.

Surface d'assolement et
inventaire fédéral des paysages
SDA / IFP

Figure 43



C.2.2 Rhône 3 et la Dranse / Dangers naturels

Les dangers naturels en plaine sont principalement issus des débordements du Rhône et de la Dranse. Ils couvrent la quasi-totalité de la plaine, excepté la partie contre le Mont-Chemin, profitant des légères déclivités du cône de déjection de la Dranse. Cette carte de danger est appelée à être modifiée dans le cadre des corrections de la Dranse et de Rhône 3, tous deux en projet. Ces deux « types bleus » deviendront la colonne vertébrale de l'armature verte-bleue décrite plus haut.

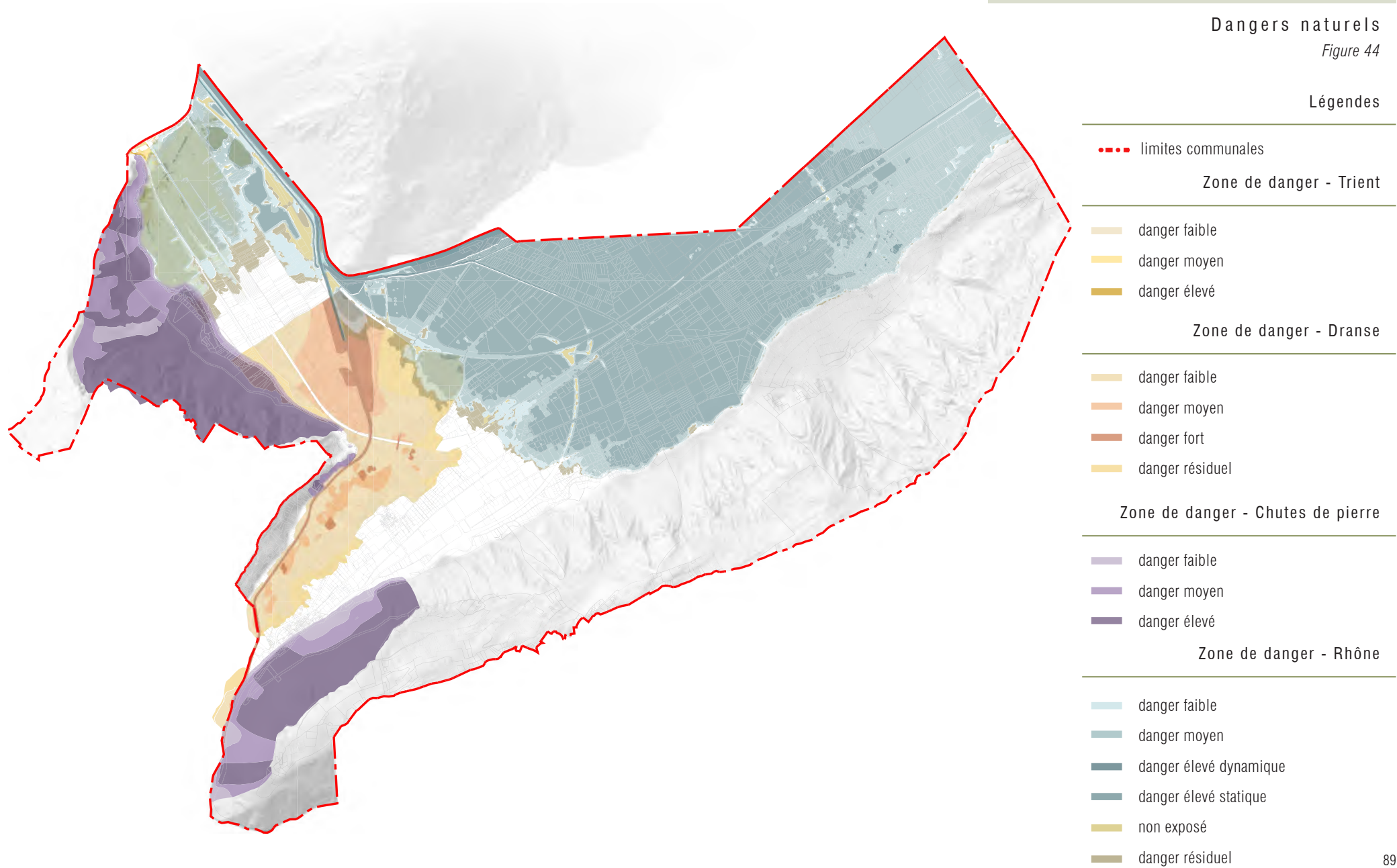
Les composants paysagers, écologiques comme de mobilité douce sont traités dans les projets y relatifs. Ils couvrent notamment les points sensibles du développement des zones du Rosel et du Verney dont le potentiel biologique, mais aussi de MD comme de loisirs seront renforcés.

Une concertation avec et entre les différents acteurs de ces projets devra cependant être mise en place, pour une cohérence globale mais aussi une gestion optimale des interactions et une meilleure intégration à ces projets d'autres espaces de respiration (formes libres) comme la revitalisation du Trient, du canal de Bienvenue ou du Toléron.

Dangers naturels

Figure 44

Légendes



C.2.3 Zone urbanisée

La Commune de Martigny s'appuie historiquement sur les équipements publics majeurs et structurants que sont la Place Centrale et la gare. Entre ces pôles, l'axe de la Gare, espace public majeur, sera réaménagé avec qualité. Des pôles secondaires existent également dans chaque entité historique, comme la place du Bourg, la place de l'Eglise de Martigny-ville, la place de la Bâtiaz ainsi que le centre du village de Chênes.

Le long des rues ou sur des places, les arbres sis sur le domaine public font l'objet d'une attention toujours plus prononcée de la population et des autorités publiques.

Elle possède d'autre part un patrimoine historique et des lieux culturels d'importance nationale ou régionale, parmi lesquels et dans une liste non exhaustive : le patrimoine archéologique, la tour de la Bâtiaz, la fondation Gianadda ou encore l'église du Bourg, ainsi que quelques parcs majeurs comme la Place du Manoir, le parc de la fondation Gianadda, la zone sportive et le parc archéologique. Sont également dénombrées à ce jour 25 places de jeux sur Martigny et deux sur Charrat, dont les qualités ne sont cependant pas énoncées (type d'âges concernés, présence de bancs, d'eau, d'arborisation). Enfin, le développement urbain peu dense et discontinu fait entrevoir une forte présence verte qui reste cependant privative.

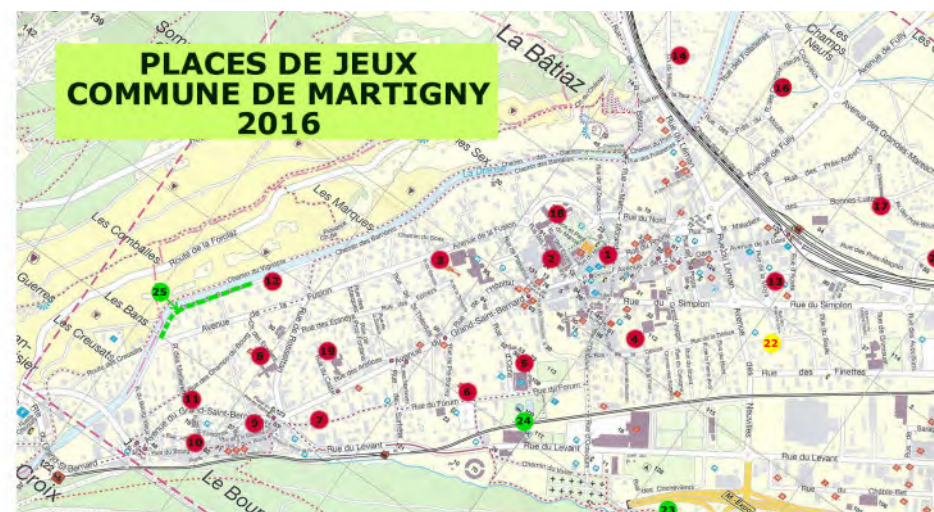
La présence végétale au sein des zones urbanisées, particulièrement de logement, est donc importante. Mais, par manque de recensement, de possibilité légale ou de planification, elle est très fragmentée, discontinue et peu qualitative.

Outre le recensement, priorité de la future planification, le renforcement de l'armature verte intramuros devient non seulement un atout pour connecter la ville à son territoire, et donc augmenter la qualité de vie par un accès facilité aux grandes zones de loisirs, mais également pour augmenter la valeur d'usage et écologique à l'intérieur de la ville.

Les actions principales sont relatées dans la stratégie communale pour l'aménagement des espaces publics, document daté de 2019. Elles sont de plusieurs ordres :

1. Augmentation de la qualité des parcs, jardins de poches, places de jeux et planification fine du type d'usage sur ces derniers.
2. Renforcement de la valeur paysagère et d'usage des axes structurants de la ville (longitudinaux), et prolongation de ces derniers au-delà de la ville : il en va des axes routiers, comme des deux « types bleus » bordant les côteaux que sont la Dranse et la meunière.
3. Puis, sur cette armature, il s'agit de créer, compléter ou révéler les transversales paysagères par des continuités végétales et du confort pour les modes doux, reliant entre eux les lieux à valeur patrimoniale, les équipements publics et les espaces verts. Dans ce cadre les abords des parcelles privées devront également être améliorés.

Figure 45



Diagnostic maillage vert

Figure 46



Légendes

- limites communales
- autoroute
- chemin de fer

Maillage

- haies et arbres d'alignement existant à valoriser
- cours d'eau à ciel ouvert
- forêt alluviale, torrents maréaux, Rhône 3
- espace rues animées
- potentiel d'animation des rues

Zones de loisirs

- zone de loisirs existante
- parcs publics
- zone de construction et d'intérêt général
- potentiel de requalification des rives en promenade
- places publics structurantes
- places de jeux existantes

ENVIRONNEMENT

C.3 ÉNERGIE

Le premier plan des énergies de réseau communal date de 1986. Il s'appuie sur un CAD, construit maintenant depuis une quarantaine d'année, qui se déploie sur toute la zone centre. Les noyaux historiques sont eux distribués à l'électricité, alternative déployée à l'époque pour améliorer la qualité de l'air. Le reste de la ville est distribué au gaz, énergie facile à déployer et économique, correspondant pleinement à l'expansion rapide de la ville des années 1960 à 2000.

Ce plan est adapté partiellement en 2008 respectivement 2014, pour correspondre à la nouvelle ordonnance cantonale OURE (ordonnance sur l'utilisation rationnelle de l'énergie), qui interdit notamment l'énergie électrique, et introduit l'obligation d'un 20% d'énergie renouvelable dans la production des besoins en énergie d'un nouveau bâtiment.

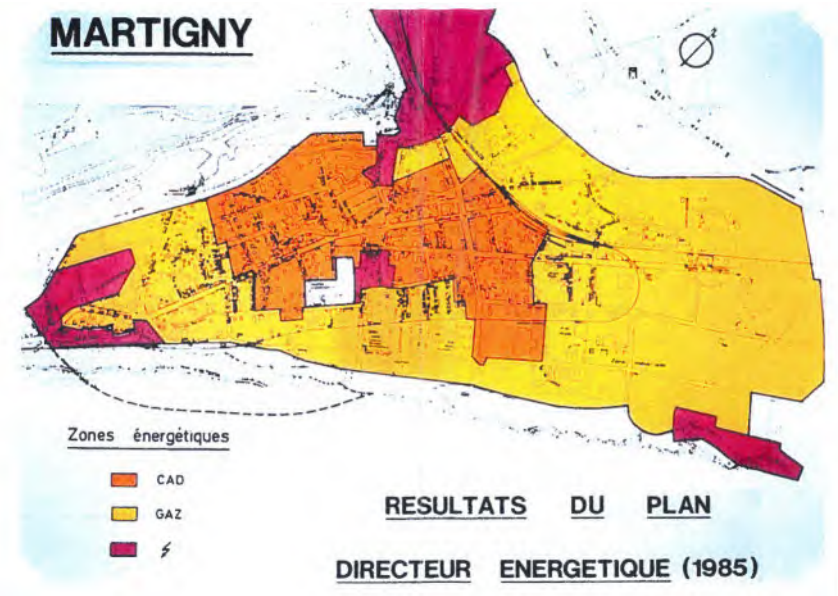
Sinergy SA appartenant à la Commune et gérant la production et la distribution du chauffage, oriente alors sa politique vers le CAD et non plus vers le gaz. Pour satisfaire aux nouvelles exigences de l'OURE, elle crée deux réseaux complémentaires compatibles avec les exigences du label Minergie pour répondre au développement de la ville au Nord du chemin de fer, soit aux Vorziers et dans le quartier d'Ottan. D'autre part, elle modernise la production du CAD existant (zone orange) et l'étend légèrement de manière concentrique. Sur ce secteur, elle est aujourd'hui proche d'être compatible avec le label Minergie, et devrait atteindre 75% d'énergie renouvelable d'ici 2024 pour pouvoir considérer l'énergie issue du CAD « renouvelable » au regard de l'OURE.

La politique énergétique de Martigny est performante ; avec un CAD amorti, construit il y a quelque 40 ans, complété par un réseau de GAZ, le territoire est très bien irrigué et profite d'une énergie bon marché, ce qui a pour corollaire un fort taux de pénétration (bien au-delà de 80%).

Cependant, quelques éléments nuancent cet excellent bilan :

1. Le taux de pénétration du CAD dans les noyaux historiques est négligeable. La difficulté du fait de la structure des immeubles (juridiques et constructives) empêche la création d'un réseau de qualité, somme toute nécessaire au vu de la faible performance énergétique des enveloppes de bâtiment dans ce secteur.
2. Le CAD est inexistant dans certains secteurs, comme le Chemin du Milieu et Charrat.
3. Enfin, pour répondre aux enjeux de la stratégie énergétique fédérale et cantonale de 2050, l'approvisionnement au gaz doit être modifié au profit d'une source de production plus renouvelable, ce qui préfigure une refonte complète du réseau de distribution. Sinergy, en collaboration étroite avec la Commune, travaille actuellement sur un nouveau plan des énergies de réseau. Ce dernier revêt un enjeu majeur pour la ville, car il présage de travaux importants sur une grande partie du réseau communal, notamment sur les secteurs de moyenne densité appelés à être profondément modifiés dans les prochaines années, les secteurs villas et les noyaux historiques. Son calendrier doit donc être une opportunité pour la conduite de travaux en synergie avec les enjeux liés à la mobilité et l'environnement.

Figure 47 - Plan énergie de réseau 1985



Énergie de réseau 2020

Figure 48

Légendes

--- limites communales

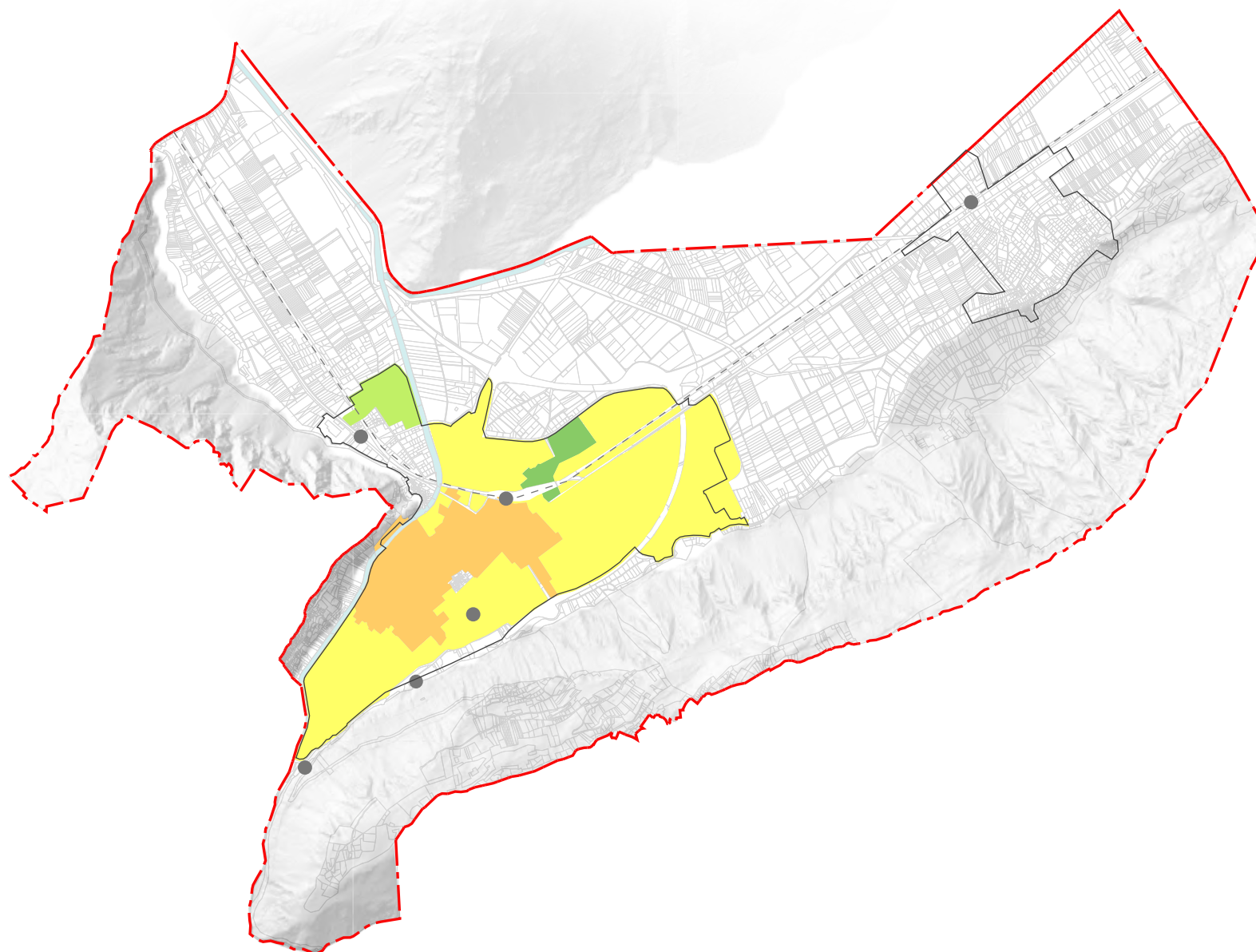
Valeurs

gaz

cad - (gaz / bois)

cad - (biométhane / gaz)

cad - (gaz / bois)



VOLET 2

PROJET DE
TERRITOIRE



V I S I O N

INDEX

A. VISION

A.1 Carte vision

pages 96-101

pages 100-101



PROJET DE TERRITOIRE

INTRODUCTION

La Commune de Martigny, campée dans le coude du Rhône, façonnée par une topographie forte et les caprices d'un réseau hydrique complexe qu'elle apprivoise et met en valeur, se développe dans un périmètre restreint, connectée à une nature riche et variée par un réseau de mobilité douce, dense et propice aux loisirs. Se distinguant par une forte densité, elle regroupe l'essentiel des équipements et des infrastructures publics de rayonnement régional, voire de renommée internationale. La fondation Gianad-da, qu'elle conforte par la mise en valeur de son patrimoine historique et architectural, et la fondation Barry favorisent ainsi le développement du tourisme urbain.

Principal pôle d'emplois et d'échanges au niveau régional, la ville de Martigny veille à ne pas congestionner son centre par une trop forte concentration de personnes et d'emplois ; elle permet à d'autres centralités secondaires, comme le vieux village de Charrat, de se développer, de conserver ou retrouver un dynamisme par l'implémentation de certaines activités. Ce dernier améliore sa connexion avec la gare, par des aménagements qualitatifs et une urbanité plus marquée.

Par le développement des transports publics, notamment de gares régionales et du réseau de mobilité douce fonctionnelle, la Commune met en place un réseau coordonné avec l'extension du réseau d'énergies propres et les futurs projets urbains de qualité pour devenir à l'horizon 2040 une agglomération compacte, ultra-connectée aux aménagements publics, aux espaces ouverts qualitatifs et verts, favorisant ainsi la biodiversité et réduisant les îlots de chaleur urbains.

Du point de vue des limites territoriales, la Commune de Martigny restreint l'extension de son périmètre d'urbanisation aux seules zones destinées à l'habitat durant la première période de planification, les réserves en zone d'activité étant suffisantes.

Cette extension doit permettre d'aboutir dans des délais maîtrisés à des projets denses et contrôlés, favorisant la mixité sociale. Parallèlement, elle optimise ses réserves internes afin de répondre à l'aug-

mentation régulière de la population, ainsi qu'au développement des activités commerciales et industrielles. Pour répondre à ces objectifs, elle met en place, lors de la révision de son RCCZ, des règles adaptées et des outils d'aménagements efficaces permettant une gestion durable de ses ressources foncières, une densification maîtrisée de son sol et une augmentation de la qualité de vie des habitants.

Dans ce contexte, certaines zones plus stratégiques doivent être analysées en profondeur et si, les enjeux le demandent, peuvent être placées en zone de réserve jusqu'à la finalisation des études ou la mise en place du nouveau RCCZ. Durant cette première période de planification, elle anticipe également l'extension de son territoire prévu aux alentours de 2035, soit la deuxième période de planification.

Elle veille à prévoir l'implantation comme le dimensionnement des infrastructures publiques qui seront nécessaires à l'augmentation de la population :

- a. Le tracé des routes et des voies de mobilité douce.
- b. La traversée efficace et justement dimensionnée des voies CFF pour relier les zones situées au Nord de la ville.
- c. Le dimensionnement du réseau d'énergie en fonction des zones d'extension du territoire, tout en permettant de le rendre compatible à la stratégie énergétique 2050
- d. Le dimensionnement de la STEP en anticipant la gestion des odeurs.
- e. Le dimensionnement et le positionnement adéquat des zones d'intérêt général, qui doivent pouvoir accueillir les nouvelles écoles, crèches et UAPE, mais également l'extension des zones sportives.
- f. La mise en place d'une butte paysagère contre l'autoroute, réduisant les impacts négatifs sur les zones d'extension tout en permettant le développement d'un couloir biologique de qualité.

Enfin elle cherche à travers une politique foncière active (remaniements parcellaires, etc) à organiser les zones d'extension de son territoire, pour une valorisation optimale des terrains et un développement harmonieux des nouveaux quartiers d'habitation.

Délimitation du PU

L'augmentation progressive de la population nécessite selon la méthode de l'ARE une extension de la zone destinée à l'habitat estimée à 7 ha pour la première étape de planification et à environ 48 ha (méthode de l'ARE) pour la deuxième période. Bien que la méthode de l'IBUS différentiel ait des chiffres légèrement différents, qui permettraient théoriquement de se contenter de la limite actuelle

du territoire bâti, d'autres éléments abondent dans le sens de cette extension territoriale à 15 respectivement 30 ans :

Tout d'abord, la pression démographique est constante. La Commune veut planifier cette croissance de façon réfléchie, croissance qui peut être de nature à renforcer le rayonnement cantonal de Martigny en tant que pôle urbain et pôle d'emploi, mais aussi à justifier les investissements dans le développement culturel des espaces publics de la ville. La topographie de la Commune semble ensuite apporter des arguments en faveur d'un développement horizontal, notamment sur les secteurs de Courvieux et Champs de l'Âne, dernières poches vides s'intégrant dans les limites des éléments structurants du territoire communal.

Enfin, bien que des réserves existent dans les limites actuelles, plusieurs éléments indépendants des problèmes de thésaurisation foncière freinent le potentiel de développement vers l'intérieur :

1. Le coût de la densification.

Martigny est une ville dense à comparaison cantonale, et son territoire est largement bâti. Le potentiel de densification vers l'intérieur, outre les grandes surfaces identifiées (env. 9 ha.) passe donc par une modification du tissu existant. Or cette dernière se heurte pour les zones de moyenne densité au régime très répandu de la PPE ainsi qu'aux coûts élevés de remise aux normes (sismiques, feu, énergétiques) subséquents à la volonté de densification. Les projets sur ces secteurs prennent donc du temps.

2. La préservation du patrimoine bâti comme non bâti (jardins).

En effet, la conservation de certains quartiers de ville ou d'éléments isolés avec leur contexte non bâti ne permet pas d'atteindre systématiquement les coefficients de densité souhaités.

3. Le renforcement de la végétation en ville.

La nécessité (sociale et climatique) de renforcer la nature en ville passe évidemment par la conservation voire le renforcement de certains parcs existants (notamment sur la place de Rome) et diminue de facto le nombre d'hectares immédiatement disponibles.

C'est pourquoi le projet de territoire comprend deux périmètres. La première période de planification voit une extension limitée d'environ 7 ha s'inscrire soit dans le secteur de Courvieux, soit dans le secteur Champs de l'Âne. Le choix du secteur à prioriser dépend de plusieurs facteurs qui seront analysés d'ici la révision du PAZ. Il s'agit notamment des éléments suivants :

1. L'implantation de certains programmes publics, notamment les centres scolaires. Cette dernière n'est actuellement pas arrêtée : elle a un impact sur l'identité d'un quartier, mais aussi sur les

flux de mobilité douce, les TP comme les TIM. La position future de ce(s) programme(s) influencera naturellement le choix de la zone d'extension.

2. La proximité des infrastructures de transport public. Le secteur des Champs de l'Âne est proche de la gare. Il offre en ce sens une meilleure attractivité que le secteur de Courvieux. Ce dernier pourrait profiter du développement du projet de renaturation de la Dranse, futur vecteur de mobilité douce en direction du centre-ville et de la gare CFF comme en direction des îles Cédées. Il permettrait également le développement d'une mobilité plus attractive sur le secteur du Chemin du Milieu.
3. Le facteur d'opportunité. L'ouverture d'une zone à bâtir dans le secteur des Champs de l'Âne accélérerait sans doute le développement du secteur Pré-Magnin comme de la zone mixte «parc technologique», par la proximité directe d'une zone de logement. Elle permettrait également de favoriser la densification douce du secteur des Bonnes Luites.
4. Les équipements (collecteurs d'eaux) sont déjà partiellement installés dans les deux secteurs de Courvieux et de Champs de l'Âne.
5. Le choix du secteur dépend de facteurs exogènes notamment de décision cantonale (déclassement de route cantonale, Rhône 3...).






S'inscrivant dans la suite logique de l'option prise pour la première période de planification, l'extension du territoire à 30 ans prend place sur les secteurs de Courvieux et Champs de l'Âne, entre l'autoroute -qui marque la fin de la zone à bâtir- et les zones d'habitat collectif existantes.

Entourée d'un cordon boisé et d'une butte protectrice au Nord, cette zone est idéalement située, à la fois proche de la gare et des entrées de la ville. Elle permet de réduire les flux entrants dans la ville et favorise la mobilité douce se situant sur les grands axes cyclables existants ou en projet.






En son centre, elle intègre, sans nuisance supplémentaire, la zone commerciale actuellement périphérique. Elle profite des zones d'intérêt général de Pré-Magnin, qui devient un secteur hautement stratégique pour la Commune de Martigny, en étant le pôle d'activité principal du secteur Nord de Gare, situé directement dans la prolongation de l'Avenue de la Gare. Enfin, elle participe au désenclavement de la zone du Chemin du Milieu ainsi qu'au développement d'alternatives sur le secteur des Vorziers (ancienne usine d'aluminium).

D'autre part, une extension des zones d'activité de 3 ha est envisagée. Cette faible augmentation -au regard de l'augmentation des surfaces destinées à l'habitat- tient compte des réserves actuelles ainsi que des décisions cadres du PDi, priorisant une décentralisation de ces zones pour optimiser les flux journaliers. Dans ce cadre, il est d'ailleurs suggéré de réfléchir dans la première période de planification au potentiel de mixité (habitat -artisanat) de certains secteurs de la zone industrielle.









Poursuite des projets en cours

-  améliorer les berges de la Dranse
-  finaliser la construction des HUB et vélostations du Manoir et Semblanet
-  améliorer la liaison avec le château de la Bâtiaz
-  réaménager le canal du Toléron
-  améliorer l'accessibilité au parc du Rosel




















Périmètres homogènes

- a / diminuer les îlots de chaleur dans les zones centres
-  b / augmenter la place de la nature en ville
- c / encadrer la cohabitation entre la mobilité douce et les autres usagers
-  reliefs marquants
-  améliorer la qualité paysagère des quartiers
-  améliorer la qualité paysagère des zones d'activités particulièrement sur les entrées de ville
-  renforcer les alignements d'arbres et les rideaux abris
- d / favoriser la conservation du patrimoine de la fin du 19ème siècle

Grandes actions structurantes

-  contenir l'urbanisation
-  valoriser les gares régionales
-  développer le maillage biologique intramuros en relation avec la mobilité douce piétonne et vélo
-  instaurer des règlements spécifiques dans les zones à fort potentiel de rénovation
-  inciter une densification douce dans les zones de faible densité
-  connecter les coteaux viticoles et les forêts du Mont-Chemin à la ville
-  conserver et améliorer les couloirs biologiques
-  contrôler le développement qualitatif des secteurs stratégiques

Mesures localisées, ponctuelles

-  poursuivre la continuité des liaisons de mobilité douce fonctionnelles
 -  développer les HUB et vélostation de Charrat, Fumeaux et gare de Martigny
 -  poursuivre la construction des vélostations
 -  revaloriser la qualité de la zone agricole protégée en lien avec la mobilité douce
 -  PU à 30 ans, planifier les réseaux (mobilité et énergie) en conséquence
 -  développer une frange paysagère sur la zone agricole comprenant des jardins familiaux
 -  valoriser le patrimoine archéologique
 -  densifier de manière contrôlée les secteurs principaux non construits
 -  assurer la conservation du patrimoine et la réhabilitation des bourgs historiques
 -  favoriser la mixité d'usages et de fonction
 -  inciter la densification douce dans des zones mixtes
 -  renforcer le centre historique de Charrat et améliorer sa connexion avec la gare
 -  traiter les franges urbaines (cordon boisé, biotope) vers les entrées de ville
 -  anticiper la création d'une butte paysagère comme protection du PU à 30 ans
-  continuer les aménagements du canal du Toléron ainsi que le canal du Syndicat
 -  revaloriser la qualité de la zone agricole protégée en lien avec la mobilité douce
 -  développer l'attractivité des balades en zones forêt et viticole en coordination avec les professionnels de la vigne
 -  protéger les zones paysagères
 -  développer les zones protégées et d'intérêts

VISION

A.1 CARTE VISION

Vision
Figure 49



ENJEUX ET OPTIONS

INDEX

B. ENJEUX ET OPTIONS

B.1. Urbanisation

B.2. Société et activité

B.3. Environnement

B.3.1 Mobilité douce

B.3.2 Transports en commun

B.3.3 Transport individuel motorisé

B.3.4 Nature et paysage

B.3.5 Energie

pages 102-117

pages 104-107

pages 108-109

pages 110-117

pages 110-113

pages 110-113

pages 114-117

pages 114-117



URBANISATION

B.1 ENJEUX ET OPTIONS

Enjeux

Afin de maintenir un équilibre entre les secteurs urbanisés et les secteurs plus naturels, un développement vers l'intérieur doit être privilégié sur l'ensemble des zones à bâtir. Ce dernier est possible au vu des réserves identifiées par les méthodes de l'ARE, Raum+ , ainsi que la méthode utilisée dans le cadre de ce diagnostic. L'urbanisation du territoire définit ses franges et maintient la qualité du patrimoine bâti. Elle se fait de manière planifiée et coordonnée, afin d'améliorer la qualité des espaces publics comme de l'habitat sans en épuiser les ressources spatiales. En favorisant ce type d'urbanisme compact et de courtes distances, le développement de la mobilité douce "extra muros" comme "intra muros" prend tout son sens.

Malgré les réglementations proactives qui doivent être mises en place, le PU peut s'étendre légèrement durant la première période de planification, puis s'agrandir lors de la deuxième. Cette extension sera contenue sur les secteurs de Courvieux et les Champs de l'Âne. Elle doit être planifiée dès aujourd'hui, notamment la zone «les Champs de l'Âne» et son lien avec le quartier Pré Magnin qui deviendra un secteur hautement stratégique pour la ville. Sur ces secteurs, le remaniement parcellaire comme les réserves foncières tiennent compte des besoins en infrastructures publiques qui doivent être anticipés.

Options de développement

• *Favoriser une transition de qualité entre les zones agricoles et construites en améliorant le traitement des franges, en particulier :*

- Le secteur Nord du Chemin du Milieu, par des plans de quartiers et règlements spécifiques, l'aménagement de jardins familiaux, et la mise en place des cordons boisés.
- La frange Nord-Est de la zone mixte artisanale et commerciale, par un renforcement de la présence végétale, une amélioration des entrées de villes,...

- Anticiper l'extension de la zone à bâtir à 30 ans, par la création d'une butte paysagère acoustique, ou encore par des travaux d'assainissement de la STEP.

• *Développer l'urbanisation vers l'intérieur comme des nouvelles ZAB et de manière stratégique, en encadrant le développement urbain des surfaces non construites par un pilotage actif*

- Densifier de manière contrôlée et temporisée des grandes surfaces non construites, représentant au minimum le 20% des surfaces mobilisables à 15 ans.
- Inciter une densification douce dans les zones de faible densité, représentant la moitié des surfaces mobilisables à 15 ans (24 ha), priorisant les zones proches des transports publics.
- Aménager des règlements spécifiques dans des zones à fort potentiel de transformation (zones présentant un patrimoine bâti supérieur à 40 ans), permettant une densification qualitative respectueuse des identités de quartiers.
- Inciter la densification douce dans des zones mixtes (utilisation des friches industrielles, développement d'une densification mixte dans les franges des zones artisanales proches des TP, quartier de la gare de Charrat, ...).
- Introduire des outils de planification efficaces dans les règlements encadrant les nouvelles zones à bâtir permettant un contrôle temporel et qualitatif des futurs quartiers.

• *Favoriser la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti pour un développement d'une identité de quartier, une réhabilitation maîtrisée des bourgs historiques et un développement du tourisme urbain*

- Assurer la conservation du patrimoine dans le cadre des projets de densification par une réglementation adaptée.
- Inciter la réhabilitation des bourgs historiques par une politique foncière active intégrant des exigences patrimoniales .
- Induire une politique active favorisant la mixité d'usages et de fonctions (bureaux, commerces, logements, infrastructures publiques,...) dans les bourgs historiques pour améliorer leur dynamisme.
- Renforcer le centre historique de Charrat comme centre d'activité secondaire, et améliorer sa connexion avec la gare.


- *Augmenter la qualité de vie*

- Instaurer des règles qualitatives en matière de construction, favorisant la densification de qualité (exemption de densité pour les locaux et espaces communautaires, bonus de densité en rapport avec la qualité, etc.).
- Instaurer des règles pour les aménagements extérieurs sur fonds privés, mettant en valeur les projets de « vide » (perméabilité, plantations, matérialité, etc.).
- Aménager des espaces publics de qualité réduisant les îlots de chaleur dans les centres et favorisant la mobilité douce.
- Planter des espaces de détente en relation directe avec les axes principaux de mobilité douce.
- Augmenter la place de la nature en ville, afin de mieux réguler les températures et favoriser la diversité biologique.





- *Développer les synergies intercommunales*

- Utiliser de manière rationnelle et mesurée le sol en favorisant la mutualisation des fonctions (stationnement, sports et loisirs, bâtiments publics, etc.).
- Rechercher l'emplacement le mieux adapté à chaque activité ou projet en fonction des contraintes / potentiels du territoire.
- Encourager la planification régionale pour les pratiques et activités ayant une large incidence territoriale (zones d'intérêt général, zones d'activités, etc.).



Poursuite des projets en cours

-  améliorer la liaison avec le château de la Bâtiaz



Grandes actions structurantes

-  contenir l'urbanisation
-  instaurer des règlements spécifiques dans les zones à fort potentiel de rénovation
-  inciter une densification douce dans les zones de faible densité
-  développer les synergies intercommunales

Mesures localisées, ponctuelles

-  favoriser les plans de quartier avec une attention paysagère spécifique et harmonisée sur la zone
-  développer une frange paysagère sur la zone agricole
-  valoriser le patrimoine archéologique
-  densifier de manière contrôlée les secteurs principaux non construits
-  assurer la conservation du patrimoine et la réhabilitation des bourgs historiques
-  favoriser la mixité d'usages et de fonctions
-  inciter la densification douce dans des zones mixtes
-  renforcer le centre historique de Charrat et améliorer sa connexion avec la gare

Périmètres homogènes

-  a / diminuer les îlots de chaleur dans les zones centres
-  b / augmenter la place de la nature en ville

urbanisation
Figure 50



SOCIÉTÉS ET ACTIVITÉS

B.2 ENJEUX ET OPTIONS

Si Martigny a connu un développement marqué de sa population durant ses 50 dernières années, elle arrive aujourd'hui aux limites de son extension horizontale. Les enjeux territoriaux imposés par cette limite ne peuvent être résolus que par des mesures de densification vers l'intérieur. Ils passent par une évolution démographique plus contrôlée, aux faveurs d'une collaboration intercommunale active, actuellement en construction avec le PDi et le PA4.

Le développement renforce les centres urbains secondaires, permettant de gérer partiellement les problèmes de mobilités induits par la situation de pôle régional de Martigny, et accélère la mise en place d'une mobilité douce fonctionnelle améliorant le cadre de vie général des habitants.

Ces mesures, accompagnées d'une politique touristique axée sur certains projets ambitieux et de la conservation d'une offre culturelle importante, participent au remplacement de Martigny comme destination touristique urbaine attractive ; ce nouveau dynamisme doit permettre au secteur hôtelier d'investir et de se régénérer,

Options de développement

- *Renforcer l'offre culturelle de la ville*
 - Mettre en valeur le patrimoine archéologique de la ville (par exemple en intégrant le patrimoine archéologique dans un parcours animé liant le cœur de la Ville aux arènes, par la mise en valeur de fouilles, signalisation, etc.)
 - Mettre en valeur et protéger le patrimoine urbain de la ville (bourgs historiques, éléments patrimoniaux importants du XIXe et XXe, signalisation).
 - Mettre en valeur le château de la Bâtiatz (amélioration de l'accès par un funiculaire, parcours piétons connectant la ville, le coteau et la tour, animations culturelles, etc.).

- *Développer la mobilité douce, renforcer la qualité de vie du centre*
 - Encourager un centre-ville et des centres urbains secondaires prioritairement destinés aux piétons.
 - Implanter des espaces de détente en relation avec les axes principaux de mobilité douce.
 - Développer la mobilité de loisirs (par exemple avec des parcours dédiés aux randonnées cyclosporatives et familiales)
 - Mettre en valeur l'agriculture régionale (parcours dédiés aux producteurs, projet de vitrine de l'agriculture, ...).
 - Augmenter la place de la nature en ville, afin de mieux réguler les températures et favoriser la diversité biologique.
- *Développer les synergies intercommunales*
 - Renforcer les transports publics permettant des synergies en termes de tourisme (par exemple : bains de Saillon, liaisons plaine-montagne).

ENVIRONNEMENT

B.3 ENJEUX ET OPTIONS

B.3.1 Mobilité douce

Enjeux

Le réseau de mobilité douce est déjà bien en place et est généralement amélioré au fur et à mesure des corrections des infrastructures existantes. Le diagnostic montre cependant quelques lacunes ainsi que des opportunités qu'il s'agit de saisir par la mise en place d'un concept intramuros et régional performant, permettant un report du TIM sur les modes doux, un rayonnement touristique plus ambitieux et une augmentation générale de la qualité de vie.

A l'intérieur des ZAB, la requalification des centres urbains est complétée par la mise en place d'un maillage dense qui connecte les bourgs et les gares régionales, les différents parcs et places de jeux, mais aussi la ville et son territoire proche ; cet aménagement favorise le déplacement des enfants et des seniors tout en améliorant les contacts sociaux.

Au niveau régional, la mobilité douce est pensée en termes fonctionnels et de loisirs ; elle intègre dans sa réflexion évidemment Charrat comme les communes proches de Vernayaz, Martigny-Combe et Fully. La mobilité douce de loisirs privilégie la proximité des réseaux hydriques : le Rhône, le canal du Toléron, la Dranse et le Bisse du Guercet deviennent ainsi sa colonne vertébrale. Le canal du syndicat est également mis en valeur, y compris sa traversée de Charrat.

De cette dernière sont irrigués des chemins secondaires parcourant vignes et forêts, ainsi que de grandes étendues de loisirs ; à l'inverse, la mobilité fonctionnelle emprunte des axes plus rectilignes connectant principalement les centres urbains et les gares.

Options de développement

- *Mettre en œuvre un réseau cyclable et piétonnier régional*
 - Améliorer l'attractivité des itinéraires cyclables et piétonniers par des mesures d'aménagement (sécurisation, continuité, maillage) et de communication également (campagnes de promotion, signalisation, etc.).
 - Sécuriser le réseau utilitaire existant vis-à-vis des autres modes de transport et augmenter le confort d'utilisation (par exemple : éclairage, itinéraires en site propre, etc.)
 - Assurer des continuités entre les itinéraires existants afin de disposer à terme d'un véritable « tissu » cyclable et piétonnier (amélioration des aménagements et des franchissements, y compris en zones d'activités).
 - Améliorer l'offre en itinéraires cyclables et piétonniers pour les motifs utilitaires comme de loisirs.
 - Mettre à profit le projet de 3ème correction du Rhône pour améliorer les itinéraires modes doux de loisirs, voire quotidiens, le long des berges et faciliter le franchissement du fleuve. Les autres cours d'eau doivent aussi jouer ce rôle (la Dranse par exemple).
 - Encadrer la cohabitation avec les autres usagers (par exemple en zone agricole).
- *Développer l'offre en stationnement vélo sur fonds public et privé*
 - Améliorer l'offre sur fonds public à proximité de générateurs structurants (gares, centres scolaires, sites sportifs, EMS, etc.).
 - Sur fonds privés, contraindre une offre en stationnement vélo adaptée en inscrivant des minimas à satisfaire dans les RCCZ respectifs (à l'instar du stationnement voiture).

B.3.2 Transports en commun

Enjeux

Le réseau de transports publics est dense sur la commune de Martigny, profitant particulièrement d'un réseau de gares performant ; la qualité de la desserte est correcte, et de nombreux projets d'amélioration sont en cours : ils démontrent que l'enjeu principal est l'optimisation de ce réseau et l'augmentation de l'attractivité de ces haltes pour améliorer la mobilité combinée (TP-marche, TP-vélo, voiture-TP et ou vélos,...).

Options de développement

- *Valoriser les gares régionales*
 - Reconsidérer le réseau de bus régional actuel en favorisant le rabattement vers les gares régionales.
 - Réaménager certains tronçons routiers en faveur des bus afin de faciliter leur progression.
 - Rénover et réorganiser les gares et leurs interfaces afin de les rendre plus attractives et accessibles par les différents modes en rabattement.
 - Densifier les secteurs des gares de Charrat et de Martigny, et les secteurs en lien avec les transports publics.
 - Animer et requalifier ces nœuds afin d'en faire des lieux de vie.
- *Améliorer la complémentarité aux interfaces de transports publics*
 - Développer une offre de stationnement adéquate pour les transports individuels (P+rail) et les vélos (stationnement couvert, vélostation).
 - Proposer une desserte saisonnière hiver-été pour les touristes (stationnement en plaine et train).
 - Réduire les désagréments liés aux transferts modaux (temps de parcours, accès, correspondances de type « quai-à-quai », etc.).
 - Développer la complémentarité entre les niveaux de desserte transports publics (train, bus régionaux et bus urbains).
 - Améliorer les accès pour les personnes à mobilité réduite (compatibilité LHand à satisfaire, pour tous les arrêts de transports publics, d'ici 2023).

B.3.3 Transport individuel motorisé



Enjeux

Le diagnostic ne montre que peu de lacunes du réseau communal : les villages sont extrêmement bien irrigués, et profitent d'un réseau dense et bien entretenu. La politique de stationnement active, comme la mise en place d'un réseau plus en adéquation avec les zones d'habitat à l'intérieur des localités (systématisation de la zone 30) dénote de la volonté de la Commune d'optimiser le report modal en ville.




Options de développement

- *Sécuriser et pacifier le réseau routier selon son contexte*
 - Systématiser l'exploitation du réseau routier communal (en zone à bâtir) en zones modérées (zone 30 / zone de rencontre).
- *Réviser les politiques de stationnement communales à l'échelle du Coude du Rhône*
 - Ajuster la politique de stationnement sur fonds privé dans les RCCZ vis-à-vis des besoins et des opportunités (traitement différent par secteurs, introduction de maximas, introduction de minimas pour le stationnement vélo, etc.).
 - Proposer des lignes directrices pour le stationnement sur fonds public (règles de gestion et cas particuliers tels que les P+rail, les parkings-relais et/ou de covoiturage, etc.) en tenant compte du contexte de chaque localité.






Poursuite des projets en cours

-  améliorer les berges de la Dranse
-  finaliser la construction des HUB et vélostations du Manoir et Semblanet

Grandes actions structurantes

-  contenir l'urbanisation
-  valoriser les gares régionales
-  développer le maillage biologique intramuros en relation avec la mobilité douce piétonne et vélo

Mesures localisées, ponctuelles

-  poursuivre la continuité des liaisons de mobilité douce fonctionnelles
-  développer les HUB et vélostation de Charrat, Fumeaux et gare de Martigny
-  poursuivre la construction des vélostations
-  revaloriser la qualité de la zone agricole protégée en lien avec la mobilité douce
-  planifier les réseaux en fonction du futur PU d'extension

Périmètres homogènes

- a / encadrer la cohabitation entre la mobilité douce et les autres usagers

mobilité douce
Figure 51



B.3.4 Nature et paysage

Enjeux

Le diagnostic a démontré que dans un contexte topographique aux limites franches, le développement de l'agriculture, de la mobilité et de l'urbanisation a façonné des formes paysagères distinctes mais imbriquées; le rôle environnemental, agricole ou socio-culturel de ce paysage ainsi constitué doit donc être perçu dans sa globalité et intégrer la totalité des composantes. Le paysage n'est pas perçu comme une contrainte : il est intégré pleinement dans les outils de planification de la ville. Par une connexion plus évidente, il devient un Grand Parc, à travers des boucles de cheminements piétons facilement accessibles. C'est un levier permettant une amélioration de la qualité de vie, mais aussi un atout touristique. Concernant les aspects liés à la biodiversité, la stratégie vise à une amélioration des liaisons biologiques y compris en milieu urbain, en s'appuyant sur l'armature du réseau hydrographique et la trame orthogonale formée par l'agriculture. Pour le domaine agricole, composante essentielle du paysage, il s'agira de réduire les conflits d'usage par une meilleure signalisation et un aménagement adéquat des axes de mobilité ainsi qu'une gestion des interfaces entre ZAB et zones agricoles. L'extension du périmètre d'urbanisation à 30 ans pourrait permettre de créer un couloir de biodiversité Est-Ouest.

Options de développement

- *Tirer profit de la proximité des sites naturels*
 - Créer des espaces de détente et de loisirs, en développant le réseau de balades dans les vignes et sur Mont-Chemin (boucles)
 - Améliorer la jonction entre les axes prioritaires de mobilité douce de la ville et les points de départ de balades (points de rencontre, panneaux de signalisation, etc.)
 - Améliorer l'accessibilité au réseau hydrographique et à ses franchissements (modes doux et transports publics).
- *Tirer profit de la troisième correction du Rhône et de ses affluents*
 - Créer des espaces de détente et de loisirs.
 - Améliorer les axes de mobilité douce de loisirs le long du Rhône et de ses affluents.
 - Améliorer l'accessibilité au réseau hydrographique et à ses franchissements (modes doux et transports publics).
 - Valoriser les produits régionaux.

- *Maintenir les surfaces agricoles*
 - Améliorer et faciliter le travail des agriculteurs professionnels dans les périmètres centraux des cœurs agricoles (réduction des conflits d'usage en limitant les autres usages tels que mobilité, surfaces de compensation biologique, etc.).
 - Développer une gestion mixte des franges des cœurs agricoles (mobilité, surfaces de compensation biologiques, agriculture de loisirs, lieux de promotion des produits locaux, etc.).
- *Favoriser la biodiversité et sauvegarder la faune et la flore*
 - Sensibiliser à l'intégration d'éléments naturels en milieu urbanisé, notamment pour atténuer les effets d'îlot de chaleur et favoriser la perméabilité des sols.
 - Améliorer les 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, etc.).
- *Coordonner la gestion des matériaux*
 - Définir une planification régionale des zones « matériaux » (dépôt, extraction, valorisation, etc.).

B.3.5 Energie




Enjeux

- Assurer la compatibilité du réseau avec les objectifs 2050
- Anticiper les besoins en énergie de la deuxième période de planification
- Intégrer les projets de nature et paysage et de mobilité aux stratégies de développement du réseau
- Améliorer les aspects environnementaux et lutter contre le réchauffement climatique





Options de développement

- *Tirer profit des ressources naturelles*
 - Poursuite de l'expansion du réseau de chauffage à distance, par zone successive.
 - Elaborer une directive d'utilisation de la nappe phréatique, en priorisant les zones sans CAD.
 - Développer un réseau de froid à distance via les meunières
- *Lutter contre le réchauffement climatique*
 - Atténuer les îlots de chaleur urbains et élaborer des recommandations aux particuliers pour lutter contre les surchauffes estivales dans les bâtiments.
 - Accélérer la rénovation énergétique exemplaire des nouveaux bâtiments communaux et des rénovations qui s'y prêtent (Bâtiment 2015 ou équivalent)
 - Mise en place d'une politique de soutien sous la forme d'études ou d'avant-projets et facilitation de la procédure administrative pour la rénovation de bâtiments.






Poursuite des projets en cours

-  améliorer les berges de la Dranse
-  réaménager le canal du Toléron
-  améliorer l'accessibilité au parc du Rosel






Grandes actions structurantes

-  contenir l'urbanisation
-  connecter les coteaux viticoles et les forêts du Mont-Chemin à la ville
-  développer le maillage biologique intramuros en relation avec la mobilité douce piétonne et vélo
-  conserver et améliorer les couloirs biologiques

Mesures localisées, ponctuelles

-  traiter les franges urbaines vers les entrées de ville
-  anticiper la création d'une butte paysagère comme protection du PU à 30 ans
-  continuer les aménagements du canal du Toléron ainsi que le canal du Syndicat
-  revaloriser la qualité de la zone agricole protégée en lien avec la mobilité douce
-  développer l'attractivité des balades en zones forêt et viticole en coordination avec les professionnels de la vigne
protéger les zones paysagères

Périmètres homogènes

-  a / diminuer les îlots de chaleur dans les zones centres
-  reliefs marquants
-  améliorer la qualité paysagère des quartiers
-  améliorer la qualité paysagère des zones d'activités particulièrement sur les entrées de ville
-  renforcer les alignements d'arbres et les rideaux abris

maillage vert
Figure 52





D É L I M I T A T I O N D U P U






INDEX

C. DÉLIMITATION DU PU	pages 118-121
C.1. Délimitation du PU pour deux périodes de planification	pages 120-121




Légendes

-  limites communales
-  périmètre d'urbanisation actuel

-  périmètre à 30 ans
Périmètre comprenant les secteurs de Champ de l'Âne et de Courvieux.
Besoin estimé : 48 ha
-  Extension des zones destinées à l'habitat à 30 ans
a / Secteur de Courvieux à 30 ans : env. 13 ha
b / Secteur de Champs de l'Âne à 30 ans : env. 28 ha
-  Extension du secteur industriel Ancienne pointe - Sous le Guercet à 30 ans : env. 3 ha
-  zone d'affectation différée
La zone d'affectation différée est supprimée du périmètre à 15 ans.
-  Variante - extension des zones destinées à l'habitat à 15 ans
a / Variante 1 -Secteur de Courvieux : env. 7 ha
b / Variante 2 - Secteur de Champs de l'Âne : env. 7 ha

Augmentation destinée à l'habitat : 41 ha
Augmentation destinée à l'industriel : 3 ha

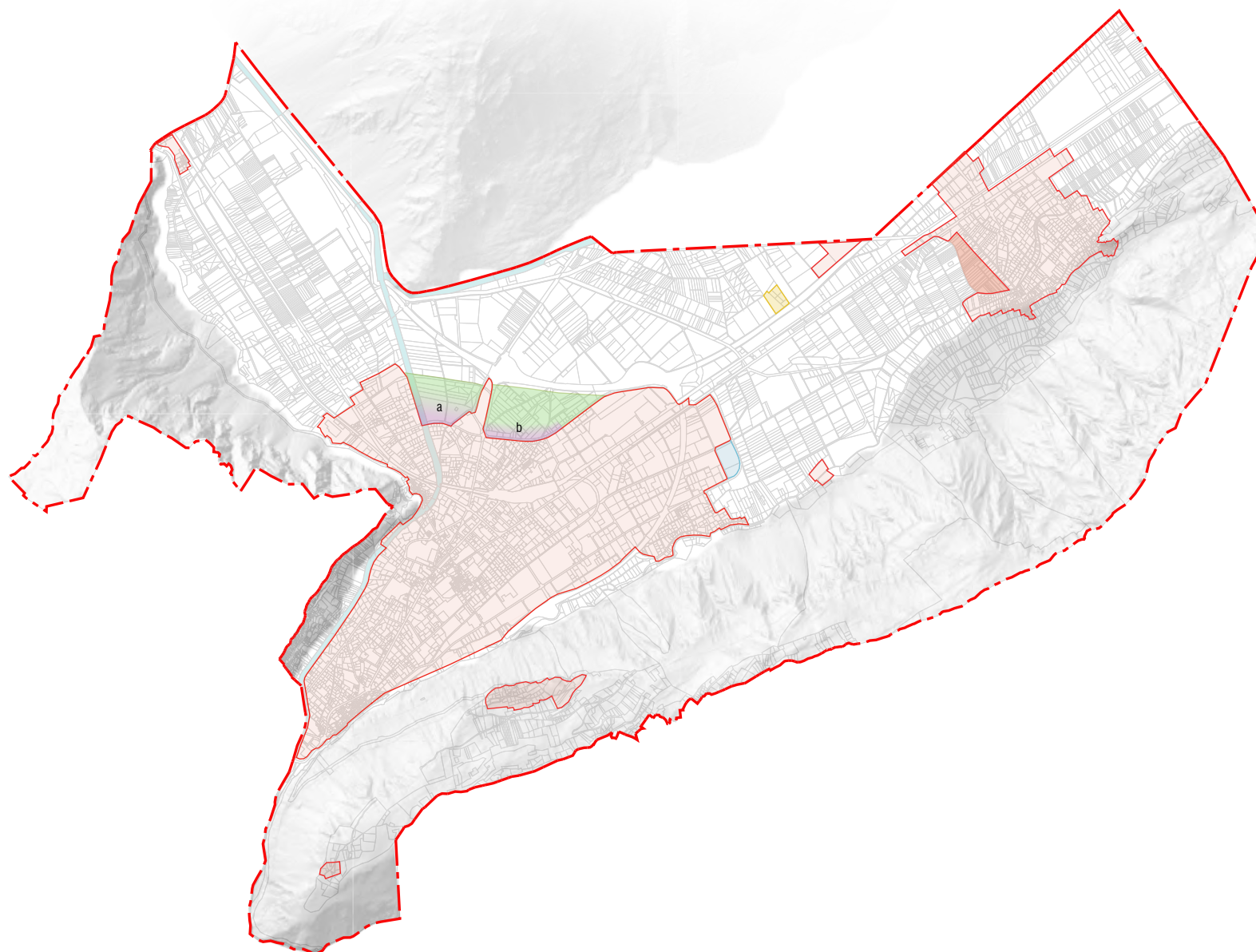
-  supprimé du périmètre à 15 ans
La zone de camping est supprimée du périmètre à 15 ans.
Ces SDA sont revalorisées sur un autre secteur.

DELIMITATION DU PU

C.1 DELIMITATION DU PU

Plan des périmètres

Figure 58



A N N E X E S

3

Différenciel IBUS

SECTEUR	ZONE	SURFACE ZAB zone à bâtir (HA)		%		DISPONIBLE ZONE NON CONSTRUITE		%		POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT VERS L'INTERIEUR MOBILISABLE D'ICI 2030 (HA)		%		NON MOBILISABLE (HA)	
Charrat	Zone de villas	38,26	non construites	8,48	22,41%	8,28	21,65%	0,19	0,50%	0,10	0,27%	construites	29,69	77,59%	
Martigny	Zone d'habitat individuel R2	54,12	non construites	13,34	24,66%	12,11	22,37%	0,41	0,76%	0,82	1,52%	construites	40,77	75,34%	
Martigny	Zone d'habitat individuel R2 à aménager	3,00	non construites	2,35	78,35%	1,11	37,11%	0,41	13,77%	0,82	27,48%	construites	0,65	21,65%	
Martigny	Zone chalet - montagne	3,02	non construites	0,39	12,78%	0,20	6,66%	0,00	0,00%	0,19	6,12%	construites	2,64	87,22%	
Martigny	Zone de hameau	1,69	non construites	0,04	2,66%	-0,01	-0,53%	0,05	2,78%	0,01	0,42%	construites	1,64	97,34%	
Martigny	Zone vieille ville	14,38	non construites	1,17	8,16%	-0,23	-1,63%	0,00	0,00%	1,41	9,79%	construites	13,21	91,84%	
Charrat	Zone de village	10,19	non construites	1,98	19,39%	1,65	16,19%	0,24	2,35%	0,09	0,85%	construites	8,21	80,61%	
Martigny	Zone historique	5,39	non construites	1,77	32,81%	-0,26	-4,80%	0,00	0,00%	2,03	37,61%	construites	3,62	67,19%	
Charrat	Zone collective A	4,32	non construites	0,53	12,38%	0,32	7,31%	0,22	5,07%	0,00	0,00%	construites	3,78	87,62%	
Charrat	Zone collective B	7,62	non construites	1,19	15,60%	1,11	14,62%	0,00	0,00%	0,08	0,99%	construites	6,43	84,40%	
Martigny	Zone centre contigu A	4,33	non construites	0,18	4,15%	0,12	2,89%	0,03	0,64%	0,03	0,63%	construites	4,15	95,85%	
Martigny	Zone centre dispersé B	15,37	non construites	0,32	2,08%	0,03	0,23%	0,20	1,32%	0,08	0,53%	construites	15,05	97,92%	
Martigny	Zone d'habitat collectif A	42,66	non construites	4,02	9,42%	1,88	4,41%	1,87	4,39%	0,26	0,61%	construites	38,64	90,58%	
Martigny	Zone d'habitat collectif B	81,21	non construites	7,24	8,91%	4,91	6,05%	1,41	1,74%	0,91	1,12%	construites	73,97	91,09%	
Martigny	Zone mixte parc technologique	5,72	non construites	2,29	39,97%	2,29	39,97%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	construites	3,43	60,03%	
Charrat	Zone d'intérêt public	7,41	non construites	2,55	34,42%	2,32	31,24%	0,22	3,00%	0,01	0,18%	construites	4,86	65,58%	
Martigny	Zone d'intérêt général A	38,34	non construites	5,76	15,04%	2,38	6,21%	2,18	5,68%	1,20	3,14%	construites	32,57	84,96%	
Martigny	Zone d'intérêt général B	21,36	non construites	3,18	14,90%	2,72	12,73%	0,00	0,00%	0,46	2,17%	construites	18,18	85,10%	
		358,39				40,94	33,52	25,51	14,43	TOTAL	66,45				
						indice faible (villas)	21,70		2,49		24,19				
						hors indice (vieux bourgs)	1,15		0,29		1,43				
						indice élevé	10,67		11,66		22,33				
						zone IG	7,42		11,08		18,50				

SECTEUR	ZONE	SURFACE ZAB zone à bâtir (HA)				%		DISPONIBLE ZONE NON CONSTRUITE		%		POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT VERS L'INTERIEUR MOBILISABLE D'ICI 2030 (HA)		%		NON MOBILISABLE (HA)	
Charrat	Zone d'intérêt public	7,41	non construites	2,55	34,42%	2,32	31,24%	0,22	3,00%	0,01	0,18%						
			construites	4,86	65,58%												
Martigny	Zone centres d'achat	7,34	non construites	0,45	6,11%	0,00	0,00%	0,30	4,10%	0,15	2,01%						
			construites	6,90	93,89%												
Martigny	Zone artisanale	35,48	non construites	6,16	17,36%	4,23	11,94%	0,84	2,36%	1,09	3,06%						
			construites	29,32	82,64%												
Martigny	Zone industrielle	37,17	non construites	3,56	9,58%	2,97	7,99%	0,27	0,73%	0,32	0,87%						
			construites	33,61	90,42%												
Martigny	Zone mixte artisanale et commerciale (ZAC)	57,58	non construites	22,40	38,90%	18,88	32,79%	3,45	5,99%	0,07	0,13%						
			construites	35,18	61,10%												
Charrat	Zone artisanale et industrielle	27,73	non construites	6,28	22,63%	5,69	20,50%	0,59	2,13%	0,00	0,00%						
			construites	21,46	77,37%												
Martigny	Zone camping	2,63															
		175,34				34,08		5,67	TOTAL	39,75							

Hauteurs relatives

SECTEUR	ZONES - Hauteurs relatives	- 25m à -20m		- 20m à -15m		-15m à -10m		-10m à -5m		-5m à 0m		0m à 5m		5m à 10m		10m à 15m		15m à 20m		20m à 25m		TOTAL bât.
		hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	hauteur moy.	nbre bât.	
Martigny	Zone chalet - montagne	0	0	0	0	0	0	-1,74	2	1,81	16	5,12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	17
Charrat	Zone de villas	0	0	0	0	0	0	-1,17	21	2,39	245	5,97	41	0	0	0	0	0	0	0	0	286
Martigny	Zone d'habitat individuel R2	0	0	0	0	-6,45	2	-1,70	47	1,99	391	6,15	59	0	0	0	0	0	0	0	0	450
Charrat	Zone collective A	0	0	0	0	0	0	0,60	4	1,90	10	6,07	6	11,63	5	0	0	0	0	0	0	21
Charrat	Zone collective B	0	0	0	0	0	0	-1,35	4	4,21	24	6,46	28	0	0	0	0	0	0	0	0	52
Martigny	Zone d'habitat collectif B	0	0	0	0	0	0	-1,68	45	2,42	167	7,05	281	11,19	82	0	0	0	0	0	0	530
Martigny	Zone d'habitat collectif A	0	-17,76	4	0	-7,34	1	-2,61	6	3,02	45	7,81	74	12,54	56	17,09	47	20,90	32	254	254	
Martigny	Zone mixte parc technologique	0	0	0	0	0	0	0	0	2,90	2	6,61	2	13,08	1	0	0	0	0	0	0	5
Martigny	Zone centre contigu A	0	0	0	0	0	0	-1,17	4	2,57	13	7,19	18	12,20	11	17,46	4	20,41	1	47	47	
Martigny	Zone centre dispersé B	0	0	0	0	0	0	-1,06	6	2,64	29	7,64	27	12,67	30	16,92	15	21,20	12	113	113	
Martigny	Zone vieille ville	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16,37	2	0	0	0	2	
Martigny	Zone de hameau	0	0	0	0	0	0	-0,79	7	2,10	30	6,46	4	0	0	0	0	0	0	0	34	
Charrat	Zone de village	0	0	0	0	0	0	0	0	3,76	71	7,06	137	10,71	16	0	0	0	0	0	0	224
Martigny	Zone historique	Pas dans le tableau "hauteur bâtiment"																				
Martigny	Zone d'intérêt général A	0	0	0	0	0	0	0	0	1,46	1	8,44	1	13,61	2	0	0	21,77	2	6	6	
Martigny	Zone d'intérêt général B	0	0	0	0	0	0	-1,49	1	3,41	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
Charrat	Zone d'intérêt public	Pas dans le tableau "hauteur bâtiment"																				

Martigny	Zone centres d'achat	0	0	0	0	-2,35	2	2,69	3	5,76	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Martigny	Zone mixte artisanale et commerciale (ZAC)	0	0	0	-8,04	2	-1,01	8	2,98	33	6,77	25	0	0	0	0	0	0	0	0	68
Martigny	Zone artisanale	-23,93	1	0	-7,03	1	-3,11	8	2,97	53	6,60	40	0	0	0	0	0	0	0	0	103
Charrat	Zone artisanale et industrielle	0	0	-14,61	1	5,54	1	-1,63	11	2,36	38	6,48	16	0	0	0	0	0	0	0	67
Martigny	Zone industrielle	-23,93	1	0	0	0	-0,47	1	3,10	14	8,01	47	11,82	10	0	0	0	0	0	0	73
Martigny	Zone camping	0	0	0	0	0	0	0	3,63	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29

CV - Coefficient végétalisation

SECTEUR	ZONES-rapport zones vertes / parcelle	0-20%		20-40%		40-60%		60-80%		80-100%		TOTAL (m2)	TOTAL (ha)
		Surface	%	Surface	%	Surface	%	Surface	%	Surface	%		
Martigny	Zone chalet -montagne	0	0%	0	0%	303	1%	3980	16%	20668	83%	24951	2,50
Charrat	Zon de villas	824	0%	8641	3%	36398	13%	79016	29%	146721	54%	271600	27,16
Martigny	Zone d'habitat individuel R2	404	0%	10564	3%	70647	19%	125772	34%	167587	45%	374974	37,50
Charrat	Zone collective A	788	3%	1811	8%	8324	35%	2325	10%	10496	44%	23744	2,37
Charrat	Zone collective B	0	0%	1485	3%	14332	28%	13527	26%	22251	43%	51595	5,16
Martigny	Zone d'habitat collectif B	2629	1%	35759	7%	112274	23%	139955	29%	198006	41%	488623	48,86
Martigny	Zone d'habitat collectif A	1584	1%	25414	11%	56326	24%	93233	40%	53760	23%	230317	23,03
Martigny	Zone mixte parc technologique	163	0%	2348	5%	1867	4%	2049	4%	39625	86%	46052	4,61
Martigny	Zone centre contigu A	862	40%	505	24%	483	23%	0	0%	282	13%	2132	0,21
Martigny	Zone centre dispersé B	2084	5%	9812	21%	20020	43%	8149	18%	6064	13%	46129	4,61
Martigny	Zone vieille ville	1428	5%	4892	16%	7694	25%	7468	24%	9588	31%	31070	3,11
Martigny	Zone de hameau	102	1%	879	11%	2562	31%	2754	33%	1936	24%	8233	0,82
Charrat	Zone de village	1100	2%	5329	10%	7339	13%	13212	24%	28313	51%	55293	5,53
Martigny	Zone historique	101	0%	153	1%	0	0%	25607	88%	3262	11%	29123	2,91

Martigny	Zone d'intérêt général A	3299	3%	40739	33%	7698	6%	25822	21%	44613	37%	122171	12,22
Martigny	Zone d'intérêt général B	1136	1%	6209	6%	8719	8%	59583	58%	27473	27%	103120	10,31
Charrat	Zone d'intérêt public	2081	5%	1080	3%	11098	27%	0	0%	27211	66%	41470	4,15

Martigny	Zone centres d'achat	5398	38%	72	1%	0	0%	637	4%	8120	57%	14227	1,42
Martigny	Zone mixte artisanale et commerciale (ZAC)	13923	5%	19739	7%	5108	2%	14701	5%	225632	81%	279103	27,91
Martigny	Zone artisanale	14267	12%	5470	5%	16087	14%	11827	10%	71220	60%	118871	11,89
Charrat	Zone artisanales et industrielle	4522	5%	11713	12%	7067	7%	3957	4%	73066	73%	100325	10,03
Martigny	Zone industrielle	11176	9%	4787	4%	8557	7%	62553	48%	44141	34%	131214	13,12
Martigny	zone camping	0	0%	0	0%	0	0%	18234	100%	0	0%	18234	1,82

COS - Coefficient d'occupation du sol

SECTEUR	ZONES - COS	0.01-20		21-40		41-60		61-80		81-100		TOTAL (m2)	TOTAL (ha)
		Surfaces	%	Surfaces	%	Surfaces	%	Surfaces	%	Surfaces	%		
Martigny	Zone chalet - montagne	23 176	79,28%	1 783	6,10%	276	0,94%		0,00%		0,00%	29 232	2,92
Charrat	Zone de villas	209 023	54,95%	74 341	19,54%	2 195	0,58%	1 512	0,40%	416	0,11%	380 389	38,04
Martigny	Zone d'habitat individuel R2	266 808	49,61%	150 931	28,07%	4 485	0,83%	792	0,15%	89	0,02%	537 768	53,78
Charrat	Zone collective A	22 768	52,73%	15 068	34,89%		0,00%		0,00%		0,00%	43 182	4,32
Charrat	Zone collective B	51 983	68,67%	10 281	13,58%		0,00%		0,00%		0,00%	75 697	7,57
Martigny	Zone d'habitat collectif B	387 828	48,18%	255 838	31,78%	18 804	2,34%	1 739	0,22%	1 106	0,14%	804 921	80,49
Martigny	Zone d'habitat collectif A	229 002	53,68%	138 684	32,51%	12 352	2,90%	2 069	0,49%	1 079	0,25%	426 568	42,66
Martigny	Zone mixte parc technologique	2 769	4,87%	7 795	13,70%		0,00%		0,00%		0,00%	56 894	5,69
Martigny	Zone centre contigu A		0,00%	6 670	15,54%	10 480	24,42%	12 589	29,34%	10 393	24,22%	42 909	4,29
Martigny	Zone centre dispersé B	26 461	17,22%	56 436	36,73%	27 078	17,62%	15 313	9,97%	11 631	7,57%	153 667	15,37
Martigny	Zone vieille ville	13 531	9,44%	26 353	18,38%	26 425	18,43%	24 396	17,02%	36 313	25,33%	143 372	14,34
Martigny	Zone de hameau	4 358	25,81%	6 784	40,17%	3 223	19,08%	1 720	10,19%	352	2,08%	16 886	1,69
Charrat	Zone de village	25 160	24,71%	21 371	20,99%	18 109	17,79%	8 118	7,97%	4 602	4,52%	101 813	10,18
Martigny	Zone historique	30 136	56,82%	543	1,02%	4 685	8,83%		0,00%		0,00%	53 042	5,30

Martigny	Zone d'intérêt général A	92 662	28,35%	98 689	30,19%	40 367	12,35%	4 730	1,45%	928	0,28%	326 859	32,69
Martigny	Zone d'intérêt général B	110 799	52,32%	24 045	11,35%	26 438	12,48%		0,00%		0,00%	211 765	21,18
Charrat	Zone d'intérêt public	40 987	56,05%	6 616	9,05%		0,00%		0,00%		0,00%	73 121	7,31

Martigny	Zone centres d'achat		0,00%	20 131	27,58%	43 262	59,27%		0,00%		0,00%	72 988	7,30
Martigny	Zone mixte artisanale et commerciale (ZAC)	100 411	17,44%	96 312	16,73%	133 517	23,19%	5 596	0,97%		0,00%	575 739	57,57
Martigny	Zone artisanale	60 671	17,11%	141 188	39,82%	77 125	21,75%	4 365	1,23%	144	0,04%	354 537	35,45
Charrat	Zone artisanale et industrielle	32 483	11,74%	70 640	25,53%	86 870	31,40%	12 403	4,48%	3 441	1,24%	276 674	27,67
Martigny	Zone industrielle	54 566	14,68%	171 311	46,10%	87 686	23,60%	5 648	1,52%	212	0,06%	371 606	37,16
Martigny	Zone camping	26 259	98,98%		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%	26 529	2,65

IBUS

ZONES - IBUS construit moyen	indice	SPB totale	Surface en zone	IBUS théorique	IBUS construit moyen	nombre bâtiment
Zone chalet - montagne	0.30	2 988.82	12 121.80	0.50	0.29	17
Zone de villas	0.30	82 031.51	247 006.18	0.50	0.39	274
Zone d'habitat individuel R2	0.40	150 071.87	362 705.11	0.53	0.46	469
Zone collective A	0.50	21 625.28	32 287.54	0.67	0.65	19
Zone collective B	0.50	21 598.46	52 528.25	0.67	0.36	50
Zone d'habitat collectif B	0.60	365 025.86	568 200.36	0.80	0.62	481
Zone d'habitat collectif A	0.90	345 405.60	358 556.63	1.20	0.98	220
Zone mixte parc technologique	1.00	10 526.75	10 564.87	1.33	1.05	4
Zone centre contigu A	-	157 765.13	32 707.03	1.73	3.10	45
Zone centre dispersé B	1.30	258 682.92	119 432.54	1.73	1.79	130
Zone vieille ville	-	182 646.09	98 856.77	1.10	1.95	508
Zone de hameau	-	11 065.91	13 258.12	0.53	0.95	38
Zone de village	-	45 445.22	59 067.51	-	1.04	233
Zone historique	-	805.00	4 092.97	-	0.28	3

Zone d'intérêt général A	-	94 477.66	73 281.45	1.00	1.08	57
Zone d'intérêt général B	-	27 983.92	52 989.32	-	0.66	7
Zone d'intérêt public	-	4 669.10	6 464.43	-	0.57	4

Zone centres d'achat	-	57 760.88	18 169.38	-	1.59	2
Zone mixte artisanale et commerciale (ZAC)	-	102 132.58	185 010.80	-	0.50	38
Zone artisanale	-	65 376.52	113 178.09	-	0.64	32
Zone artisanale et industrielle	-	57 664.03	78 461.73	-	0.84	32
Zone industrielle	-	79 645.55	118 749.24	-	0.74	24
Zone camping	Pas dans tableau " IBUS"					

Tableau des zones

SECTEUR	ZONE	SURFACE m2	SURFACE Ha
Charrat	Zone collective A	43 182	4
Charrat	Zone collective B	76 218	8
Charrat	Zone de village	101 902	10
Charrat	Zone de villas	382 619	38
Charrat	Zone d'intérêt public	74 143	7
Charrat	Zone artisanale et industrielle	277 349	28
Charrat	Total zone à bâtir	955 414	96
Charrat	Total zone à bâtir dévolue à l'habitat	603 921	60
Martigny	Zone chalet - montagne	30 248	3
Martigny	Zone d'habitat individuel R2	541 160	54
Martigny	Zone d'habitat individuel R2 à aménager	29 956	3
Martigny	Zone d'habitat collectif A	426 600	43
Martigny	Zone d'habitat collectif A à aménager	40 545	4
Martigny	Zone d'habitat collectif B	812 061	81
Martigny	Zone d'habitat collectif B à aménager	21 943	2
Martigny	Zone centre contigu A	43 271	4
Martigny	Zone centre dispersé B	153 738	15
Martigny	Zone centre dispersé B à aménager	42 498	4
Martigny	Zone mixte parc technologique	57 185	6
Martigny	Zone de hameau	16 889	2
Martigny	Zone vieille ville	143 833	14
Martigny	Zone d'intérêt général A	383 369	38
Martigny	Zone d'intérêt général B	213 604	21
Martigny	Zone historique	53 880	5
Martigny	Zone centres d'achat	73 436	7
Martigny	Zone mixte artisanale et commerciale (ZAC)	575 751	58
Martigny	Zone artisanale	354 758	35
Martigny	Zone industrielle	371 703	37
Martigny	Zone camping	26 259	3
Martigny	Total zone à bâtir	4 412 686	441
Martigny	Total zone à bâtir destinée à l'habitat	3 010 780	301
ZONE A BATIR TERRITOIRE COMMUNAL		3 010 780	537
ZONE A BATIR dévolues à l'habitat TERRITOIRE COMMUNAL		955 414	361

LISTE DES FIGURES

- Figure 01
Source : Aide de travail à l'attention des communes
Options de développement, dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat État du Valais, DMTE
Service du Développement Territorial, mai 2019.
- Figure 02
Source : map.geo.admin.ch
- Figure 03
Source : forme du paysage de la plaine - Rapport Paysagegestion
- Figure 04
Source : GAME
- Figure 05
Source : Etat du Valais, service d'archéologie
- Figure 06
Source : Martigny et ses patrimoines, regard sur un héritage p.140
- Figure 07
Source : Martigny et ses patrimoines, regard sur un héritage p.141
- Figure 08
Source : map.geo.admin.ch
- Figure 09
Source : map.geo.admin.ch
- Figure 10
Source : map.geo.admin.ch
- Figure 11
Source : map.geo.admin.ch
- Figure 12
Source : GAME
- Figure 13
Source : SDT
- Figure 14
Source : NOMAD SA | Extrait du PA A4
- Figure 15
Source : NOMAD SA | Extrait du PA A4
- Figure 16
Source : GAME selon données transmises par Geomy
- Figure 17
Source : Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône
- Figure 18
Source : Geomy - carte extraite
- Figure 19
Source : GAME selon données transmises par Geomy
- Figure 20
Source : GAME selon données transmises par Geomy
- Figure 21
Source : GAME selon données transmises par Geomy
- Figure 22
Source : Plan d'affectation des zones – Geomy
- Figure 23
Source : Plan d'affectation des zones - Geomy
- Figure 24
Source: OFS - ESPOP / STATOP
- Figure 25
Source: OFS - ESPOP / STATOP
- Figure 26
Source: OFS - ESPOP / STATOP
- Figure 27
Source : geoadmin
- Figure 28
Source : OFS, Statistique structurelle des entreprises (STATENT) 2014
- Figure 29
Source : OFS, Recensement des entreprises 2013

- Figure 30
Source : geoadmin
- Figure 31
Source: Données OFS - STATPOP 2015
- Figure32
Source: Données OFS - Recensement de la population 2000
- Figure 33
Source: Données OFS - STATPOP 2015
- Figure 34
Source : Rapport de fusion Martigny-Charrat
- Figure 35
Source: Données OFS - STATPOP 2015
- Figure 36
Source : geoadmin
- Figure 37
Source : plan réseau TP ville de Martigny
- Figure 38
Source : concept de stationnement martigny - Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône
- Figure 39
Source : plan directeur de mobilité douce - CITEC
- Figure 40
Source : Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône
- Figure41
Source : Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône
- Figure 42
Source : GAME selon données transmises par Geomy
- Figure 43
Source : GAME selon données transmises par Geomy
- Figure 44
Source : GAME selon données transmises par Geomy
- Figure45
Source : Commune de Martigny, Service de l'urbanisme
- Figure 46
Source : image directrice du paysage entre ville et fleuve - paysagement Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône
- Figure 47
Source : Synergy infrastructures SA
- Figure 48
Source : Synergy infrastructures SA
- Figure 49
Source : Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône
- Figure 50
Source : Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône
- Figure 51
Source : Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône et Geoadmin
- Figure 52
Source : image directrice du paysage entre ville et fleuve - paysagement / Infographie Citec / nomad 2020 - Projet d'agglomération coude du Rhône
- Figure 53
Source : Instruments d'aménagement du territoire et niveaux institutionnels - SDT
- Figure 54
Source : GAME
- Figure 55
Source : Infographie nomad architectes 2020
- Figure 56
Source :
Données élémentaires : Forêts, Eaux © swisstopo, Relief © EBP
Données restantes : Canton du Valais
- Figure 57
Source : GAME
- Figure 58
Source : GAME

BIBLIOGRAPHIE

- Règlement communal des constructions et des zones de la ville de Martigny
ALPA Sàrl, janvier 2013
- Règlement communal des constructions et des zones de la ville de Martigny
1990
- Rapport de fusion des Communes de Charrat et de Martigny
SEREC SA, août 2017
- Projet d'agglomération du Coude du Rhône
Nomad Sàrl & CITEC SA, janvier 2021
- PDi Coude du Rhône
Nomad Sàrl & CITEC SA, version 4, septembre 2020
- Options de développement, dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat
SDT, Canton du Valais, mai 2019
- Martigny et ses patrimoines, regards sur un héritage
collectif d'auteurs, impression Genoud Arts graphiques SA, mars 2020
- Rapport du master en développement territorial, agglomération de Martigny
Unige, automne 2017
- Rapport ISOS Martigny-Ville (Martigny)
Bureau pour l'ISOS, Sybille Heusser, 1998
- Rapport ISOS Martigny-Bourg (Martigny)
Bureau pour l'ISOS, Sybille Heusser, 1998
- Densifier avec qualité
Territoire et environnement, VLP ASPAN, sept. 2015
- Vision horizon 2030, politique du tourisme, rapport final révisé
Institut du tourisme HES SO Valais-Wallis, Sierre, février 2018
- Tourisme et développement durable – Bonnes pratiques et pistes d'action
ARE, 2012
- Etude Nature et paysage, révision du plan d'affectation des zones, Commune de Martigny
Philippe Werner, décembre 2011
- 2018.1 Avec le Génie Biologique des affluents au Rhône
revue du génie biologique, bulletin n°1/2018, avril 2018
- Ville de Martigny, image directrice entre ville et fleuve
Paysage SA, septembre 2014
- Martigny, stratégie communale pour l'aménagement des espaces publics
Linkfabric, juin 2019
- Plan directeur de la mobilité douce, état d'avancement à fin 2019 et priorités 2020
CITEC SA, février 2020
- Concept parkings, plan de signalisation et jalonnement
CITEC SA, avril 2020
- ZIG Levant_jonction A9 des Neuvilles-secteur Barryland. synthèse de l'atelier du 16.10.2019
les cahiers de la mobilité, service de la mobilité du canton du Valais, avril 2020

Cartographie

- Cartes diverses, source mapgeoadmin.ch
- Cartes diverses, source services techniques de Martigny

