



U.D.4.2

SECTEUR STRATÉGIQUE « PÉRIMÈTRE DE LA GARE »

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

Description

État actuel

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

État attendu

Une telle surface vide, non qualifiée, en plein cœur de Martigny, dans un lieu hautement stratégique, mérite des réflexions en amont entre les différents acteurs concernés afin d'esquisser ses futurs contours urbanistiques, son caractère ou encore l'organisation des diverses fonctions. Les premières réflexions vont dans le sens du maintien d'une fonction « logistique » du secteur, tout en ne fermant pas la porte à la création de logements. La possibilité d'y implanter des activités et services, notamment du domaine tertiaire, reste également ouverte. Les constructions futures veilleront à atteindre une haute efficacité énergétique, à minima selon les prescriptions légales en la matière, ainsi qu'à intégrer des solutions constructives afin de se prémunir contre les nuisances sonores environnantes.

| Surface ^{ha} | Densité ^{hab+ampha} | Augmentation ^{hab+emp} | Qualité de desserte TP |
|-----------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------|
| 2.6 | 250 (IUS=1.2) | 650 | A |

Opportunité et utilité

Opportunité : Cette mesure répond aux besoins (2.4) d'atténuer la pression foncière pour préserver les espaces ouverts et garantir une bonne qualité de vie, (2.2) de répartir efficacement les dynamiques territoriales tout en (2.1) en coordonnant leur planification avec le réseau de transports publics et de mobilité douce ainsi que (3.2) de pallier les déficits de qualité des constructions et des aménagements extérieurs, là où cela est nécessaire. Aujourd'hui essentiellement en zone d'intérêt général, une étude plus approfondie du secteur doit être lancée afin de déterminer l'opportunité ou non d'y implanter des activités tertiaires privées. Cela permettrait d'instaurer une mixité « logistique – activités » dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et d'une visibilité très intéressante. Dans tous les cas, l'image et la qualité de ce site se devront d'être améliorées.

Utilité : CE2 : l'utilité principale de cette mesure est de développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti dans un secteur hautement stratégique pour l'agglomération. CE1.2, CE1.3 : de par son aspect central et son lien direct avec la gare de Martigny, cette mesure vise l'amélioration de l'intermodalité et la régulation active de la demande en mobilité ainsi que l'amélioration du système de transports publics.

| | | | |
|---|---|---------------------------------|------|
| Coordination entre transports et urbanisation | Ce secteur est en directe proximité de la gare de Martigny et comprend dans son périmètre la gare routière des bus urbains et régionaux. En fonction des affectations futures, il conviendra de limiter l'accès TIM afin d'éviter une augmentation du trafic dans le centre-ville et favoriser le recours aux TP. En matière de modes doux, ce secteur central sera irrigué par les nombreux itinéraires existants ou prévus au travers de ce projet d'agglomération. (c.f PM.4.2 « Interface de la gare de Martigny ») | | |
| Réalisation | | | |
| État de coordination dans le PDC (au 01.01.21) | Pas concerné | | |
| État de planification | Études préliminaires en cours | | |
| Calendrier de mise en oeuvre | Études préliminaires : 2021-2024 Projet de détail (Concours, PAS si modif. du PAZ) : 2024-2028 Phase de réalisation : 2028-2032 | | |
| Autres | | | |
| Fiches concernées du PDC | C.2, D.1, D.2, D.4, D.5 | Fiches concernées du PDi | U1.2 |
| Lien avec les autres mesures | PM.4.2 Interface de la gare de Martigny PMD.4.1.2 Liaison cyclable entre Martigny et Fully PMD.4.1.3 Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération U.EP.4.1 Requalification des espaces publics U.EP.4.2 Requalification des espaces publics : axe structurant Gd-St-Bernard U.EP.4.4 Requalification des espaces publics : axe structurant avenue du Simplon U.N.4.2 Nature en ville | | |
| Impact sur les domaines transversaux | La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) : <u>Nature / environnement</u> <input checked="" type="checkbox"/> Environnement gris : OPA ir / OPB / ORNI / OPAM / OSites <input type="checkbox"/> Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN <input type="checkbox"/> Dangers naturels <u>Agriculture</u> <input type="checkbox"/> Surfaces d'assolement | | |
| Documents mis à disposition | - | | |



Plan de situation

État juin 2021, périmètre évolutif

