

AGGLOMÉRATION DE MARTIGNY

ATELIER DE DEVELOPPEMENT REGIONAL

master en développement territorial (mdt)
Université de Genève - HEPIA

semestre d'automne 2017



EDITION

Service du Développement Territorial du Canton du Valais

-

Institut de la Gouvernance de l'Environnement et
du Développement du Territoire
Faculté des Sciences de la Société
Université de Genève, janvier 2018

IMPRESSION

Repromail, Genève

CONCEPTION et GRAPHISME

Matthias Lecoq, Université de Genève

ENSEIGNANTS RESPONSABLES

Matthias Lecoq et Michèle Tranda-Pittion, Université de Genève
Marcellin Barthassat, Hepia

INTERVENANTS

Nicolas Mettan et Damien Gros, Service du Développement Territorial du canton du Valais; Romaine Pérraudin-Kabelmatter, biologiste; Pierre Favre, CITEC; Lucien Barras, Nomad architectes; Stéphane Jordan, architecte communal de la ville de Martigny; Panos Mantziaras, directeur de la Fondation Braillard; Benjamin Dupont-Roy, Hepia; Alain Léveillé, architecte; Vincent Kauffman, professeur à l'EPFL; Charles Beer, directeur du CAS «Projets urbains, pouvoir d'agir» et directeur de Pro Helvetia.

DIRECTEUR DU MDT

Laurent Matthey

CONTACT

info-mdt@unige.ch

IMAGES DE COUVERTURE

Valentin Lacroix, étudiant MDT

é d i t o

Le master en développement territorial : une nouvelle fabrique des professionnels du territoire

Lancé en septembre 2014, en partenariat avec la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève et l'Université de Neuchâtel, le master en développement territorial de l'Université de Genève offre une formation poussée dans le domaine de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture du paysage. Privilégiant un rapport étroit avec la pratique (notamment au travers de stages et d'interventions de professionnels en activité), il permet aux étudiant-e-s de développer des compétences de premier plan tant du point de vue de l'établissement de diagnostics territoriaux que de la conception, de la projection, de la planification territoriale ou de la coordination de la fabrique urbaine.

Le master en développement territorial offre également aux étudiant-e-s la possibilité d'acquérir une bonne maîtrise des outils techniques, juridiques et pratiques mobilisés au quotidien par les professionnels en activité. La dimension critique de l'activité n'est par ailleurs pas négligée ; si les étudiant-e-s sont appelé-e-s à maîtriser nombre de techniques et d'outils, ils/elles doivent aussi être capables de développer une approche réflexive du territoire, leur permettant de mieux anticiper les problèmes contemporains et futurs, pour proposer des solutions innovantes.

Le master se décline en 3 modules de spécialisation (Aménagement du territoire et urbanisme ; Architecture du paysage ; Développement territorial des Suds) pour lesquels les étudiant-e-s se déterminent au terme d'un premier semestre de tronc commun, articulé autour de l'acquisition de connaissances solides en matière de design et conduite de projet, méthodologie de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, droit de l'aménagement ou du développement territorial, d'histoire et théories de l'urbanisme... Tout au long de la formation, un souci particulier est porté au travail

interdisciplinaire qui permet aux étudiant-e-s, qui ont choisi de se spécialiser dans un domaine de la production territoriale, de rester familier des arts de faire des autres spécialités. C'est sans doute ce double souci d'une formation professionnalisante et interdisciplinaire qui a conduit à donner une grande importance à une forme d'enseignement privilégiant le travail en atelier. Celui-ci permet en effet aux étudiant-e-s d'expérimenter différents moments de la réalisation d'un projet d'aménagement (que celui-ci soit de territoire, de paysage ou urbain), telles la découverte d'un site, la production d'un diagnostic, l'analyse d'un programme, l'esquisse de pistes projectuelles qui doivent tout à la fois être inscrites dans leur devenir opérationnel et tenir compte des opportunités foncières. Le travail d'atelier apparaît également comme un excellent mode de mobilisation des méthodes et outils propres aux métiers du territoire (diagnostic, projet, dessin, représentation cartographique, maquette, outils informatiques, logiciels de simulation, etc.). Ce d'autant que les ateliers du master en développement territorial sont non seulement encadrés par des enseignants et chercheurs des institutions partenaires, mais aussi des professionnels issus de bureaux privés et d'administrations publiques.

Mais l'objectif est aussi celui d'offrir aux personnes en formation une expérience dans différents contextes communaux et cantonaux. Les premières volées du master en développement territorial auront eu l'occasion de travailler à l'élaboration de projets dans les cantons de Neuchâtel, Fribourg, Valais ainsi que du périmètre transfrontalier de l'espace Mont-Blanc (atelier de projet de territoire, au semestre 1 de la formation — dont est issu cette brochure), les cantons de Genève et Fribourg (atelier de projet de paysage au semestre 2 de la formation), le canton de Vaud (atelier de projet urbain au semestre 3 de la formation), mais aussi en Amérique du Sud et du Nord (ateliers internationaux d'urbanisme). Gageons que cette expérience de la diversité de situations d'aménagement en Suisse et dans le Monde sera précieuse au moment de gagner le marché du travail.

Laurent Matthey, directeur de la formation

a t e l i e r

Projeter entre plaine et montagne

L'initiation aux démarches de projet de territoire, débutée lors des sessions précédentes, s'est poursuivie dans une 4ème édition de l'atelier de développement régional du Master en développement territorial (4ème volée MDT depuis 2014). Il s'agissait de faire découvrir aux étudiants l'importance de tisser des liens entre la perception sensible du territoire, de son paysage - les premières impressions ressenties - et les outils académiques. Ces derniers mobilisent notamment la géographie et la sociologie urbaine (statistiques, analyse cartographique) et permettent d'identifier la structure et le fonctionnement des territoires. Un dialogue constant entre ces deux approches fut exploré par neuf groupes d'étudiants, plus ou moins habiles au départ, accompagnés par l'équipe d'enseignants en appui à leurs travaux. Les progrès furent manifestes, autant chez les plus rompus à l'exercice du projet (architectes paysagiste et architectes), que chez ceux formés plutôt à l'analyse (géographes, sciences humaines, etc.). Chaque groupe étant pluridisciplinaire, l'apprentissage du dialogue, de l'hybridation des savoirs et savoir-faire, puis de la construction d'un récit commun - en mots et en images - caractérisent les projets ici présentés.

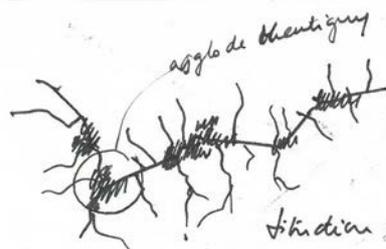
Une ville, des communes de plaine et de montagne

Le site choisi cette année s'inscrit dans les problématiques des territoires suisses. L'agglomération de Martigny et ses 15 communes se situe dans une morphologie à la fois entre plaine et montagne, et une distribution territoriale complexe de trois vallées. Ville-historique, ville-passage, ville d'activités, ville-marché, Martigny est devenue leader d'une constellation urbaine plus ou moins polycentrique autour d'infrastructures ferroviaires et routières. Dans ce contexte cantonal particulier, caractérisé par d'importantes mutations économique-sociales, le choix de travailler sur ces territoires a été accueilli avec intérêt par l'équipe qui pilote la 4ème génération du projet d'agglomération (PA4) . L'interaction entre une collectivité publique et un cursus universitaire offre, une fois encore, une stimulation autour d'une commande publique : énoncé des questionnements et des attentes, puis présentations intermédiaires et finales (diagnostic, avant-projet et projet) par les étudiants. L'atelier de projet prend la forme de « laboratoires »

Les caractéristiques et les enjeux de Martigny, se définissent comme ville de plaine, de franges liées aux montagnes qui l'entourent, et d'une intercommunalité qui s'organise entre les quinze communes voisines. L'atelier a cherché à identifier et mettre en évidence les éléments clés des problématiques suivantes : les limites de l'urbanisation (suburbanisme) et leur rapport avec les espaces ouverts (nature/agriculture) ; la répartition logements/emplois sur les territoires ; les transports publics ; la mixité sociale et d'affectation ; le couple mobilité/espaces publics et le paysage de l'agglomération ; paysage et patrimoine / identités urbaines et implications sociales et culturelles ; ainsi que la gouvernance des politiques publiques. La consigne donnée aux neuf groupes d'étudiants (3 à 4 étudiants par groupe), visait à concevoir, de A à Z, un projet urbain qui puisse répondre aux défis contemporains de l'agglomération. Il s'agissait de proposer des stratégies de projet et des mesures, tant au niveau de l'urbanisation, de la mobilité, de l'environnement, que du paysage. L'exercice essentiel consistait à appréhender des situations construites, « traverser les échelles » et projeter : agglomération, région, vallée, ville, bourg et village.

Ce nouvel élan du Master en développement territorial confirme l'importance d'une formation transdisciplinaire en urbanisme, architecture, paysage et géographie en terre romande. La mise en commun des projets des étudiants, aux franges et limites de cette agglomération du coude du Rhône, ont amplement nourri, forgé et stimulé le déroulement de l'atelier. Les multiples approches des étudiant-es, les thématiques et dynamiques variées, le partage de la perception des territoires investis, l'apprentissage du dessin et les modes de représentations respectives se sont alors révélés pour chacun-es. Ce type d'expérience pédagogique – articulant analyse et projet – est une manière d'activer la conduite de projet, réunissant les conditions d'un « laboratoire » commun. Celui-ci est profitable lorsque se discutent et se partagent les points de vue et le dess(e) in des un-es, la connaissance des autres, permettant d'imaginer quels processus de transformation du territoire sont à initier.

**Marcellin Barthassat, architecte et urbaniste,
enseignant HEPIA,
Mathias Lecoq, Dr géographe, maître-assistant UNIGE
Michèle Tranda-Pittion, architecte-urbaniste,
enseignant UNIGE**



agglomération de Montigny
 situation en "branches"

les vallées convergent sur la grande
 plaine et sont le lieu avec l'urbanisation
 des hauts de vallée ... entre la plaine
 et la montagne (l'attractivité des flux
 touristique dépasse parfois le nbr
 d'habitants dans les villes de plaine).

L'afflux TIM venant des vallées est
 important ...

Pour répondre au bus urbain
 besoins des zones touristiques



Montigny vue de l'est





Photos du groupe en visite à Martigny

r e m e r c i e m e n t s

Nous remercions tous les intervenants ayant pris part à l'atelier de développement régional du semestre d'automne 2017 (par ordre d'intervention) : Nicolas Mettan et Damien Gros, Service du Développement Territorial du canton du Valais; Romaine Pérraudin-Kabelmatter, biologiste; Pierre Favre, CITEC; Lucien Barras, Nomad architectes; Stephane Jordan, architecte communal de la ville de Martigny; Panos Mantziaras, directeur de la Fondation Brillard ; Benjamin Dupont-Roy, Hepia; Alain Léveillé, architecte; Vincent Kauffman, professeur à l'EPFL; Charles Beer, directeur du CAS «Projets urbains, pouvoir d'agir» et directeur de Pro Helvetia.

Nous remercions également les étudiants pour leur investissement et leur travail tout au long de l'atelier.

c o l l a b o r a t i o n

De précédentes expériences réussies de collaboration et le hasard d'une rencontre et d'une discussion sur l'aménagement du territoire ont ouvert la possibilité d'offrir à des étudiants une nouvelle opportunité de réfléchir sur une problématique concrète. Ce genre de démarche s'avère très souvent riche et permet d'entrevoir, avec une certaine distance, un faisceau de pistes de réflexions.

Le coude du Rhône porte bien son nom, il est une véritable articulation, le liant de toute une région, entre le centre et le bas du canton, mais également vers les pays voisins. Une ouverture vers les autres inscrite dans les gènes de ce point de passage historique qui montre sa volonté de continuer à assumer ce rôle. Ainsi, même si les chiffres de la Confédération ne veulent toujours pas considérer les communes de la région comme un ensemble fonctionnel, ces dernières souhaitent matérialiser les collaborations existantes et futures au travers d'un projet d'agglomération.

Alors, lorsque l'opportunité d'apporter un regard différent sur ce territoire se présente, avec le recul offert par la génération qui profitera des réflexions faites aujourd'hui, nous nous devons de la soutenir car elle permet d'enrichir un processus complexe, d'apporter un regard libéré des stéréotypes et des carcans du contexte politico-historique. Il est important pour le Canton d'accompagner une région qui, comme le Rhône à cet endroit, est prête à prendre un virage vers un destin commun. Nous avons donc souhaité proposer cette démarche et l'accompagner, en espérant qu'elle puisse se prolonger et déboucher sur des projets porteurs pour la région.

Nous vous invitons à découvrir les propositions faites par les professionnels en devenir de l'aménagement du territoire avec le recul nécessaire, mais également avec la curiosité et l'ouverture qu'elles méritent.

**Damien Gross et Nicolas Mettan,
service du développement territorial du Valais**





Carte élaborée par le groupe «Paysage et urbanité»

TRAVAUX

ATELIER DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

ETUDIANTS

semestre d'automne 2017



Présentation d'une étudiante devant le SDT

i n d e x

Nature, agriculture et paysage

- 1. L'eau, la vie, l'agglomération**
- 2. Paysage et urbanité : un dialogue entre trois horizons**

Mobilité, connectivité et accessibilité

- 3. Coude du Rhône 2050**
- 4. MA-mobilité**
- 5. Une agglomération multipolaire et connectée**
- 6. Places en réseau**

Espace public, densité et urbanité

- 7. Vitalité urbaine : de Fully à l'agglomération**
- 8. De la cohésion à l'épreuve du temps**
- 9. De la fragmentation à l'articulation**

Nature, agriculture

et paysage

L ' E A U
L A V I E
L ' A G G L O

Camille Cornut
Vincent Huron
Mathias Buri

Le but de notre projet est la création d'un réseau hydrographique fort et généreux pour l'agglomération du Coude du Rhône. Nous avons élaboré ce projet suite au constat du caractère très artificiel et la faible place laissée aux cours d'eau dans la région. En effet, le Rhône et ses affluents ont souvent été restreints à des chenaux étroits et rectilignes, encadrés par de hauts murs, afin de maîtriser les dangers hydrologiques et de gagner des terres pour l'agriculture et les constructions.

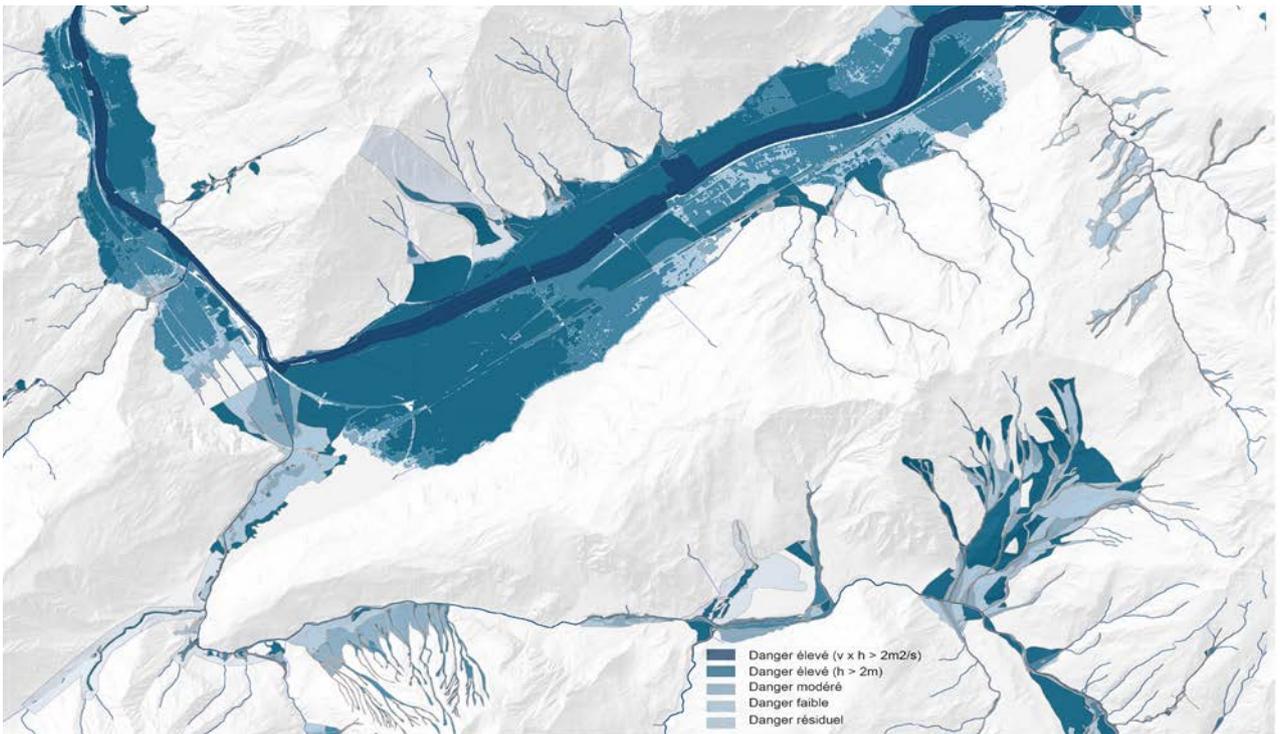
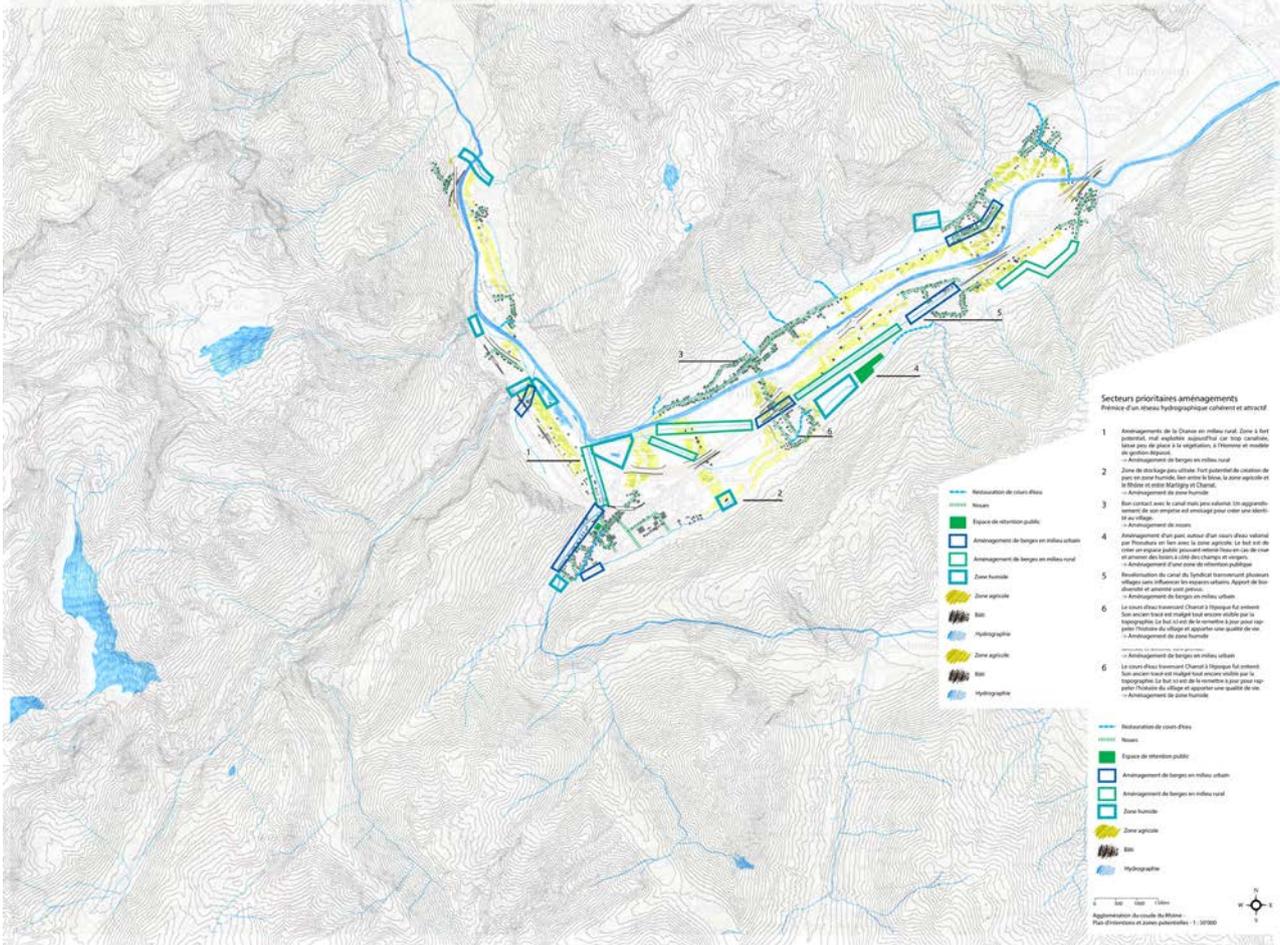
Tenant compte des changements de conception et les défis auxquels la région devra faire face à l'avenir – le changement climatique en particulier –, nous souhaitons requalifier le réseau hydrographique de l'agglomération du Coude du Rhône, pour que les occupants de la plaine du Rhône vivent avec l'eau et non plus contre l'eau ; ce qui participe à la création d'une région durable et résiliente. Nous cherchons ainsi à développer une conception du territoire où la gestion des risques hydrologiques, l'écologie et le bien-être humain sont en équilibre, où chacun laisse suffisamment de place à l'autre.

Gestion des risques hydrologiques d'abord, car lors de la fonte des neiges ou de précipitations importantes, le Rhône et ses affluents peuvent se métamorphoser en force dévastatrice et avec le changement climatique la situation sera d'autant plus critique. Écologie ensuite, car les milieux naturels et humides sont l'habitat et le lieu de déplacement de nombreuses espèces végétales et animales, et car la biodiversité est essentielle pour la préservation de notre milieu de vie. Bien-être humain enfin, car le contact des habitants avec le réseau hydrographique permet une amélioration du cadre de vie.

Notre travail s'inscrit ainsi dans la continuité du chantier de la Troisième correction du Rhône en se concentrant sur le réseau affluent. Nous avons d'abord développé une stratégie au niveau communal par le biais d'un maillage d'eau et de porosité constitué par l'assemblage de six types d'aménagements.

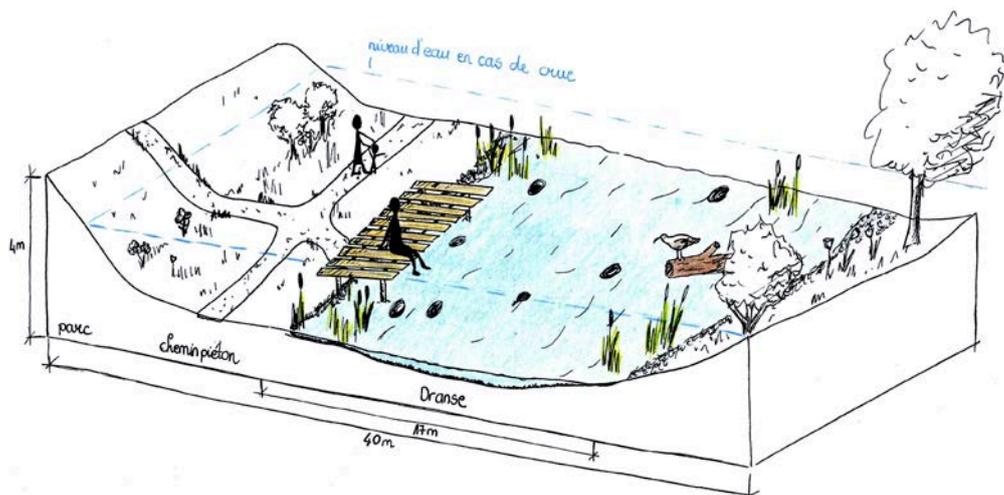
Nous avons décliné ce maillage pour la commune de Martigny dont nous vous présentons ici les principaux traits.

1. Carte du projet d'agglomération proposé par le groupe
 2. Carte de diagnostic du réseau hydrographique



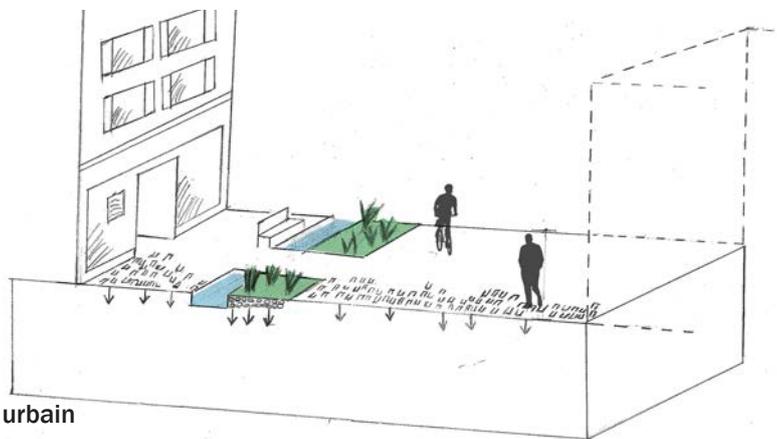
Vient d'abord le renforcement de la trame d'eau amont-aval constituée de la Dranse, de la Meunière du Mont et d'un nouveau cours d'eau entre les deux.

La Dranse sera réaménagée en milieu urbain avec des élargissements ponctuels et une digue progressive qui permettra un contact avec l'eau quel que soit le niveau de la rivière. Une promenade sera aménagée à mi-hauteur et, plus proche de l'eau, prendra place une alternance de zones naturelles et de zones de détente sous forme de gradins. En milieu rural, la Dranse sera renaturalisée et élargie. La digue sera reculée afin de permettre un cheminement proche de l'eau et l'installation d'un biotope. Par endroits, la digue sera reculée encore davantage, afin que le champ adjacent puisse se transformer temporairement en zone de rétention en cas de crues de la rivière, ce qui permettra de préserver des terrains et cultures plus sensibles. Concernant la Meunière du Mont, elle pourra elle aussi faire l'objet d'une légère revitalisation, tout en conservant l'aspect artificiel et utilitaire qui en est à l'origine. Quant au cours d'eau central, il s'agit de recréer, en déviant une partie de la Dranse, un petit cours d'eau qui rappellera la meunière qui traversait autrefois la ville de Martigny pour l'alimenter en énergie. Ce ruisseau urbain créera un lien physique entre le Bourg et la ville de Martigny et ce tracé sera suggéré jusqu'au Rhône.



coupe d'un des aménagement proposé

Viennent ensuite les liaisons transversales d'est en ouest qui constitueront des tracés de noues le long de certaines rues. Les noues sont des dépressions peu profondes en pleine terre qui sont en général végétalisées. Elles servent à recueillir et permettre l'infiltration des eaux pluviales. En plus de rendre le sol de Martigny perméable, elles permettront de guider un parcours pour traverser la ville de la Meunière du Mont à la Dranse. Cet effort de perméabilisation pourra être poursuivi avec le remplacement de l'asphalte par des pavés poreux et l'installation de toitures végétalisées.



aménagement en milieu urbain

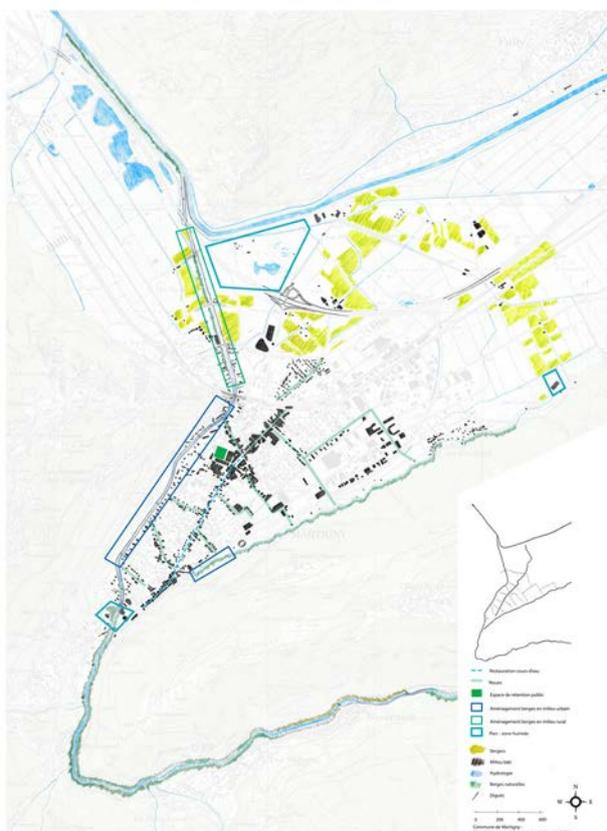
Enfin, ce maillage sera complété par des dispositifs ponctuels: trois parcs-zone humide et un espace de rétention public.

Les parcs-zone humide sont des aménagements qui combinent un habitat humide et aquatique pour la faune et la flore, un parc public et un espace de stockage d'eau en cas de crue. Ils sont une excellente opportunité de valoriser des espaces résiduels.

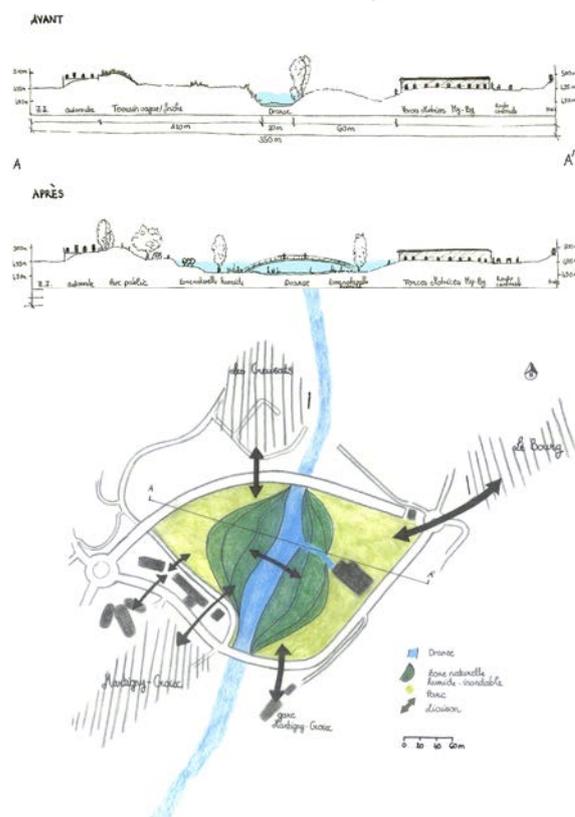
- Celui prévu au sud de Martigny permettra également de lier les quartiers qui le bordent des quatre côtés, aujourd'hui séparés par un espace routier et un terrain vague.

- L'espace de rétention public a quant à lui aussi cette fonction de zone de stockage, mais est un parc public plus conventionnel en dehors des situations de crue.

- L'abaissement et les aménagements nécessaires pour transformer le parc du manoir en un tel dispositif est une opportunité pour repenser complètement ce parc peu valorisé actuellement. Ce réseau d'eau et de porosité pour la commune de Martigny est une illustration de ce qui pourrait se faire dans chaque commune de l'agglomération.



carte des propositions pour la ville de Martigny



parc humide du Sud de Martigny

Nous avons construit notre projet à cette échelle communale, car la gouvernance des communes est très forte en Valais. Nous avons ainsi pensé que la mise en place du réseau au niveau de l'agglomération se fera par l'assemblage des initiatives communales. Toutefois, de manière à avoir des aménagements cohérents et coordonnés, nous avons élaboré un plan d'intention qui donne une direction générale et nous avons imaginé transmettre aux commune un cahier avec des références et des conseils de mise en œuvre.

Comme nous sommes conscients qu'il sera impossible que chaque commune réalise à court terme un tel réseau, nous avons identifié dans l'agglomération six zones prioritaires qui, nous l'espérons, entraîneront la réalisation du reste du réseau.

La première zone correspond au réaménagement de la Dranse dans la Commune de Martigny, afin de mieux exploiter le potentiel que représente la traversée de la ville par une rivière et la liaison qu'elle établit jusqu'au Rhône.

La deuxième consiste en la création d'un parc-zone humide entre la zone industrielle de Martigny et le village de Charrat afin de

faire un lien entre la Meunière du Mont, la zone agricole et le Rhône, et également entre les deux communes qui prévoient une fusion.

Pour la troisième, nous prévoyons la création d'une noue le long du canal qui traverse Fully afin de faire une transition entre la route et le canal et ainsi mieux valoriser ce dernier.

La quatrième propose de poursuivre le travail de renaturation d'un ancien bras du Rhône entre les villages de Charrat et de Saxon afin de créer un espace public et naturel qui peut servir aussi de bassin de stockage en cas d'inondations.

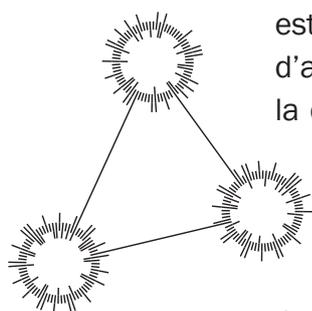
La cinquième correspond à la renaturation du canal du Syndicat qui traverse les villages de la rive gauche, et en particulier à Saxon où il coupe le village en deux. Le but est de rétablir un lien entre les habitants et ce cours d'eau et d'apporter plus de biodiversité. Enfin, la dernière consiste en la remise à ciel ouvert du cours d'eau qui traversait autrefois le village de Charrat. On le devine encore aujourd'hui dans la topographie. Cela permettra de rappeler l'histoire du village et d'apporter une meilleure qualité de vie.

Outre le coût financier des travaux, nous avons identifié deux principaux enjeux de la mise en place d'un tel réseau. D'une part, du fait que les terrains adjacents aux cours d'eau sont très souvent en mains privées, les communes devront mener une politique foncière pour les acquérir ou trouver des stratégies de compensation. D'autre part, il faudra expliquer à la population que ces aménagements, en particulier la suppression des hauts murs pour contenir les rivières, ne représentent pas une perte de sécurité, mais une manière de gérer ce risque hydrologique tout en étant plus respectueux de l'homme et de l'environnement. De même, ces aménagements ne nient pas la mémoire – la maîtrise du réseau hydrographique était perçue comme un progrès – mais ils permettent d'adapter la relation de l'homme à son milieu en fonction des nouvelles connaissances et des nouveaux défis de demain : nécessité de préserver de la biodiversité, changement climatique, importance du contact avec la nature, reconnaissance des méfaits de l'agriculture intensive, etc.

**PAYSAGE
&URBANITÉ:
UN
DIALOGUE
ENTRE
TROIS
HORIZONS**

**Marine Pittet
Thibault Falciola
Karine Renard**

L'agglomération de Martigny présente deux caractéristiques sur lesquelles nous avons fondé notre travail. La première est l'histoire de la plaine fortement marquée par la révolution industrielle, impactant fortement le régime urbanistique des villes. On peut ainsi voir un territoire morcelé et des campagnes mitées par l'étalement urbain. La deuxième est la diversité exceptionnelle du contexte paysagé. Sa conservation est un enjeu extrêmement important et c'est un atout non négligeable dans l'objectif de refaire la ville sur la ville. Les reliefs, les campagnes et l'hydrographie du Valais représentent une plus value économique (champs, vergers, vignes) et sociale (sommptueux cadre de vie, identité). Néanmoins, le problème majeur qui se pose est celui du déséquilibre entre l'urbain et le paysage. Notre objectif est donc d'améliorer les liens entre les communes, de définir et d'aménager les limites de l'urbain, d'améliorer le dialogue entre la campagne et la ville afin d'entraîner le paysage dans la ville.



Approche conceptuelle

Pour restaurer le dialogue entre ces deux entités, nous considérons le paysage comme l'acteur principal du renouvellement urbain, et cette vision fait des espaces agricoles et naturels un organisateur de l'agglomération. Cette inversion du regard sur le territoire permet une meilleure appréhension du dialogue entre l'urbain et le paysage, et favorise le développement durable. Par cette vision, le paysage illustre son importance selon trois échelles : les liens entre les communes, les espaces de transitions entre le bâti et le non-bâti, et les insertions des éléments du paysage dans la ville. Ce dialogue constant sur trois horizons met en valeur l'interrelation de l'urbain et du paysage, et permet une lecture à la fois détaillée et globale du projet. Ce schéma met en exergue les franges urbaines. Afin d'illustrer nos propos, nous avons choisi la ville de Martigny, qui comporte des exemples pertinents et généralisables pour l'agglomération. En effet, chaque entités paysagères de l'agglomération se retrouve dans ou aux abords de la ville, et offre ainsi un cadre varié que l'on va retrouver sur l'ensemble de l'agglomération.

Franges urbaines

Nous avons d'abord distingué trois grandes typologies de franges à Martigny :

- Topographie - Sud-Est de Martigny - frange immuable
On peut considérer cette frange comme immuable, car la montagne et le front bâti marquent deux lignes qui se font face et qui ne bougent pas.
- Cours d'eau - Sud-Ouest et Ouest de Martigny - frange immuable
La limite de la ville est définie par la Dranse. Dans cette frange, le bord de ce cours d'eau est aménagé en promenade, bordé par un cordon boisé. Ainsi, la frange est composée de ce lieu de transition entre nature et ville. Notre projet vise à ce que ce cordon boisé et cette promenade soient continus le long du cours d'eau.
- Plaine agricole - Nord de Martigny - frange instable
Le Nord de Martigny est marqué par l'étalement urbain qui repousse la zone agricole. Cette zone fait principalement l'objet de notre projet car nous pouvons considérer cette frange comme instable.

Nous allons particulièrement nous intéresser à cette troisième typologie, car l'urbanisation de la ville est susceptible de repousser cette frange. Dès lors, nous avons caractérisé quatre franges différentes à Martigny et répondu à leurs problèmes par différentes approches qui constituent nos 4 zones d'interventions. Notre classification se base sur : leur accessibilité aux centres urbains, la présence d'espaces verts en leur sein, la composition du bâti et la proximité aux espaces de loisirs..

Frange I : Notre projet vise à la fois à structurer cette frange en créant des continuités paysagères, comme par exemple, en y développant des doubles alignements d'arbres. Ces continuités offrent également l'avantage de délimiter l'urbain et de rendre la ville visible au loin. Pour restaurer le dialogue entre le milieu agricole et urbain, les usages que nous proposons dans cette frange sont mixtes, c'est-à-dire qu'ils profitent à la fois d'un quartier qui pourrait tendre à se densifier et de son lien à la campagne : parc, vergers participatifs, potagers collectifs.



typologie des franges urbaines à Martigny

En tirant profit des qualités paysagères de ce lieu, nous souhaitons améliorer la connexion avec le centre dans une logique durable. Pour cela, nous souhaitons développer des voies de mobilité douce, structurant ainsi l'urbain.

Frange II : Aux vues de ces caractéristiques et de son ouverture sur l'horizon, notre projet considère la Frange II comme une pénétrante verte se rendant au cœur de Martigny dans le but de tirer la campagne au sein de l'urbain. Pour marquer la rencontre de ces deux milieux, cette frange accueillera une ferme de revente de produits locaux pour les citoyens. Doublée d'une terrasse et d'un café-restaurant, elle deviendra le symbole de la rencontre entre la ville et la campagne et fonctionnera comme limite.

Frange III : Le traitement de cette zone est complexe et donc les solutions trouvées dans notre projet sont de créer des espaces de respiration entre l'autoroute et la zone industrielle. Un premier traitement serait de réaffecter la zone de l'usine d'aluminium pour y installer un camping. Il remplacera celui se trouvant à l'est de Martigny et profilera une continuité horizontale de la campagne, s'intégrant ainsi parfaitement dans le pay-

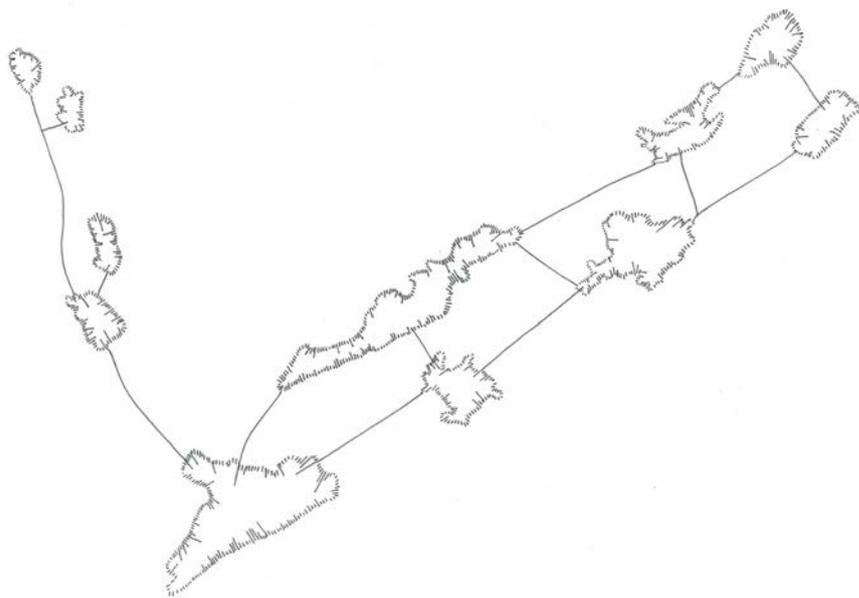


sage. Dans son prolongement, l'autoroute marque actuellement déjà la limite, hormis une zone constructible se trouvant au-delà. Nous projetons de rendre cette zone à l'agriculture. Il nous semble nécessaire de relocaliser ses commerces dans le tissu bâti. Dans un souci de vouloir le densifier, un dialogue avec les détenteurs des parcelles de la zone industrielle doit être envisagé. Des compensations financières pourraient être proposées pour les particuliers acceptant de revendre certaines parties de leur parcelle afin d'y accueillir les commerces mutés. Enfin, cet espace de transition complexe comportera aussi un cordon boisé le long de l'autoroute, afin de redéfinir une limite paysagère.

Frange IV : Cette zone isolée et à très faible densité ne trouve pas les mêmes avantages. De ce fait, nous avons défini la limite comme une ligne peu épaisse constituée d'un cheminement piéton relié aux balades menant à la montagne. Celui-ci marque la limite de l'urbain. Nous recommandons fortement de ne pas étendre cette zone villa qui ne profite pas de la campagne et qui est très peu liée à Martigny.



schéma des connexions intérieures



concept d'agglomération

Pour répondre aux objectifs fixés, nous avons aussi travaillé la première et troisième échelle. Pour en déduire des lignes stratégiques pour l'agglomération.

Lignes stratégiques : liens vers les espaces ouverts des villes

- Penser la structure/trame des espaces publics et des espaces verts en lien avec les franges urbaines
- Penser la structure de ces espaces en lien avec la trame verte et bleue de l'agglomération
- Favoriser la continuité et les liens entre ces espaces afin de créer des corridors biologiques et faunistiques
- Favoriser l'accessibilité de la campagne au centre ville par des voies de mobilité douce

Lignes stratégiques : connexions entre les communes de l'agglomération

- Favoriser les liens de mobilité douce entre les communes voisines dans une optique de durabilité pour l'environnement
- Favoriser les liens entre Martigny et ses communes voisines afin de permettre l'accès aux activités et loisirs que la "métropole" de l'agglomération propose
- Favoriser les connexions paysagères en s'appuyant sur la trame verte et bleue de l'agglomération: par exemple en aménageant tout le long du Rhône une voie de mobilité douce ponctuée d'espaces de loisirs et de détente

Conclusion

Notre projet tend à répondre à l'objectif de la ville durable ; socialement, car la limite entre ville et campagne deviendrait un lieu de rencontre et cette limite, considérée comme un lieu à part entière, proposerait des espaces publics ; environnementalement, car en remettant le paysage au centre de nos préoccupations, la ville se ferait pour, et non pas contre, le paysage et l'environnement ; économiquement, car le projet préserve la plaine agricole de l'étalement urbain et favorise un échange entre l'urbain et le monde agricole - notamment par la création de la ferme de revente en tant que coopérative agricole proposant une économie locale et donc plus durable.

Mobilité, connect

ivité et accessibilité

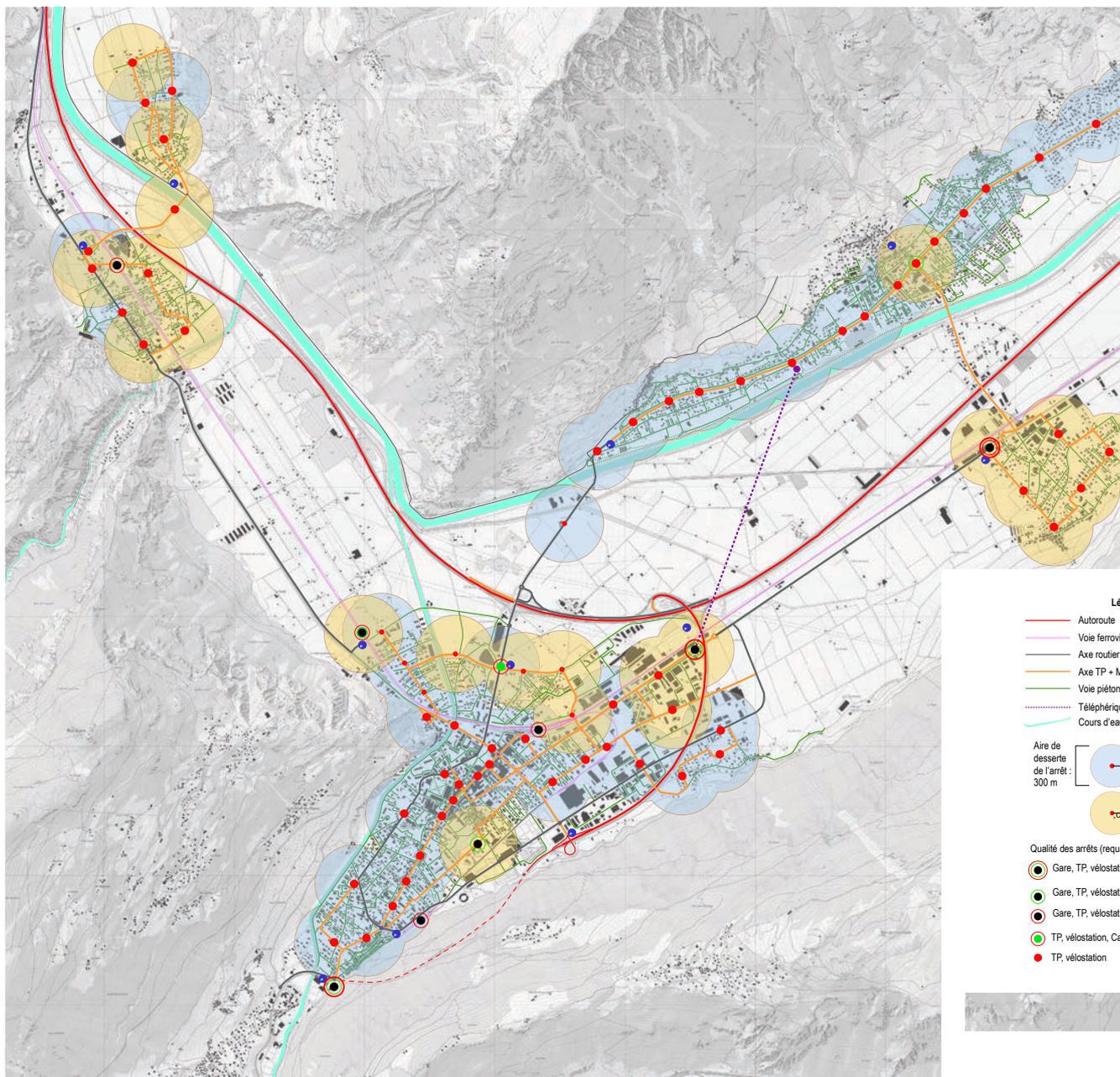




le groupe à Martigny

**C O Û D E
DU RHÔNE
2 0 5 0**

**Leika Barthe
Antoine Frommel
Leisha Barrer-Hawkins**



Stratégie de mobilité «1ère couronne»

L'agglomération du Coude du Rhône est en plein développement. Si aujourd'hui sa population augmente d'environ 2% par an, cela signifie aussi une augmentation du nombre de voitures de 29.000 à 55.000 environ d'ici 2050. Or, plusieurs changements politiques et sociaux pourraient mener à une diminution de l'usage de la voiture de l'ordre de 70% d'ici à cette date (Post-CarWorld, EPFL ; Redémarrer la Suisse – Association pour un renouveau économique et social). Il ne restera ainsi plus que les véhicules utilitaires incompressibles, à savoir les véhicules d'intérêt général et les véhicules nécessaires aux personnes à mobilité réduite. Dans l'optique d'articuler cette transition avec une amélioration globale de la qualité urbaine, une réflexion profonde sur de nouvelles formes de mobilité doit être menée. Pour envisager cette transition vers une mobilité sans voiture, de nouveaux modes de déplacement doivent répondre aux besoins des différentes localités de l'agglomération. C'est pourquoi nous proposons une stratégie de mobilité 2050 sous forme d'un schéma directeur pour l'agglomération de Martigny.

Notre objectif est de garantir l'accès à la mobilité pour les 100'000 personnes qui formeront l'agglomération d'ici 30 ans. Pour cela, notre stratégie comporte un certain nombre de mesures et de principes qui ont, à terme, le souci de l'amélioration de qualité urbaine pour l'agglomération de Martigny.

Nous proposons de travailler avec des localités sans transports individuels motorisés. Ces centres urbanisés de l'agglomération ne seraient plus ouverts à la circulation automobile, en dehors des ayants droits. Nous avons défini ces localités par les limites des zones à bâtir. En effet, afin de préserver le sol et l'environnement, les prescriptions en matière d'aménagement du territoire sont, depuis 2014, tournées vers l'intérieur, vers la densification des villes et des zones à bâtir existantes. C'est pourquoi nous partons du principe que ces zones à bâtir actuelles ne seront pas déclassées.

Les localités sans transports individuels motorisés impliquent une dynamique à deux niveaux sur l'agglomération : la mise en place de connexions inter-communales et une nouvelle mobilité intra-communale.

La stratégie inter-communale, propose de rabattre les voyageuses des localités vers la colonne vertébrale ferroviaire tout en améliorant les accès aux gares. Dans le cas des localités situées dans le versant nord du Rhône, l'accès aux gares est amélioré soit par la mise en place de navettes autonomes, soit, lorsque c'est envisageable, par l'implantation de mobilité par câble.

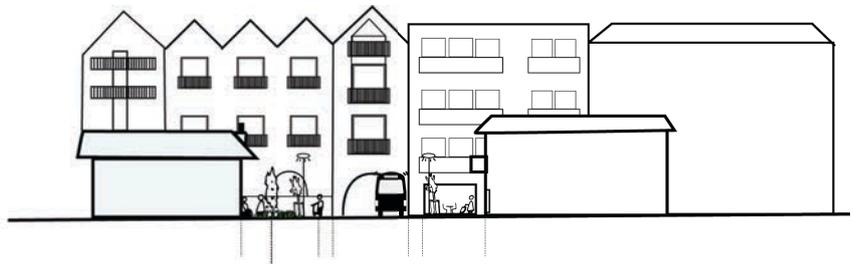
La stratégie intra-communale, consiste premièrement à placer des portes d'entrée aux localités, sous forme de station intermodale. Leur principale fonction est de faciliter les changements de modes de transports durant un trajet. Il est en effet central que l'offre nouvelle de transports publics puisse s'articuler autour de pôles, afin de limiter les déplacements transitoires et de permettre un stockage efficace de la masse de véhicules restants. C'est pourquoi, en plus de mettre en lien les lignes de bus, les cheminements cyclistes et piétons et les voies de chemin de fer à travers les espaces publics, ces plateformes doivent aussi inclure des stations-vélos, où il est possible de laisser son vélo personnel ou de profiter d'une offre de vélos partagés.

En plus de l'implantation de ces pôles, nous proposons, au sein des localités, une stratégie de mobilité plus fine. Notamment en améliorant l'offre de transport public, en créant de nouveaux arrêts et de nouvelles lignes pour couvrir l'intégralité de la localité, tout en tenant compte d'un rayon de 300m autour des arrêts.

Enfin, nous cherchons à développer des axes de mobilité douce. Le fait qu'une grande partie des rues n'est plus occupée par les voitures permet de les requalifier, en ayant en tête de donner la priorité aux piétons. Cela passe, par exemple, par le réaménagement des trottoirs, qui sont intégrés au reste de la chaussée, plus larges et, de ce fait, disponible pour les usagers, commerçants et restaurateurs. A ces éléments s'ajoutent la végétalisation de l'espace public, ainsi que l'importance de la convivialité et des échanges en lien avec le mobilier urbain. Concernant les voitures qui demeurent, la mise en place de zone à vitesse réduite ainsi que de zones rencontre sont prévues, en intégrant une réduction de la signalisation routière.

En parallèle, une nouvelle organisation cohérente et rationnelle s'est structurée autour d'une société sans transport individuelle. La densification se concentre et se renforce le long des axes de transport public et des gares. Les affectations du bâti sont organisées en fonction de l'emplacement des arrêts de bus, qui seront repensés pour en faire des espaces de vie et d'échange, davantage qu'un lieu d'attente.

En fin de compte, notre postulat de départ, avançant la restriction du parc de véhicule de l'ordre de 70% d'ici à 2050 en Suisse, nous a menés à penser la réalité territoriale que cela impliquerait sur l'agglomération du Coude du Rhône. En reprenant, avec une exigence nouvelle, les travaux déjà accomplis par le projet d'agglomération de troisième génération, nous avons mené une réflexion de fond sur les habitudes de mobilité des habitants de la région.

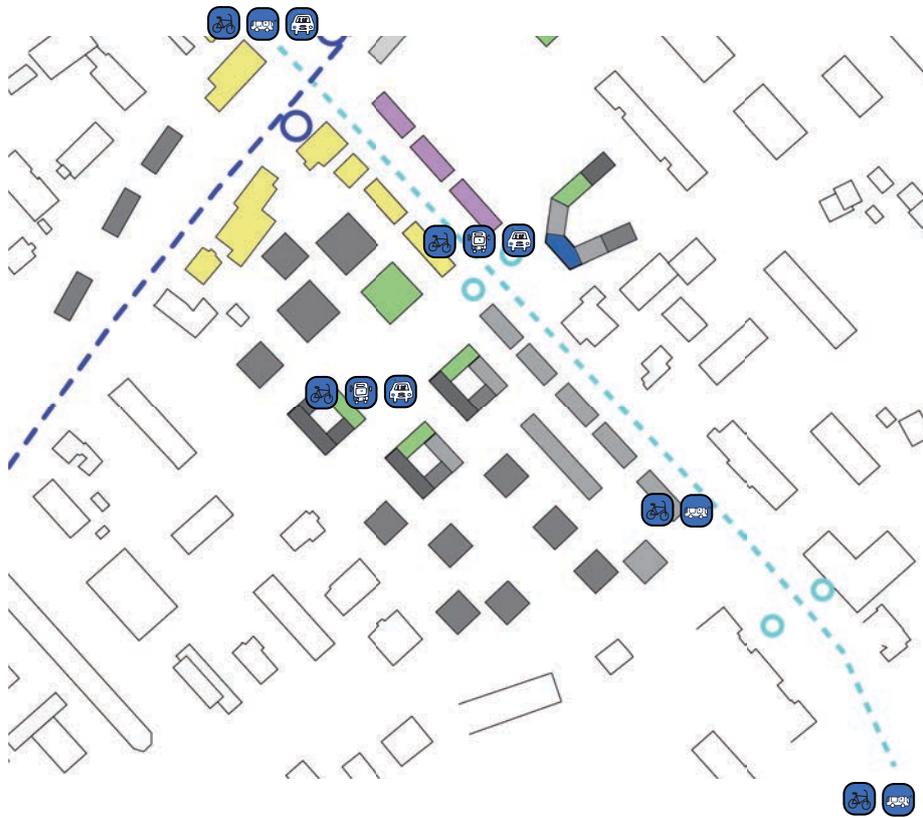


coupe de propositions de transformations à l'échelle d'un quartier

Il nous a paru alors essentiel de compenser le confort et la rapidité de déplacement que constituent les TIM sur l'ensemble du territoire, tout particulièrement aux portes des localités urbaines. La bonne desserte en transports publics et une intermodalité facilitée sont des stratégies essentielles pour envisager une transition écologique - en plus d'être des conditions fixées par la Confédération pour recevoir des cofinancements aux projets. Les stations intermodales étant amenées à se développer dans les années à venir, le cahier des charges pour une plateforme intermodale fonctionnelle sur le périmètre est un moyen pour nous de poser le niveau de rigueur de ces aménagements.

En adoptant un regard transversal, allant du général au particulier, nous avons souhaité tirer profit de cette stratégie afin de dessiner le visage nouveau des localités urbaines de la vallée. En portant une attention particulière à la qualité urbaine des infrastructures et espaces publics (aujourd'hui largement déficitaire), nous avons convenu que la mobilité 2050 devrait passer par l'appropriation, non seulement de nouveaux modes de transport, mais aussi par celle des espaces le long de ces axes. Nous notons en effet qu'une mobilité renouvelée a des implications sociales et spatiales conséquentes. L'espace libéré par l'absence de véhicules en ville et les nouvelles interactions sociales permises par des déplacements le long d'espaces communs nous sont apparus comme des opportunités pour penser l'organisation d'une société sans voitures. Le développement du nouveau quartier de Fully-Centre illustre au mieux ces changements, en mettant l'accent sur la densification du bâti et des activités humaines, mais aussi sur les nouvelles formes de mobilité et le remplacement progressif des routes traversantes par un espace rue, vécu au gré des usagers.

organisation d'une société sans TIM



-  ligne, navette Fully-Charrat
-  arrêts de bus navette
-  ligne, bus Sion-Martigny

-  stations vélo
-  voitures partagées
-  navette autonome
- 

- Affectation des rez-de-chau-*
-  sée
-  mobilité
-  bien commun
-  service R+2
- 

MA-motilité 

Chantal Vetter
Matteo Fincati
Paul Cluzeau

Le projet MA-motilité s'inscrit dans le projet d'agglomération de Martigny. Etant donné que la mobilité est un enjeu majeur pour le développement régional et le développement durable, notamment par l'augmentation en nombre et en distance du flux de pendulaires, mais aussi par le besoin de trouver des solutions en faveur d'une transition écologique, le projet présenté se concentrera sur la mobilité quotidienne pendulaire et son amélioration qualitative. Notre réflexion porte autour de l'idée "le bon transport au bon endroit" grâce à l'outil principal de l'interface. Celle-ci vise "à offrir, à la fois, en tant que plateforme multimodale, une connexion efficace, rapide et confortable aux autres modes de transports, mais aussi, en tant que "détonateur" de développement urbain, des lieux de vie de qualité (...)" . Pour aborder cette problématique, nous nous sommes aidés du concept de motilité développé par Vincent Kaufmann et qui s'articule autour de trois axes : l'accessibilité (service), les compétences (savoir-faire) et l'appropriation (sens donné), ainsi que du concept de perméabilité qui souligne l'importance de la continuité des liaisons entre les localités.

Le diagnostic nous a permis de mieux connaître plusieurs facettes du territoire. Premièrement, la pendularité, mesurée grâce à l'indice de Courgeau, est un phénomène très important de l'agglomération. Deuxièmement, le territoire est fracturé par des barrières naturelles (Rhône) et artificielles (autoroute, chemin de fer). Leur franchissement se fait par des ponts, parfois inadaptés à la mobilité douce (MD) et nécessitant de faire des détours. Il en ressort des enjeux de perméabilité et d'accessibilité. Troisièmement, le mode de transport le plus répandu est le transport individuel motorisé (TIM) ce qui s'explique par la topographie du territoire (une vallée, généralement appelée plaine, des coteaux et vallées latérales sur les côtés) et le confort offert par le TIM par rapport aux contraintes des transports publics (TP).

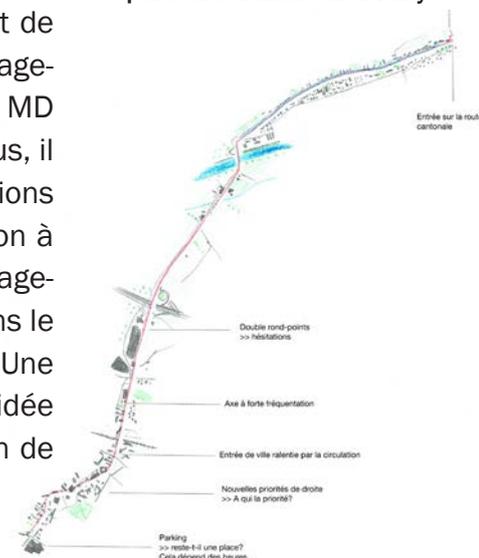
L'enjeu est donc de repenser la place de la MD en développant son réseau pour affiner le maillage du territoire. Finalement, la réalité de la transition écologique justifie cette position et rend la réflexion autour d'une mobilité plus durable plus que nécessaire.

Pour considérer la réelle pratique du territoire et répondre aux besoins des pendulaires, la méthode de “l’expérience utilisateur” (UX) a permis de prendre en compte les habitudes, les stratégies et les besoins de mobilité d’une personne en particulier, ainsi que son ressenti et ses désirs. L’UX réalisée avec une infirmière fulliéraine a pu être représentée sous la forme d’une carte itinéraire, faisant partie de la cartographie narrative. Cette démarche inductive est légitime par le fait que l’UX peut se transposer à d’autres situations, ce que nous avons fait grâce à des simulations, appelées personas. Les trois parcours types réalisés ont fait l’objet d’une réflexion plus spécifique concernant le potentiel d’amélioration qualitative de ces trajets et de la motilité de ces personas.

Afin de répondre aux enjeux de mobilité de l’agglomération, nous avons donc sélectionné une liste de mesures cherchant à optimiser les interfaces multimodales et les réseaux viaires. Celle-ci se décline en une série de six mesures matérielles - dites “territoriales” et nécessitant un aménagement spécifique, et huit mesures immatérielles - dites “de gouvernance”, s’inscrivant dans l’action publique ou privée.

En tant que mesures territoriales, nous avons envisagé comme mesure principale un réaménagement des interfaces. En créant un réseau d’interfaces multimodales dans toute l’agglomération, il s’agit de renforcer la connectivité et d’en faire des lieux de destination attractifs et de qualité. En mesures complémentaires, nous proposons un réaménagement des parkings. Occupant beaucoup de place, des parkings souterrains seraient plus adaptés aux endroits où la masse critique est suffisamment grande, afin de dégager de la place pour des espaces publics en surface et de favoriser le report modal entre coteaux et plaine. Un réaménagement des ponts est envisagé pour donner plus de place à la MD grâce à un rétrécissement des voies pour les voitures. De plus, il s’agirait de sélectionner des ponts pour en faire des destinations plutôt que des lieux de passage en les aménageant de façon à créer des espaces publics de loisir ou de détente. Le réaménagement des réseaux de bus permet de combler les lacunes dans le réseau, notamment sur certains axes comme Fully-Charrat. Une réflexion sur l’emplacement des arrêts de bus se fait dans l’idée d’augmenter l’attractivité du réseau par une recentralisation de

parcours utilisateur à Fully



l'offre. Le réaménagement et développement du réseau cyclable s'inscrit dans une stratégie de renforcement de la MD et durable et vise une desserte plus fine. Nous suivons le principe selon lequel, plus les infrastructures pour le vélo sont nombreuses, plus les individus choisissent ce moyen de transport. Finalement, le réaménagement des réseaux piétons est crucial pour connecter les différents points de report modal, notamment parce que tout le monde est piéton à un moment de sa journée et parce que c'est le mode de transport offrant le plus d'accessibilité.

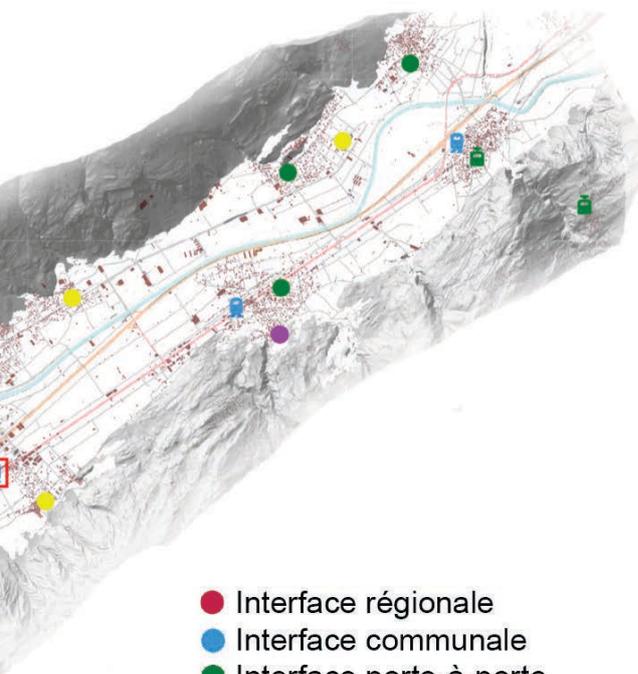
La première mesure de gouvernance, l'aménagement de zones de rencontre permet de créer des espaces partagés autour des interfaces. L'attractivité du lieu est augmentée par un ralentissement de la vitesse de circulation et une réflexion autour du mobilier urbain et de la végétation. Une révision de la politique de stationnement favorisant les parkings aux bons endroits et supprimant des places à d'autres -voir raccourcissant les temps de stationnement, permet de dissuader les individus à utiliser les TIM. Plusieurs mesures concernent le vélo : des initiatives comme les vélo-écoles proposant des excursions pour les cyclistes ayant quelques appréhensions, Bike to Work qui encourage les



carte des typologies d'interface

employés d'une même entreprise à participer à un concours de kilomètres à vélo et qui pourrait se décliner aussi sous forme de Bike to School, ou encore l'idée d'une signalisation plus positive,. Plus en aval, la mobilité d'entreprise amène des réflexions autour de la mobilité des employés et peut se concrétiser par exemple par l'installation de pompe à vélo ou de douches, ou par la mise à disposition de vélos pour les courses professionnelles. Des subventions, par exemple sous la forme de RailCheck destinée non pas seulement aux apprentis et élèves du secondaires mais à tous les élèves du canton (ou sous forme de Bike Check pour l'achat ou l'entretien d'un vélo), seraient une incitation en plus. Ces chèques permettraient aussi de contribuer à une partie des frais d'acquisition du billet Myriade qui offre la possibilité d'utiliser tous les réseaux de transport dans l'agglomération pour un prix raisonnable. Grâce à une application mobile, les trajets les plus avantageux en termes de temps, durabilité et coût seront calculés.

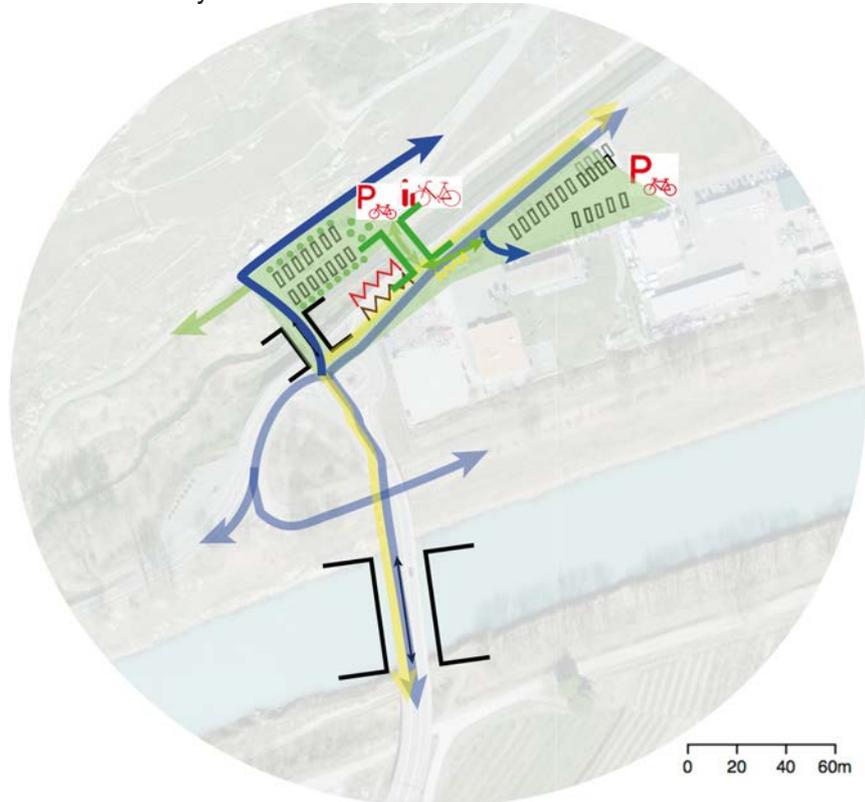
Pour appliquer ces mesures, des lieux adéquats pour aménager des interfaces de mobilité multimodale ont été identifiés. Selon différents critères tels que les infrastructures existantes et la topographie, une typologie a pu être établie, comprenant cinq



- Interface régionale
- Interface communale
- Interface porte-à-porte
- Petite interface de plaine
- Petite interface de montagne

0 500 1000 1500m
Echelle 1:50,000

exemples d'interfaces à Fully



classes : les interfaces régionales, communales (et communales de liaison), porte-à-porte et les petites interfaces de plaine et de montagne. Les mesures sont ainsi adaptées au contexte et au type d'interface. Parmi les trente-neuf interfaces identifiées, quatre ont été étudiées de manière plus détaillée : les gares de Martigny et Charrat, le parking de Branson (Fully) et le parc de Fully. Pour chacune de ces interfaces, nous avons relevé les flux et les infrastructures de mobilité existants. Puis, nous avons déterminé les flux à développer et les infrastructures à installer. Nous nous sommes focalisés sur les accès aux interfaces pour les différents modes de transport en proposant, par exemple, des parkings à vélos de chaque côté des gares ou un arrêt de bus plus centralisé pour l'interface porte-à-porte du parc de Fully. La réflexion autour de l'espace public avait également sa place avec la définition de périmètres de zone de rencontre et la reprise d'arrêts de bus sur plateformes.

Les aménagements de MD prévus par le projet ont un coût moindre par rapport à n'importe quel aménagement en faveur des TIM. En effet, les interfaces restent une solution peu onéreuse car elles se basent sur des espaces publics existants. En prenant donc une fourchette haute, notre projet aurait un coût total de 20 millions. Grâce aux critères de projet d'agglomération remplis, 30% de cette somme sont pris en charge par la Confédération. Le reste devrait donc être assumé par l'agglomération, en créant éventuellement un fond commun entre les différentes communes.

Pour conclure, notre proposition contribue à l'amélioration qualitative des habitudes de mobilité. L'identification des interfaces et leur classification en typologie a permis d'appliquer les mesures de façon cohérente. Il s'agit ainsi de viser un scénario d'altéromobilité, voire de proximobilité. L'évolution de la démographie et de l'économie devra être prise en compte, tout comme la rapidité à laquelle la digitalisation et l'automatisation des transports prennent place dans notre société. Ainsi, ce projet reste un projet d'urbanisme présentant quelques incertitudes mais c'est aussi un projet véhiculant un message d'espoir pour une nouvelle mobilité, et surtout une nouvelle motilité.

**U N E
A G G L O
M U L T I -
P O L A I R E E T
C O N N E C T É E**

**Florian Deschenaux
Amin Ghanin
Leo Biedermann
Yannick Vial**

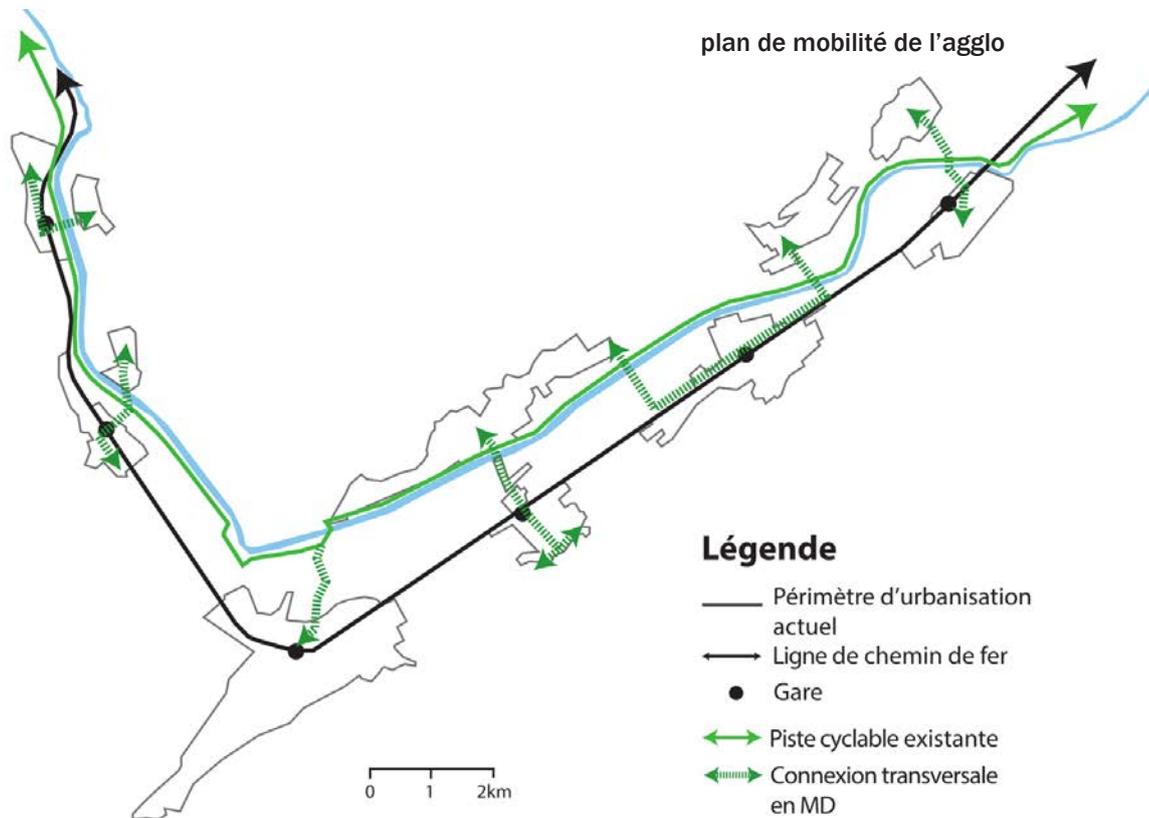
L'agglomération du coude du Rhône est très dépendante de son centre - Martigny - qui concentre la grande majorité des fonctions. Les communes périphériques de plaine sont davantage orientées sur l'habitat. Leur bâti est faiblement dense en raison de la forte proportion de zones villas. Ces communes connaissent donc un problème d'étalement urbain. Au niveau de la mobilité, on constate des déplacements nombreux - en raison du caractère périphérique de ces communes - surtout effectués en transports individuels motorisés. Les réseaux de transports publics et de mobilité douce, quant à eux, desservent de façon inégale et lacunaire les différentes communes périphériques de plaine.

L'usage prédominant des transports individuels motorisés et l'étalement urbain ont des conséquences négatives tant sur le plan environnemental (pollution, pression sur les ressources naturelles), paysager (mitage du paysage par l'urbanisation) que sur le plan social (risque de création de villages-dortoirs). Trois enjeux se dégagent de ces points : contribuer à la transition écologique, protéger le paysage valaisan et favoriser la vie sociale à l'intérieur des communes. C'est de cette réflexion que notre question de recherche prend ses racines : Comment urbaniser les communes périphériques de plaine de l'agglomération du Coude du Rhône tout en veillant à limiter l'étalement urbain et l'utilisation des transports individuels motorisés ?

Trois stratégies d'agglomération

En premier lieu, il s'agit de lutter contre l'étalement urbain par la redéfinition du périmètre d'urbanisation des communes périphériques de plaine. Les zones situées hors du périmètre seront déclassées : aucune nouvelle construction ne pourra être entreprise sur celles-ci. A long terme, ces zones devront être rendues à l'agriculture et/ou à la protection du paysage et de la nature. Les bâtiments devront donc être, dans la mesure du possible, démantelés. Le développement doit donc maintenant s'effectuer vers l'intérieur du périmètre bâti et non par son extension.

En deuxième lieu, il convient de densifier en fonction des réseaux de mobilité afin de permettre aux futurs habitants d'avoir un



accès de bonne qualité au reste de l'agglomération. Fort de notre volonté de réduire l'usage des transports individuels motorisés, nous suggérons de densifier selon l'accès aux mobilités alternatives. Etant donné que les communes périphériques de plaine de la rive gauche du Rhône disposent d'un réseau rapide et performant de transports publics grâce au chemin de fer, il est alors nécessaire de densifier prioritairement les quartiers à proximité directe des gares. Il est aussi important d'établir des connexions transversales de mobilité douce afin de faciliter le rabattement des usagers sur les gares par d'autres moyens que la voiture. Ces connexions se caractériseront par la mise en place d'une piste cyclable parallèle à la route et d'espaces pour les piétons de chaque côté de l'axe. Les flux de mobilité douce doivent donc pouvoir circuler de manière sûre et dans un cadre agréable. Une attention toute particulière sera donc portée à la végétalisation de ces axes et ceci surtout en zone urbaine. Il convient aussi d'augmenter la taille des trottoirs en zone urbaine afin de favoriser les rencontres tout en évitant de bloquer le trottoir. Une fois ces connexions transversales en mobilité douce établies, nous prôtons une densification douce le long de celles-ci. D'une

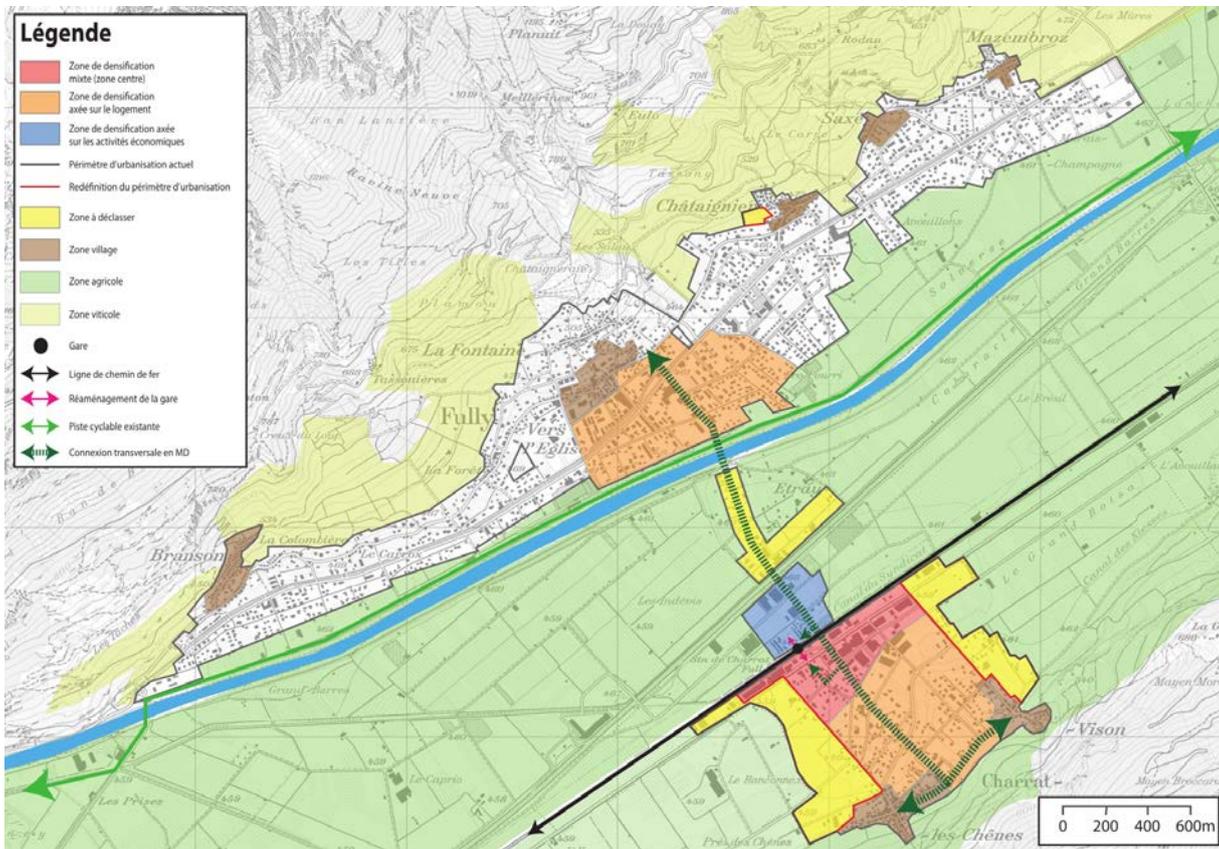
manière générale, la densification doit être pensée selon un axe longitudinal ferroviaire et des axes transversaux de mobilité douce..

En troisième lieu, il s'agit de développer de manière multifonctionnelle les zones à proximité des gares. Cela permettrait la création d'une nouvelle centralité qui contribuerait à améliorer la vie sociale et économique dans le village. La proximité de l'emploi, des services et des espaces de consommation permettrait alors aux habitants de limiter les déplacements intercommunaux. Ce troisième point vise donc une refonte complète des espaces voisins aux gares.

Application localisée de la stratégie d'agglomération

Nous avons choisi de développer plus en détail le cas du quartier de la gare de Charrat, bien que la stratégie puisse s'appliquer à n'importe quelle commune disposant d'un accès direct au réseau ferroviaire. Ce village nous semble intéressant à développer car actuellement il ne possède pas de véritable centre. Il s'agira donc de créer un quartier multifonctionnel et dense autour d'une vraie place de gare. En raison de la petite taille du village de Charrat (environ 1700 habitants), nous avons opté pour le développement du quartier en deux temps : tout d'abord, par la réalisation à l'horizon 2030 d'un premier périmètre, puis d'un second élargi à l'horizon 2050.

Le projet appelle tout d'abord à une redéfinition des flux : la gare doit être réaménagée pour permettre l'accès au réseau de chemin de fer directement depuis le nord. La bretelle qui dessert la route cantonale depuis l'axe Fully-Charrat doit être supprimée. Le flux automobile sera redirigé par un léger contournement. Les axes de mobilité douce devront desservir directement les deux côtés de la gare de Charrat. Il est aussi important de mettre à disposition à la gare de Charrat une station de bikesharing pour encourager les usagers à se déplacer en vélo, station qui fera directement écho à celles déjà en place à Fully et Martigny. Actuellement, une zone d'activités économiques borde les voies de chemin de fer sur le périmètre du projet. Composée pour la grande majorité de hangars, elle ne présente aucune plus-value urbanistique pour le quartier de la gare tel que nous l'imaginons. Nous sommes donc arrivés à la conclusion qu'un



stratégie appliquée à Charrat



plan de projet à Charrat

déplacement de cette zone s'imposait. Nous prônons, de ce fait, le déplacement des activités de ce secteur dans la zone d'activités économiques située tout au nord de Charrat. Il se trouve que cette zone industrielle est aujourd'hui peu utilisée.

Par ailleurs, nous proposons de la mettre en zone de densification axée sur l'activité économique. En faisant l'hypothèse que les activités actuelles se déplacent toutes sur le nouveau secteur - et ceci tout en conservant la même surface qu'elles occupaient précédemment, le secteur verra son indice d'utilisation du sol grimper de 16 à 46%. La zone de destination est donc en mesure de supporter ce changement. En termes urbanistique, l'orientation des gabarits s'ouvre sur la gare et s'articule autour d'elle, laissant ainsi de l'espace pour une place publique. Les structures du plan sont dressées de manière fluide et formellement ordonnées afin de favoriser la mobilité douce entre les bâtiments. Un système de places et de placettes offre de nombreux espaces de détente et de rencontres. Le traitement des hauteurs prend en considération la typo-morphologie de l'espace environnant. Les bâtiments bordant la voie ferroviaire sont les plus hauts (de 13 à 16 mètres), ce qui crée un isolant acoustique physique. D'autre part, les bâtiments délimitant le projet au sud sont de hauteur plus mesurée (de 7 à 10 mètres) afin de ne pas trop contraster avec les zones villas voisines. Par ailleurs, les hauteurs diffèrent à l'intérieur de l'espace du projet, ce qui offre au quartier des lignes d'horizons diversifiées et des ouvertures sur le grand paysage. Le nouveau pôle de la gare accueillera des activités économiques (consommation, restauration, petit artisanat...) et tertiaires (bureaux, services...), des espaces de culture et loisirs tout en veillant à laisser une place importante au logement. Le but est de créer une vraie vie de village dans ce quartier : les places et les placettes pourront accueillir différents événements, les emplois créeront du mouvement et stimuleront la consommation à l'intérieur du secteur. En bref, Charrat aura enfin un vrai centre qui rayonnera au-delà des frontières communales. Effectivement, l'attractivité du quartier de la gare de Charrat pourrait être bénéfique aux habitants de Fully qui pourront s'y rendre plus facilement avec l'établissement de la connexion transversale de mobilité douce.

Conclusion

Ainsi, si notre projet ne manque pas d'ambition dans le sens où il propose une redéfinition durable et assumée du développement urbain de l'agglomération du Coude du Rhône, nos mesures sont aussi pertinentes pour leur faisabilité. En effet, nous avons privilégié les solutions pragmatiques et réalistes pour répondre aux problèmes d'étalement urbain et de prédominance de l'usage des transports individuels motorisés.

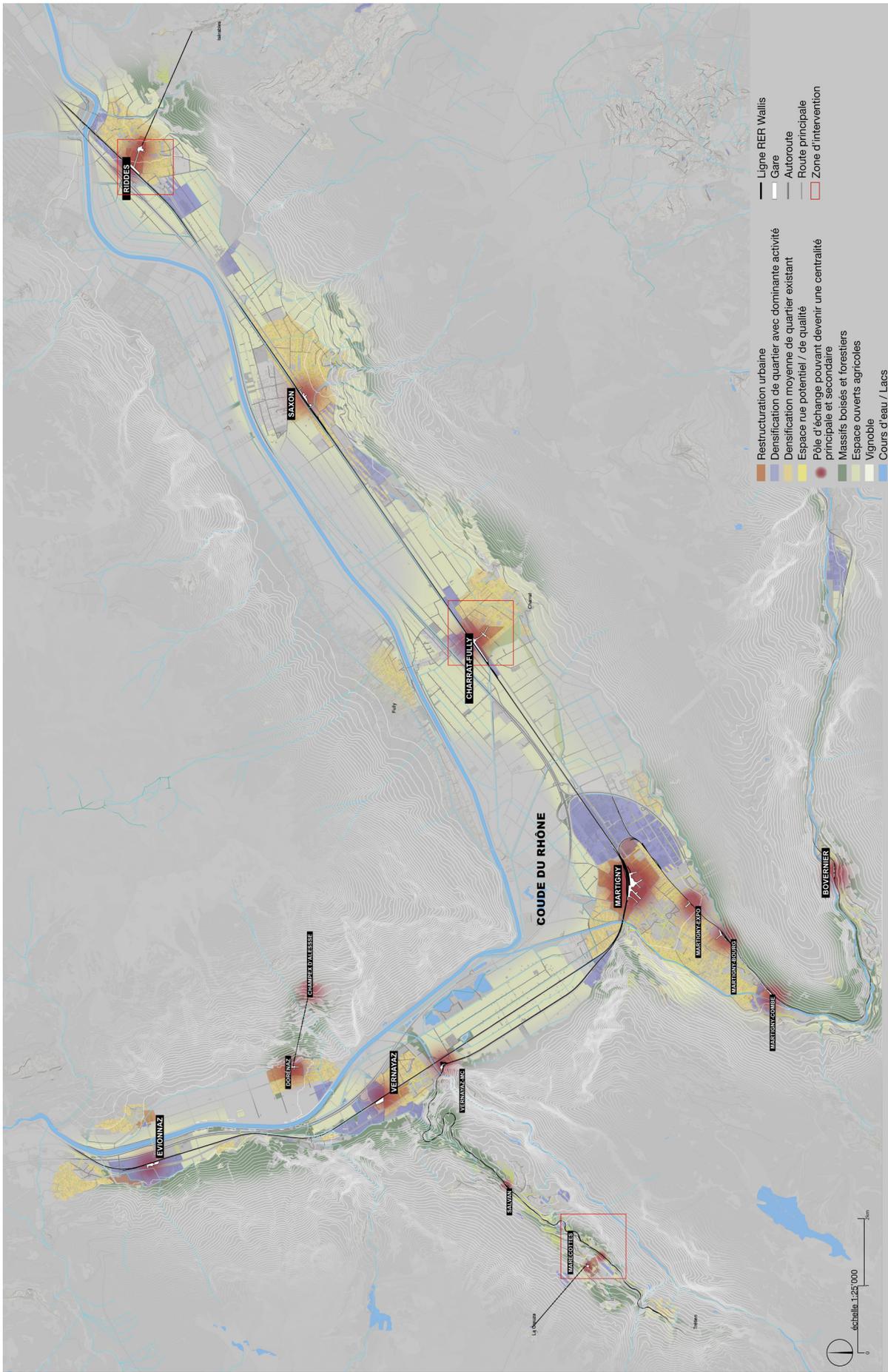
**P L A C E S
E N
R E S E A U**

**Cecile Walder
Fabio El Khoury
Arthur Modoianu
Thibault Brutsch**

A l'horizon 2030, le Département des transports de l'équipement et de l'environnement (DTEE) souhaite augmenter la part de transports publics dans les déplacements à hauteur de 30% - contre 21% aujourd'hui. Afin d'y parvenir, il cherche à renforcer l'accessibilité des divers vecteurs de mobilité, d'une part à travers le développement de la complémentarité entre le rail et la route et, d'autre part, en améliorant l'offre et la cadence du RER Wallis. Il nous est alors apparu important pour notre projet de tirer profit de l'accent mis par la DTEE sur les transports publics, d'autant plus que l'infrastructure ferroviaire est dotée d'un réseau déjà remarquablement performant. En effet, un des principaux enjeux de l'agglomération du "Coude du Rhône" est lié à la mobilité, c'est-à-dire les déplacements continus des individus tant au sein des communes qu'entre celles-ci. Naturellement, ils influencent les liens socioéconomiques entre les habitants de l'agglomération.

A travers notre projet, nous cherchons donc à favoriser la connectivité entre les différentes communes au sein de l'agglomération via l'infrastructure de transport ferroviaire et téléphérique. A partir de cette colonne vertébrale, nous voulons créer des espaces publics en réseau qui inciteraient à l'utilisation des TP et faciliteraient le déplacement sur le territoire. Notre projet, en revalorisant ainsi les places de gare, se définirait donc comme étant aussi un réseau de places.

Les gares existantes sont aujourd'hui limitées à un usage unique : prendre le train. Notre idée, dans une perspective de transition écologique, est de développer des places attractives amenées à devenir de nouveaux pôles urbains connectés par le rail. De façon générale, les places développées autour des gares accompagnent l'espace dédié aux gares et au transport public. Elles soulignent leur importance, et permettent de mieux servir le réseau de mobilité et d'échange en facilitant son usage ainsi que son accès. De plus, les places offrent de l'espace supplémentaire pour organiser l'articulation entre les modes de transport et la circulation des flux de personnes. Ainsi, nous soutenons la mise en place d'un système de complémentarité entre réseau ferroviaire et places publiques, l'un alimentant l'autre en terme d'attractivité et d'usage. Nous cherchons à améliorer les pôles de gares à travers le développement d'espaces publics de qualité qui contribue au rayonnement futur



- Ligne RER Wallis
 - Gare
 - Autoroute
 - Route principale
 - Zone d'intervention
- Restructuration urbaine
 - Densification de quartier avec dominante activité
 - Densification moyenne de quartier existant
 - Espace rue potentiel / de qualité
 - Pôle d'échange pouvant devenir une centralité principale et secondaire
 - Massifs boisés et forestiers
 - Espace ouverts agricoles
 - Vignoble
 - Cours d'eau / Lacs

plan d'agglomération

de l'agglomération Enfin, la trame commune d'espaces publics permet de révéler les spécificités de chaque lieu: sur un territoire aussi étendu et hétérogène que le Bas Valais, tant au niveau naturel et topographique que socioculturel, chaque localité possède ses particularités qui la distinguent des villes et villages voisins. Notre proposition vise à faire du réseau, non seulement un outil de connectivité physique, mais aussi à donner des raisons aux habitants des différents lieux de l'agglomération de se déplacer sur le territoire pour profiter de cette diversité. Notre vision s'est traduite sous la forme de plusieurs principes directeurs, représentant dans les grandes lignes les préceptes qui devront être à l'origine de chaque projet de place de gare afin de correspondre au type d'espace public que nous aimerions développer.

La place de gare idéale doit, être à la fois attrayante, confortable, inclusive et efficace. En effet, jouer sur l'attrait des gares nous paraît être un levier qui permettrait d'accroître la fréquentation de ces places et de ce réseau. Ce moyen inclut la mise en avant des spécificités de chaque localité. Une place, afin qu'elle soit investie, est tenue d'être confortable et donc aménagée de façon à permettre l'attente et la détente. Par ailleurs, il est important que ces places soient inclusives. Considérées comme un bien commun, elles doivent être accessibles à tous. Dans ce sens, nous souhaiterions qu'elles soient pensées avec leurs futurs usagers. L'idée est que les habitants puissent s'approprier au mieux de ces places et de les faire « leurs », à la fois à travers le processus de participation mais également grâce à une liberté et une diversité d'usages. Ces espaces, par leur relation avec les gares, se doivent bien sûr d'être efficaces pour garantir au mieux les fonctions de la gare : fluidité, transferts modaux, connectivité. Sur la base de ces principes, nous avons élaboré un cahier des charges qui liste les éléments à prendre en considération afin de mener un projet de manière cohérente.

Afin d'illustrer notre propos, nous avons choisi comme exemples trois localités au sein de l'agglomération, chacune présentant des spécificités: Charrat-Fully, Riddes et Les Marécottes. Cela nous a permis de mettre notre cahier des charges à l'épreuve dans des conditions distinctes et de réfléchir aux enjeux propres à chaque contexte urbain. Le but étant de renforcer l'utilisation du réseau de

train et le développement des pôles gare. A travers ces exemples, nous avons principalement travaillé à requalifier les zones et à densifier le tissu urbain aux alentours des gares. Nous avons repensé l'accessibilité en transports publics et en mobilité douce avec les centres des localités, ainsi que la revitalisation des abords de la gare, en favorisant l'installation de commerces ou de services.

Ainsi, nous proposons un projet durable et facilement réalisable. Il englobe plusieurs aspects, tel que la mobilité et son efficacité, la qualité de l'espace public et sa dimension sociale, la mise en avant des qualités propres à l'agglomération et le développement urbain de la plaine du Rhône. Cette vision nouvelle du réseau ferroviaire implique la création d'un réseau d'espaces publics de qualité sur une région vaste et éclectique, à la fois agricole, industrielle et touristique, dotée d'une topologie de vallées alpines unique au monde, où le transit est rapide, efficace, confortable et accessible. Finalement, ce projet a l'avantage d'intégrer et de promouvoir l'ensemble des communes de l'agglomération, tout en répondant à la demande d'amélioration de la mobilité prévue par la DTEE. Le projet est aussi adaptable aux préférences des communes et de leurs habitants.



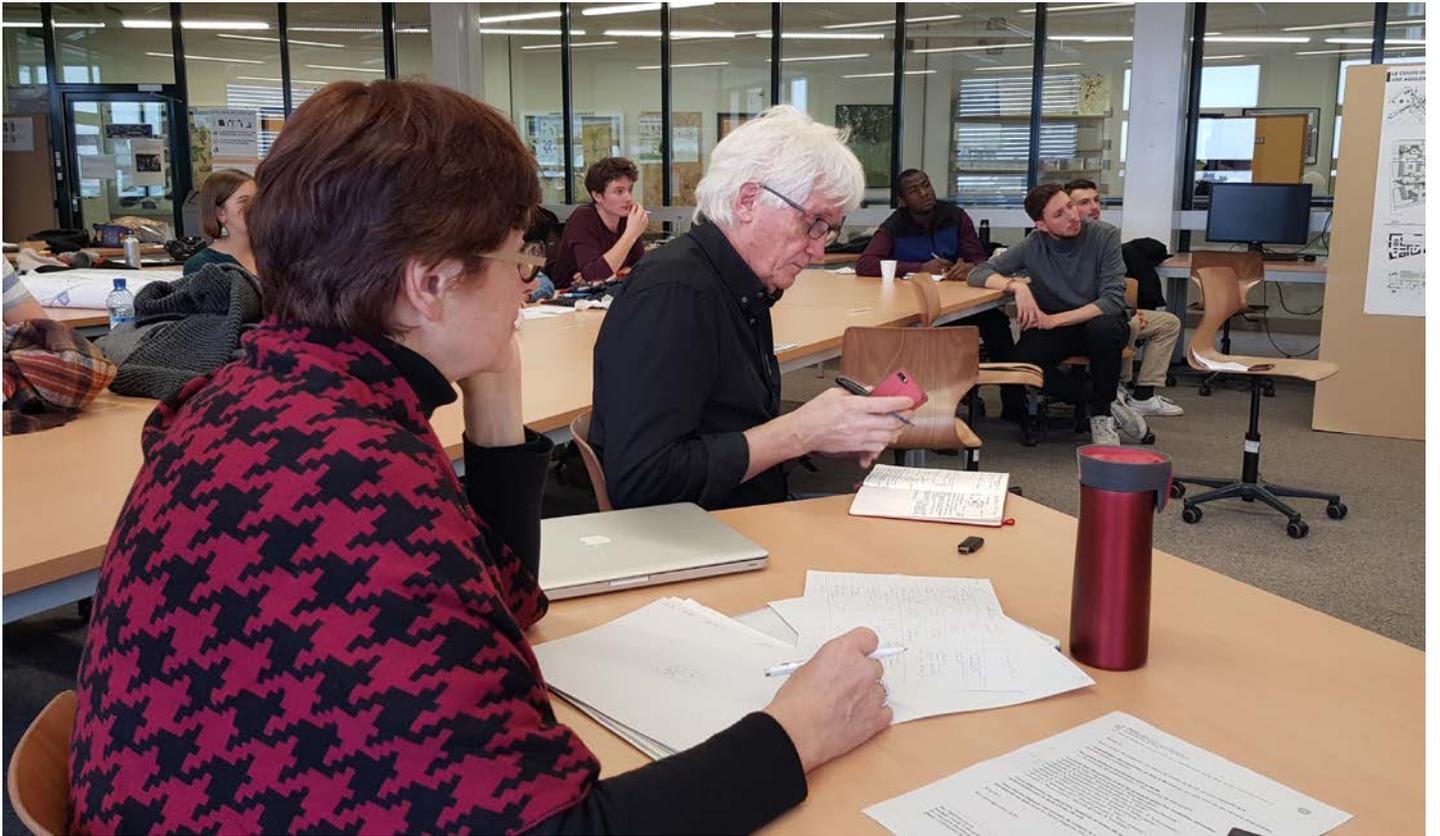
axonométrie type

Espace public, dens

ité et urbanité



présentations finales des étudiants
et discussion entre les groupes



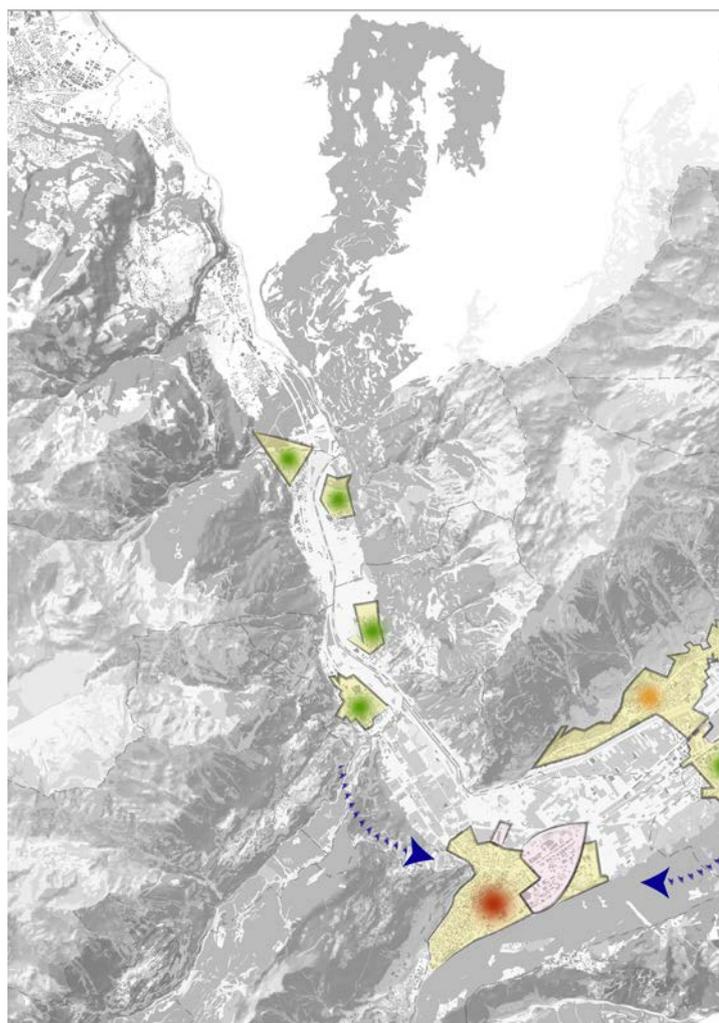
**VITALITÉ
URBAINE
- de fully à
l'agglomération**

**Julien Parini
Manon Boillat
Morgane Deleau**

Dans le cadre du futur PA4, nous avons procédé à un diagnostic sur la région du Coude du Rhône afin d'orienter notre problématique. Nous avons donc relevé trois constats majeurs sur cette entité territoriale.

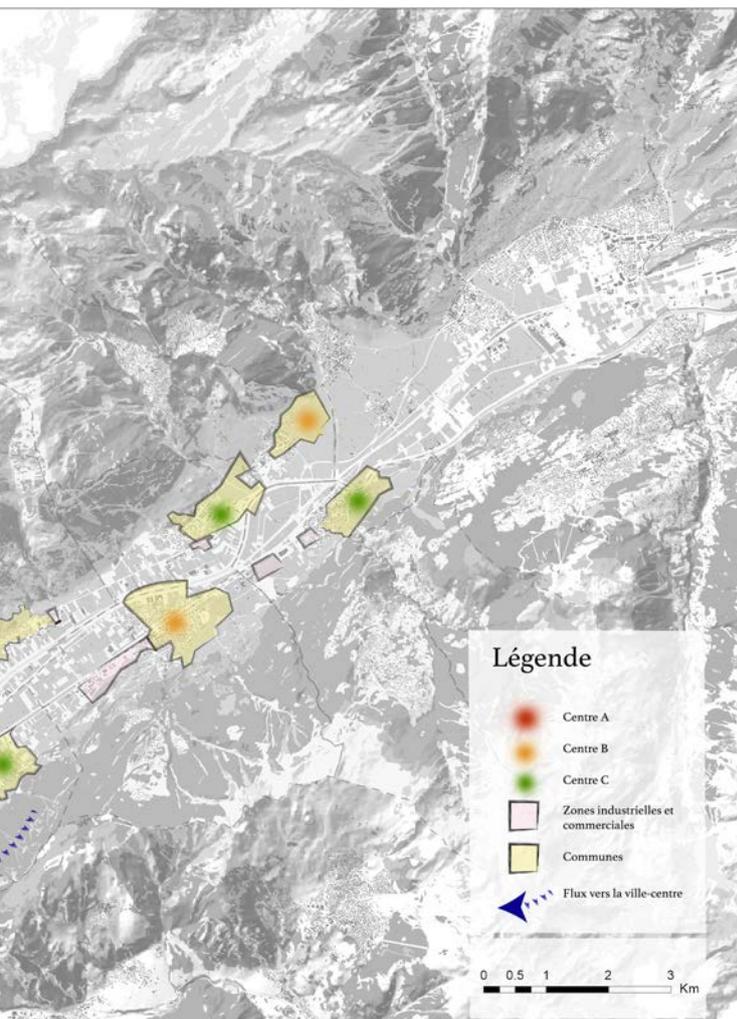
Premièrement, en dehors de Martigny, une pluralité de centres se profilent de part et d'autre de la commune-centre, mais les quatorze autres communes du PA4 semblent surtout concentrer la fonction principale d'habitation. En effet, les chiffres sur les taux de croissance démographique et le pourcentage d'individus qui travaillent en dehors de leur commune de domicile confirment ce constat. ; à l'instar de Fully, qui voit la moitié de sa population émigrer pour travailler. En revanche, la croissance démographique de ces pôles secondaires augmente car l'étalement urbain et le mitage du territoire sont des phénomènes liés à l'ultra-

centrisme. Un troisième constat concerne les zones commerciales périphériques qui prolifèrent au sein de la région du Coude du Rhône, et concourent à désertifier les centres-villes des communes qui perdent donc de leur attractivité. Corrélativement, cette désertification croissante des centres contribuera à concentrer les activités économiques et les emplois dans les grandes villes, ce qui aura pour conséquence de pérenniser l'ultra-centrisme. Sur ces constats, notre problématique est de savoir comment renforcer l'attractivité des espaces urbains dans un contexte



polycentrique. En effet, mettre en place un « polycentrisme valaisan » pourrait concourir à rééquilibrer les rapports inter-communaux tout en limitant l'étalement urbain consécutif à l'ultra-centrisme. L'objectif de la mise en place d'une telle physionomie urbaine est de réduire les distances parcourues par les habitants. Par

conséquent, l'idéal de la ville à courte distance apparaît plus que jamais comme un moyen de contrôler les flux en les réduisant et en proposant des solutions alternatives à la voiture, plus respectueuses de l'environnement. Pour que le polycentrisme soit opérant, il est impératif, à notre sens, de développer des centres attractifs, compétitifs mais aussi et surtout complémentaires dans le cadre d'un projet d'agglomération. En somme, il s'agit surtout de développer un centre adapté aux couleurs locales et de lui permettre de s'autonomiser par rapport à la commune centre.



diagnostic d'agglo

Afin de contrer cette tendance « d'hyper-pôle », nous avons donc hiérarchiser les divers centres en présence au sein de cette région du Coude du Rhône. Après une analyse statistique, nous les avons classés en quatre catégories : les centres A, B, C et D. Notre attention s'est orientée en direction des centres de catégorie B, comptant plus de 3000 habitants et au moins 1000 emplois. Ces derniers présentent le meilleur potentiel de revitalisation urbaine par leur démographie et leur activité économique..

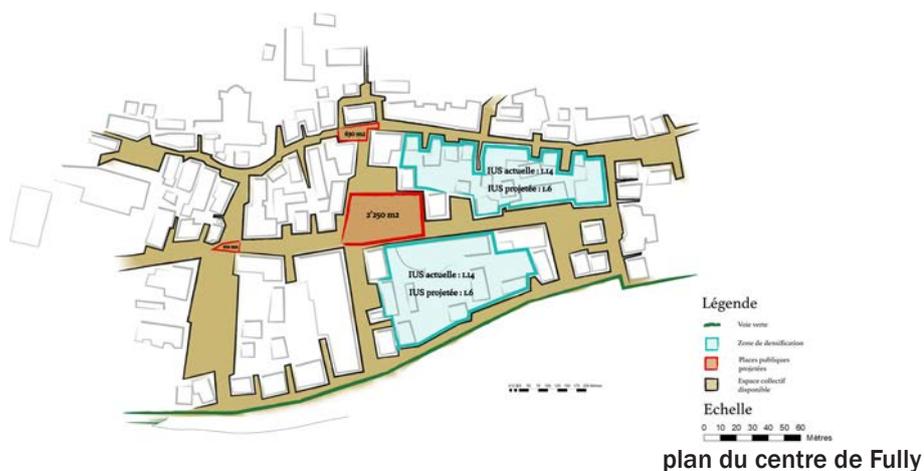
Afin d'illustrer notre propos, nous nous sommes concentrés sur la commune de Fully. Ce choix est justifiable à l'égard de sa population grandissante (9000 habitants donc presque une ville), de son nombre d'emplois (2300), mais aussi à cause de l'étalement urbain conséquent qui forme une nébuleuse sur plusieurs kilomètres. Dans le but de proposer des solutions concrètes et adaptées à la population locale, nous avons donc choisi de diffuser un questionnaire en ligne par le biais des réseaux sociaux. La démarche participative a été concluante puisque nous avons récolté près de 140 réponses de la part des Fulliérains. Les réponses apportées par ces derniers nous ont été d'une aide précieuse puisqu'elle nous ont permis de cibler les enjeux qui ont orienté notre développement stratégique.

Notre projet articule ainsi trois espaces étroitement imbriqués qui forment le centre projeté : l'espace de rencontre, l'espace commercial et l'espace dédié au tissu historique. Le périmètre de l'espace commercial a été défini en fonction d'un centre commercial préexistant ainsi que par quelques vitrines

plan d'actions à Fully



marchandes. Ce choix est justifié à l'égard des réponses des Fulliérains, puisque 38% d'entre eux estiment que l'offre commerciale du centre est moyennement bonne, et 23% affirment qu'elle est insuffisante. Le périmètre du centre historique a été défini quant à lui par l'église de Saint-Symphorien et par la qualité architecturale environnante. Enfin, l'espace de rencontre agit comme un liant entre ces deux types d'espaces puisqu'il s'agit d'une piétonnisation de l'espace sur l'ensemble du périmètre défini. Des places publiques viendraient ainsi renforcer la piétonnisation de l'espace et pourraient accueillir des manifestations culturelles dans le but de renforcer la cohésion sociale. Pour mener à bien ce développement stratégique, nous avons pensé une série de mesures visant à revitaliser le centre-ville de Fully de manière plus précise. Le but n'était ainsi pas de proposer une planification de type top-down, aux habitants de Fully mais au contraire de co-construire l'espace publique en visant un processus bottom-up.



Afin d'appliquer ces mesures dans un délai réduit, nous avons donc imaginé une succession de mesures incitatives et transitoires qui mèneront à la planification à long terme. L'urbanisme transitoire peut donc apparaître comme une étape clé de notre projet puisqu'il permet de valider les espaces d'intervention et les enjeux en testant la viabilité des projets urbains à long terme.

La première de ces mesures sera l'implantation d'un bar éphémère qui prendrait place sur la friche située en plein centre de Fully. En effet, cette installation temporaire permettrait de tes-

ter le fonctionnement et la praticabilité de ce lieu, tout en renforçant les relations sociales entre les habitants. Cette installation, ouverte et sans frontières, véritable lieu de rencontre et d'interactions sociales, pourra, au fil du temps, être accompagnée par diverses expositions ou manifestations qui nécessiteront peu d'infrastructures. La deuxième de ces mesures temporaires permettra, quant à elle, de renforcer cette appropriation « informelle » de l'espace.

En effet, le développement d'une extension du marché hebdomadaire qui sera couverte pourrait concourir à piétonner l'endroit où se trouve actuellement le marché au centre-ville. Nous proposons donc de réaffecter un hangar, se trouvant dans cette zone et anciennement dévolu au vin, en un marché couvert qui nécessiterait peu d'investissements. Cet élément permettrait de répondre à deux objectifs : renforcer les interactions sociales, et mettre en place une offre commerciale forte et différenciée

Cette redynamisation du centre, sera accompagnée par des mesures transitoires pour les commerces de proximité. Premièrement, ces derniers pourraient être présents au marché hebdomadaire et aux différentes fêtes villageoises (comme la fête de la Châtaigne). Pour redynamiser ces commerces, nous insistons sur le bienfait d'une stratégie événementielle. Deuxièmement, afin de lutter contre le vieillissement des commerces, nous pourrions combiner la stratégie du magasin éphémère avec l'idée de coopérative de commerces. Il s'agirait de mettre en place une alternance semestrielle où les commerces (se partageant les frais des locaux par le biais de la coopérative) se répartiraient l'occupation des lieux tous les 6 mois.

Si ces stratégies transitoires permettent de redynamiser le centre-ville, nous pourrions alors envisager nos mesures sur le long terme : par exemple, la piétonisation « informelle » déboucherait sur une piétonisation « formelle », en interdisant l'accès à la voiture dans la zone mentionnée précédemment. Une fois cette piétonisation planifiée, nous l'étendrons aux trois espaces publics envisagés, laissant place à un travail sur l'accessibilité du centre. Celui-ci passera par l'implantation de zones de rencontres dans sa périphérie, le passage en zone 30 de la route

cantonale, ainsi que par le biais de la voie verte et d'une nouvelle ligne de bus plus proche centre.

L'aboutissement de ce projet mènera à une réflexion à l'échelle intercommunale. L'attractivité du centre de Fully, entraînera un prolongement de la voie verte jusqu'à Leytron qui créera un axe de mobilité douce à l'échelle de l'agglomération, et la nouvelle ligne de bus desservant le centre de Fully pourrait être prolongée jusqu'à la gare Fully-Charrat, reliant ainsi ce centre secondaire de l'agglomération au réseau ferroviaire.

future voie verte



DE LA COHÉSION À L'ÉPREUVE DU TEMPS

Valentin Lacroix
Alexandre Bellwald

Le taux de personnes âgées dans la population suisse augmente rapidement. En 2015, 18% de la population était âgée de plus de 65 ans, et selon l'Office fédérale de la statistique (OFS), ce taux atteindra 26,4 % en 2045. Le vieillissement de la population touche de manière plus importante le canton du Valais, avec 19 % de la population de plus de 65 ans en 2015 et 31 % en 2040 selon le scénario moyen de l'Office cantonal valaisan de statistique (OCSP).

Située dans un environnement exigeant, l'agglomération de Martigny dispose d'un espace limité et contraint dans le coude de la vallée du Rhône. Elle intègre plusieurs hameaux et villages isolés ou les seniors n'ont que peu d'infrastructures et d'équipements adaptés à leurs dispositions. Les transports individuels motorisés (TIM) sont très utilisés dans le canton du Valais et l'espace qu'ils occupent dans les lieux urbains reste trop important. Cela peut pousser certaines personnes à la sédentarité. Les transports publics et les mobilités douces (marche, vélo) sont les principaux moyens de déplacement des seniors. Les lieux urbains, notamment les places, les parcs, et les rues doivent être repensés pour promouvoir une mixité fonctionnelle à l'aide d'équipements variés et un mobilier urbain adapté. Le réseau viaire doit également être réaménagé à l'échelle de l'agglomération de façon à garantir aux seniors une accessibilité spatiale en toute sécurité et par les distances les plus courtes dans la mesure du possible. La question suivante se pose alors : Comment constituer un réseau cohérent de lieux urbains intergénérationnels à l'échelle de l'agglomération de Martigny ?

Charte «seniors»

Pour commencer, nous avons élaborer une charte pour régulariser les aménagements en faveur des seniors à l'échelle de l'agglomération. L'objectif est de favoriser une harmonisation des infrastructures et des équipements en complément des efforts fournis par le canton du Valais sur le réseau viaire dont il est responsable. L'application de la charte par toutes les communes de l'agglomération favorisera non seulement la mobilité des seniors, mais aussi celle des personnes à mobilité réduite (PMR). La charte contient principalement des mesures qui ont pour but

d'augmenter l'autonomie et la sécurité des seniors, mais son application doit contribuer à une amélioration de la qualité urbaine profitant à tous. Voici une liste des mesures les plus importantes ci-dessous :

- Assurer un réseau de transports publics à arrêts fréquents et à dessertes étendues.
- Assurer un réseau de voies piétonnes pour se rendre dans les lieux urbains.
- Proposer un réseau de voies piétonnes de la distance la plus courte possible entre les lieux urbains.
- Adapter les lieux urbains aux personnes à mobilité réduite de façon à leur permettre une utilisation aisée et autonome.
- Réduire la présence d'obstacles physiques, les changements de niveau, et améliorer la qualité des revêtements au sol.
- Séparer efficacement et de façon appropriée le réseau de voies piétonnes du réseau routier automobile et du réseau de pistes cyclables.

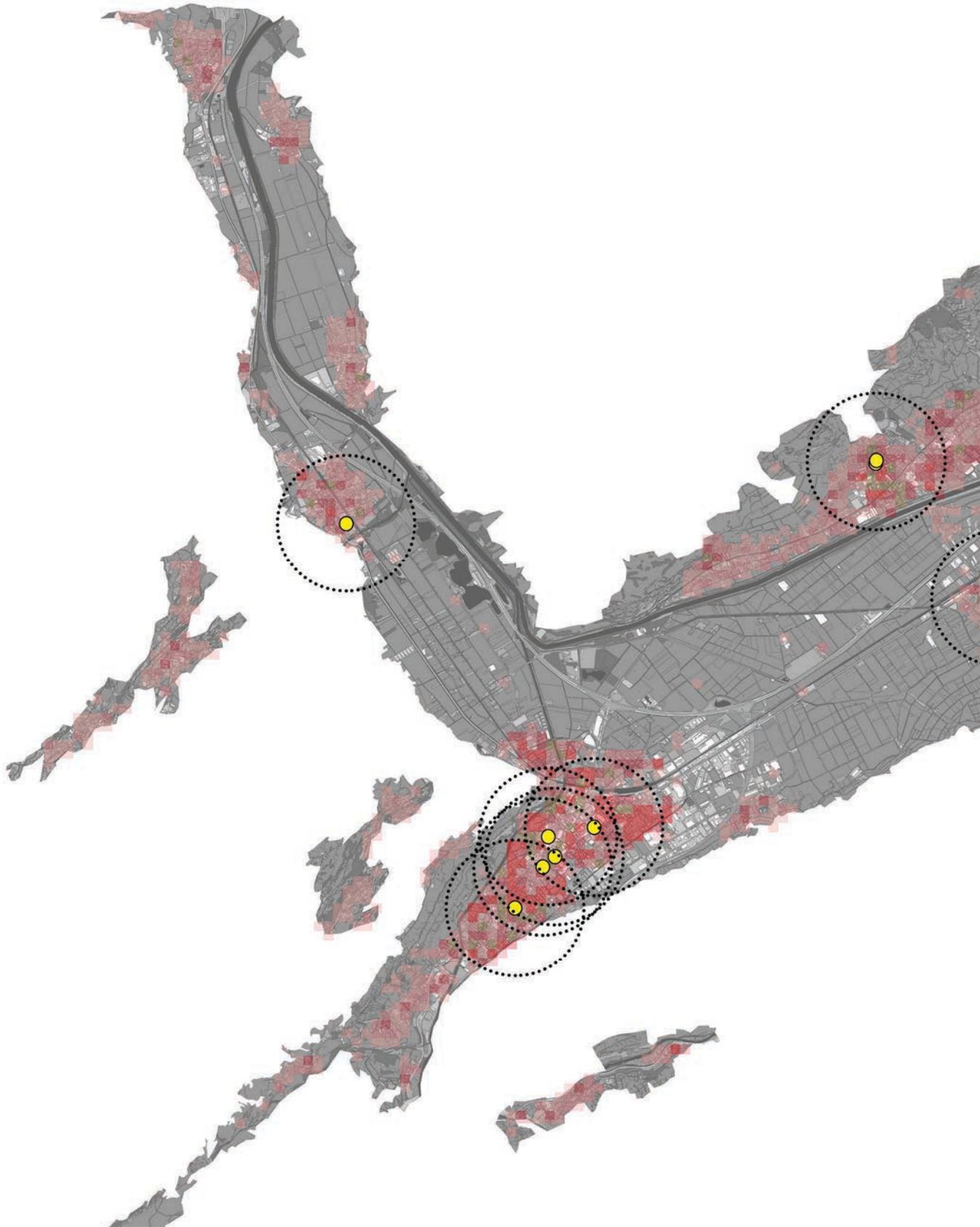
Choix des sites

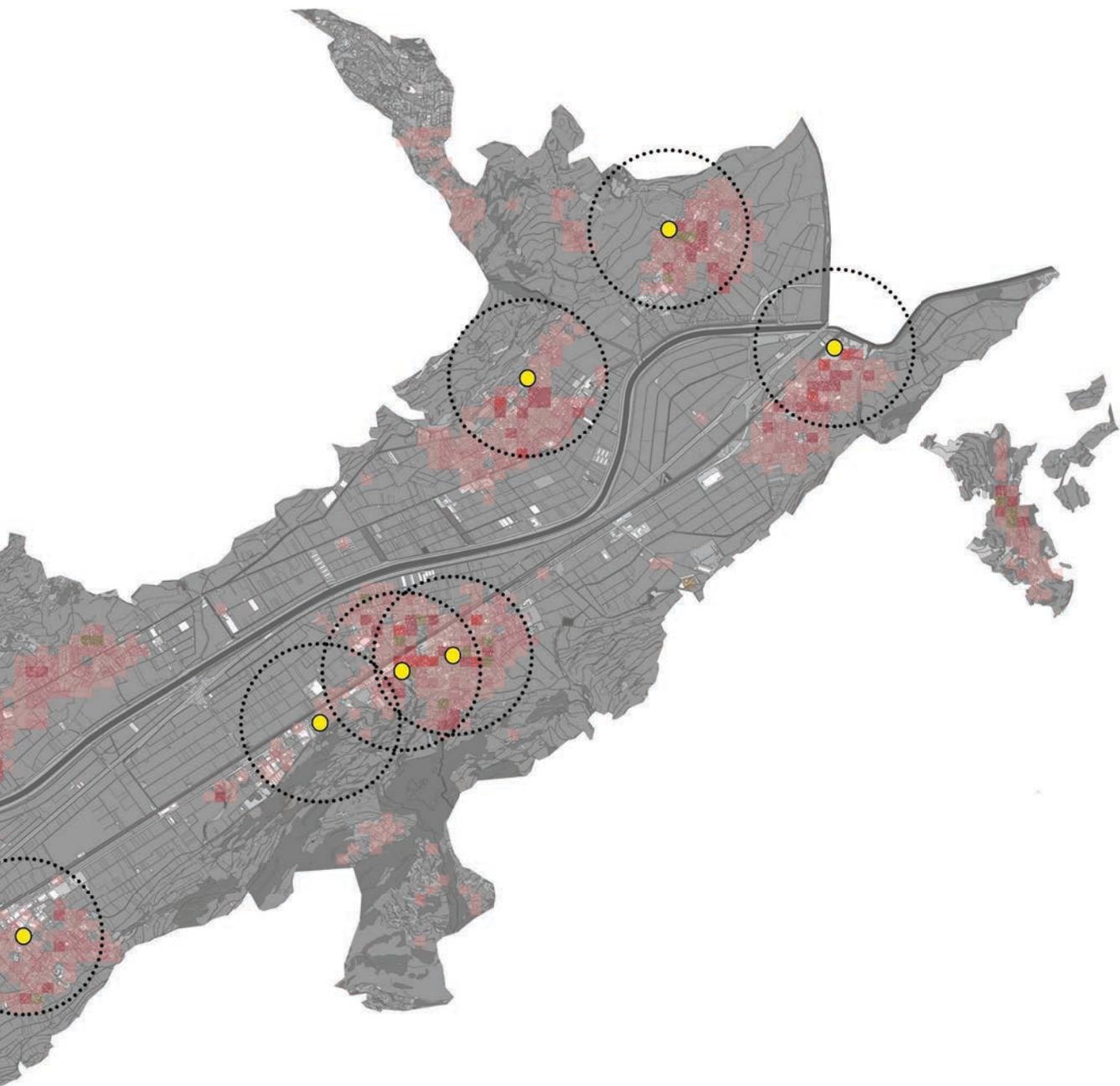
Nous avons décidé de nous concentrer sur deux sites clés. Ce sont deux des sites où la présence de seniors est la plus importante dans l'agglomération (situation des établissements médico-sociaux (EMS), les centres médico-sociaux (CMS) et les foyers de jour de toute l'agglomération dont un rayon de 500 mètres autour de chacun des bâtiments définit un périmètre d'accessibilité alentours). Nous avons choisi les intersections entre ces périmètres afin de concentrer les aménagements au plus près et pour impacter un maximum de seniors.

A cela s'ajoute un deuxième critère qui cible les zones à forte densité d'habitations à l'échelle de l'agglomération. Les zones comprenant plus de 80 habitants par hectare sont celles qui retiendront notre attention en priorité car elles concentrent le plus de personnes, donc statistiquement, le plus grand nombre de personnes âgées.

Dès lors, les deux critères ont fait ressortir des zones sensibles dans huit communes de l'agglomération. Sans surprise, toutes les zones sensibles se situent dans la plaine de la vallée du Rhône et en milieu urbain. Nous avons choisi de nous pencher sur les cas des communes de Martigny et de Saxon car ce sont les deux

carte du projet d'agglo





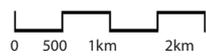
LÉGENDE

 EMS / CMS / Foyer de jour

 Périmètre de 500 m

Densité de population

-  > 80 habitants/ha
-  60 - 80 habitants/ha
-  40 - 60 habitants/ha
-  20 - 40 habitants/ha
-  5 - 20 habitants/ha



communes les plus équipées en infrastructures socio-médicales et en foyer de jour. Mais, elle sont également les plus densément peuplées dans les périmètres de leurs infrastructures.

Application de la charte

Nous avons donc appliqué aux deux sites les mesures de la charte. Tout d'abord, nous avons constaté que les réseaux viaires des deux sites n'étaient, pour la grande majorité, que très peu propice à la marche et n'assuraient donc pas un lien adapté et agréable entre les lieux urbains. Nous proposons donc un nouveau réseau routier dont l'espace public est plus adapté au déplacement à pied et dont la vitesse de circulation des TIM a été réduite. Concernant les routes où la vitesse de circulation est supérieure ou égale à 30km/h, nous avons distinctement séparé les voies piétonnes des pistes cyclables et des voies du réseau routier. Plusieurs mesures ont par ailleurs été appliquées aux rues partagées (20 km/h) : le nombre d'obstacles sur les voies piétonnes a été considérablement réduit, les changements de niveau ont été adoucis pour assurer un franchissement plus aisé,



améliorer l'autonomie dans les périphéries et les villages en zones rurales et de montagne



favoriser la mixité sociale et adapter les lieux urbains pour les seniors

sans l'aide d'une tierce personne, et les revêtements de sols ont été choisis afin d'éviter, au maximum, les irrégularités et les dangers liés au climat.

Conclusion

Les villes de Martigny et de Saxon ont servi d'exemples pour illustrer différentes façons d'appliquer la charte proposée. Nous voulons démontrer que la charte est un outil qui permet d'offrir un milieu construit plus propice aux déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR).

Cependant, afin d'acquérir une vision plus précise et pour aménager les lieux urbains choisis de manière optimale, il sera nécessaire de préciser les critères de sélection des zones sensibles en se basant sur l'évolution du nombre d'habitant par commune ou le taux d'habitants de plus de 65 ans par commune par exemple. Il sera également judicieux d'étudier plus précisément les lieux les plus utilisés par les seniors dans les différentes communes et de consulter la population pour appréhender au mieux les habitudes et les désirs d'utilisation de chacun dans ces lieux urbains.



améliorer l'autonomie des personnes a mobilité réduite



augmenter la sécurité des PMR dans les lieux urbains

**De la
FRAGMEN
TATION à
L'ARTI
CULATION**

**Edward Tourtelotte
Johans Figueroa Sanchez
Moutari Adamou Ango
Darell Bloch**

Suite à plusieurs visites de terrains et des entretiens semi-directifs auprès de la population, notre diagnostic a permis de définir les éléments suivants :

-il existe une fragmentation territoriale qui est créée par les différentes voies de communications, à savoir l'autoroute, la voie ferrée et les routes. Celles-ci scindent le territoire et créent une imperméabilité entre les différentes strates fonctionnelles de l'agglomération.

-les zones industrielles et artisanales sont trop étendues par rapport à la taille des centres urbains. À terme, ces zones risquent d'empiéter fortement sur les espaces dédiés à l'agriculture.

-la pollution et les nuisances venant des zones industrielles et des grands axes de communications, peuvent nuire aux espaces naturels limitrophes.

Cette fragmentation pousse à adopter une vision territoriale basée sur les différentes zones fonctionnelles, non communicantes et peu imbriquées les unes aux autres.

Cette vision est représentée par le schéma ci-contre qui montre les aires urbanisées, industrielles et commerciales. On peut remarquer que l'espace laissé aux zones agricoles et aux zones agricoles protégées est restreint, fragmenté et interrompu.

La solution à la fragmentation du territoire de l'agglomération se trouve ainsi dans l'articulation des différentes strates fonctionnelles de l'agglomération.

La carte de la synthèse du projet d'agglomération représente le territoire après les interventions prévues. Sont représentés les différents types d'agriculture, implantées ou renforcées à travers le projet d'aménagement, ainsi que la frange péri-urbaine de Martigny, qui a été réorganisée afin d'incarner l'articulation territoriale entre la localité et son agglomération. Les autres zones urbanisées de l'agglomération, seront les prochains sites d'intervention à l'horizon 2050. Le travail des



espaces péri-urbains de l'agglomération du coude du Rhône se compose donc par :

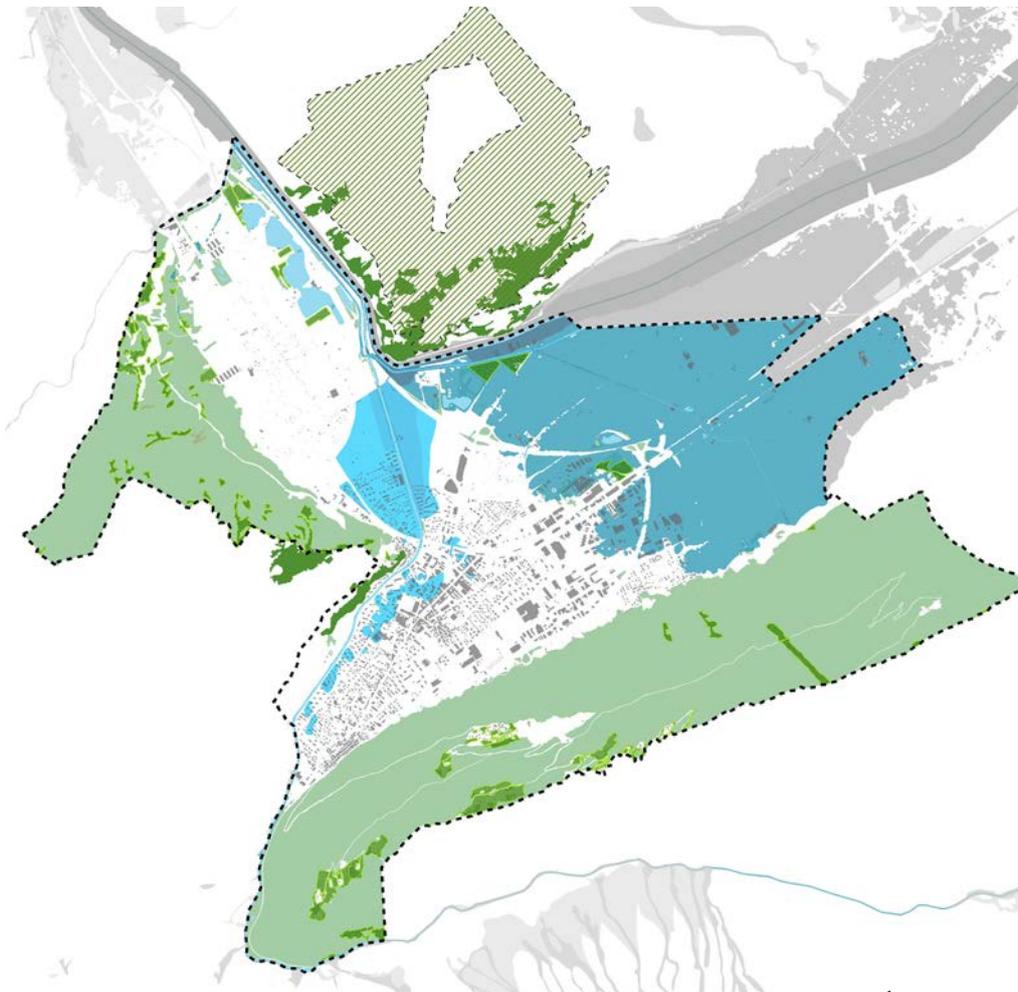
- Un travail sur la densification des espaces bâtis et de limitation de l'étalement urbain et industriel
- L'introduction de l'agriculture peri-urbaine
- La création d'axes d'articulation verts liant les strates fonctionnelles

Le projet permettra donc d'articuler Martigny à son agglomération d'un point de vue fonctionnel et territorial. Il permettra de créer une entité régionale tendant vers la transition écologique, avec une mise en avant de l'agriculture et des modes de vies s'éloignant de l'usage de la voiture. Les 4 stratégies permettant d'arriver à une agglomération défragmentée d'un point de vue territorial sont les suivantes :

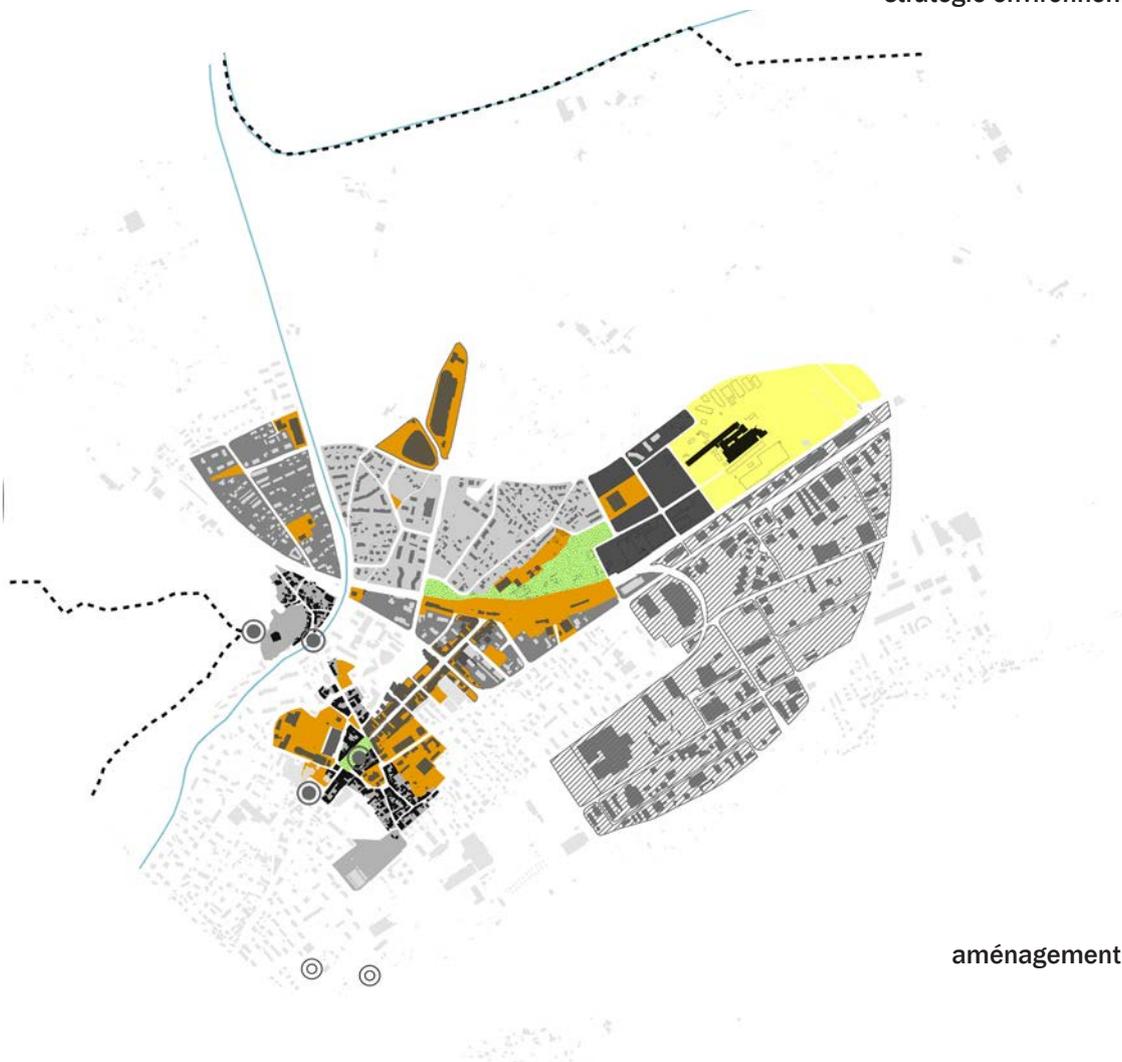


1. Reconnaître la valeur environnementale du corridor écologique du Rhône :
 - Intégration du Rhône et de ses affluents comme élément structurant du territoire et du paysage local
 - Protection contre les risques d'inondation
 - Protection des forêts et des autres zones à haut potentiel de biodiversité
2. Protection et promotion de l'agriculture
 - Protection et optimisation de l'agriculture déjà présente
 - Introduction de l'agriculture péri-urbaine
 - Diversification et mise en place de subventions
 - Innovation et progression de l'agriculture dans l'économie
3. Densification et développement des zones urbaines et péri-urbaines
 - Conservation et protection du patrimoine matériel et immatériel
 - Contenir les zones industrielles et artisanales
 - Densification horizon 2030 avec les éco-quartiers de Martigny
 - Densification horizon 2050 pour les autres localités
 - Activation de pôles infrastructurels et d'équipements publics
4. Axes d'articulation :
 - Intégration d'axes de mobilité douce sur toute l'agglomération
 - Arborisation des axes urbains et péri-urbains
 - Maximisation du potentiel écologique des transitions territoriales fonctionnelles

Plus concrètement, ces mesures vont d'abord prendre forme à l'intérieur de la pièce sélectionnée, qui se situe dans la frange péri-urbaine allant de l'Est de la gare de Martigny, jusqu'à l'ancienne usine d'aluminium. Le plan d'aménagement de cet espace comprend entre autres la rénovation de la place de la gare, l'introduction d'un espace d'aération vert derrière la gare, la création d'un pôle scolaire, la construction d'un éco-quartier, la réaffectation de l'usine d'aluminium, et l'introduction de différents types d'agriculture sur les parcelles plus proches de l'autoroute. L'aménagement de cette pièce sera ensuite un modèle pour les autres sites de l'agglomération, ces derniers étant programmés pour 2050.



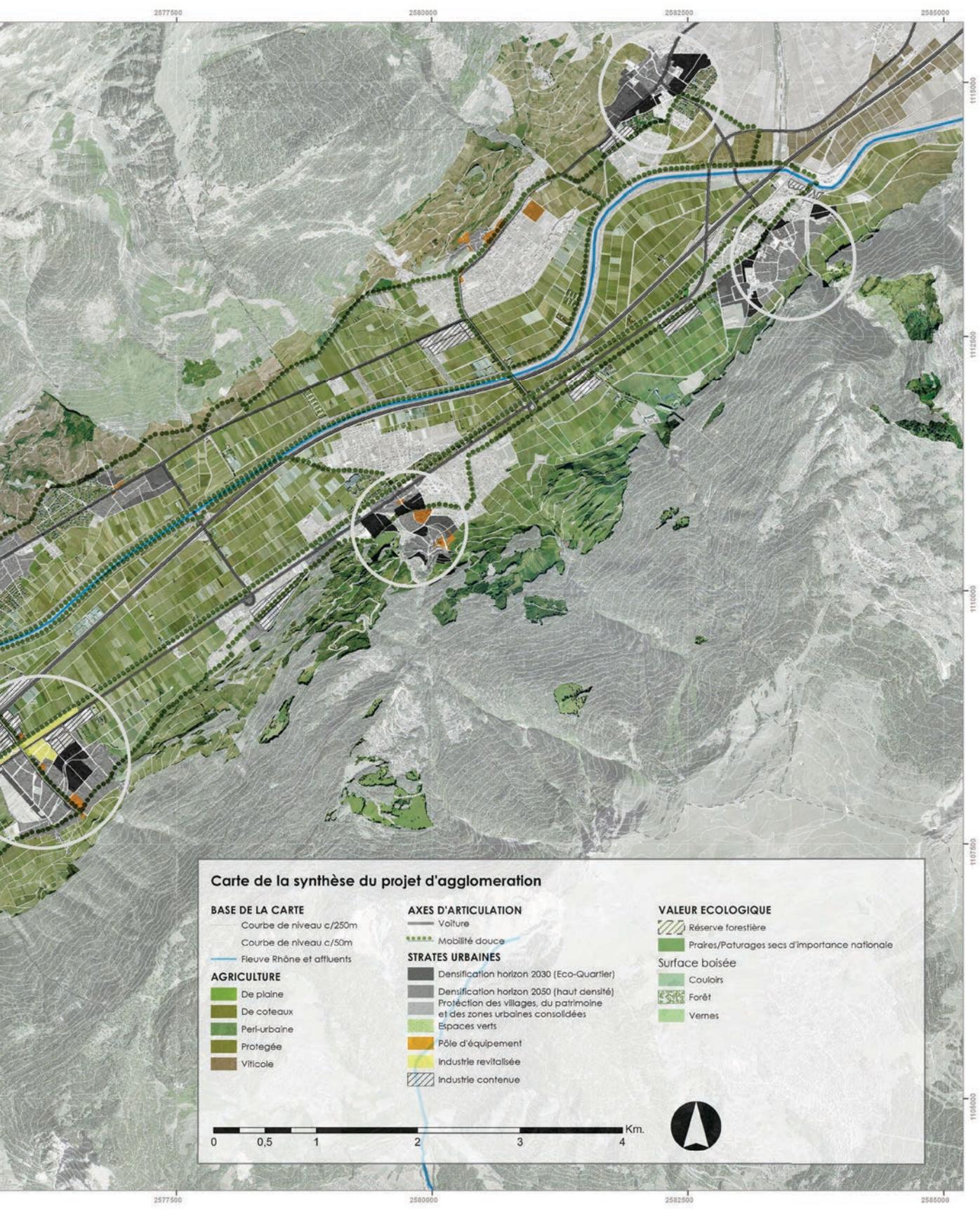
stratégie environnementale - Martigny



aménagement urbain - Martigny

carte du projet d'agglomération





Carte de la synthèse du projet d'agglomération

BASE DE LA CARTE

- Courbe de niveau c/250m
- Courbe de niveau c/50m
- Fleuve Rhône et affluents

AGRICULTURE

- De plaine
- De coteaux
- Peri-urbaine
- Protégée
- Viticole

AXES D'ARTICULATION

- Voiture
- Mobilité douce

STRATES URBAINES

- Densification horizon 2030 (Eco-Quartier)
- Densification horizon 2050 (haut densité)
- Protection des villages, du patrimoine et des zones urbaines consolidées
- Espaces verts
- Pôle d'équipement
- Industrie revitalisée
- Industrie contenue

VALEUR ECOLOGIQUE

- Réserve forestière
- Praies/Paturages secs d'importance nationale
- Surface boisée
- Couloirs
- Forêt
- Vernes



2577500 2580000 2582500 2585000 1107500 1110000 1112500 1115000

