

PM.4.1

INTERFACE DE LA GARE DE MARTIGNY

Catégorie	Plateformes multimodales	Coût	8'960'000 CHF HT	Priorité	A
Instance(s) responsable(s)	Commune de Martigny	Instance(s) concernée(s)	CFF, TMR, SDM, Association Train Nostalgique du Trient		
Stratégies sectorielles	S.TP.1, S.TP.2, S.TP.3, S.U.1				



Description détaillée

État actuel

Lieu d'intermodalité (nœud ferroviaire transfrontalier/national/régional, point central de rabattement des bus régionaux et urbains, etc.), la gare de Martigny souffre de son caractère très routier. Aujourd'hui, la place de la gare se réduit à un grand carrefour, la gare routière à une importante surface de bitume avec peu de qualité. Actuellement, les CFF mènent différents travaux pour une amélioration du confort des usagers (correction des voies pour accueillir des trains de 400m de long et permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite et nouveau passage inférieur pour mieux desservir les voyageurs désireux de rejoindre la ligne Martigny – Le Châble/Orsières).

En contact direct avec la place de la gare, les réaménagements de l'avenue de la Gare et de la rue de la Maladière sont en cours. Y sont notamment prévues des places de dépose-reprise (Kiss and Ride) et des places taxi en lien avec l'interface ferroviaire.

État attendu

La mesure concernant l'interface de la gare de Martigny prévoit le réaménagement entier de la gare routière. Le projet comprend huit quais bus (compatibilité LHand) pour les besoins (existants et futurs ; TRV et trafic local) des lignes en rabattement sur la gare principale. Une zone d'attente de qualité (linéaires de bancs, marquise, arborisation, etc.) est également prévue de manière à proposer une réelle amélioration des services pour l'utilisateur (bornes d'informations en temps réel).

La suppression des fuseaux de voies industrielles (transfert rail/route) permettra de disposer d'un espace supplémentaire (nouveau quai pour la ligne TMR-MO) et de rapprocher la gare routière de la gare ferroviaire pour le confort des usagers (meilleure lecture du site pour de bonnes conditions de transbordement, mise en place d'une signalisation et d'un jalonnement). Dans le cadre du réaménagement de la gare routière, les places de stationnement vélo existantes seront remplacées (environ 150 places couvertes, dont 30 sécurisées). Les places de stationnement P+rail (CFF) et Mobility sont repourvues à proximité (dans les mêmes proportions – 35 à 40 places) soit dans un éventuel parking souterrain (mutualisation avec le besoin stationnement des projets urbains du secteur) soit dans le parking communal aujourd'hui dévolu entièrement à du stationnement de type P+rail.

Finalement, la place de la gare (devant le bâtiment CFF) et ses abords seront requalifiés (piétonnisation) pour proposer aux usagers une véritable place avec une identité et une qualité de l'espace public en cohérence avec les récents réaménagements sur les deux axes principaux (avenue de la Gare et rue de la Maladière) et les développements urbanistiques à proximité.

Opportunité et utilité

Opportunité : La mesure répond au besoin d'action (1.1) d'améliorer l'accessibilité à la gare de Martigny pour les déplacements de/vers l'agglomération. Il s'agit d'un enjeu majeur notamment en termes de report modal. Son interface doit pouvoir faciliter et rendre plus attractifs les rabattements en bus, en vélo et à pied (maillage et sécurisation) sur les réseaux ferrés nationaux et régionaux.

Utilité : CE1 : l'utilité principale de la mesure est l'amélioration des conditions d'accès aux transports publics. En effet, l'optimisation du confort pour les usagers permet de faciliter et de revaloriser l'accès aux transports publics et de disposer de toutes les conditions favorables à une meilleure intermodalité.

CE2 : la création d'une zone d'attente arborisée en plein centre-ville permettra d'améliorer la qualité de cet espace public structurant qu'est la place de la gare.

CE3 : cette mesure permet de réduire les potentiels accidents dans cette zone où se concentrent différents usages (voiture, bus, piétons). Les fonctionnalités du site seront redéfinies afin de séparer les modes (piétonnisation, accès bus uniquement, etc.) et de réduire les points de conflits.

CE4 : le réaménagement de l'interface de la gare routière aura pour conséquence une nette amélioration de la part modale des transports publics et de la mobilité douce ayant un effet direct sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.



Réalisation

État de coordination dans le PDc (au 01.01.20) Coordination en cours

État de planification L'état de planification 1 est atteint.
Plusieurs variantes d'organisation et d'aménagement du site étudiées (2019-2020).
Contacts récents avec tous les acteurs du site (fin 2020 – courant 2021).

État « prêt à être réalisé et financé » L'état « prêt à être financé » est atteint.
Avant-projet (2021) (intégrant un éventuel parking en sous-sol, le devenir des voies ferrées industrielles qui devraient « déménager » d'ici 2022, etc.).
Projet d'exécution (2021), expropriations (2021), mise à l'enquête (2022).

Calendrier de mise en oeuvre Date prévue du début des travaux : mi-2024 (suite aux travaux des voies TMR – 2023)
Date prévue de la mise en service : fin 2025

Financement

Montant estimé 8'960'000 CHF HT **Demande de cofinancement** Oui

Clé de répartition

Canton (1%)	Commune(s) (99%)	Tiers (-%)
80'000 CHF HT	8'880'000 CHF HT	- CHF HT

Autres

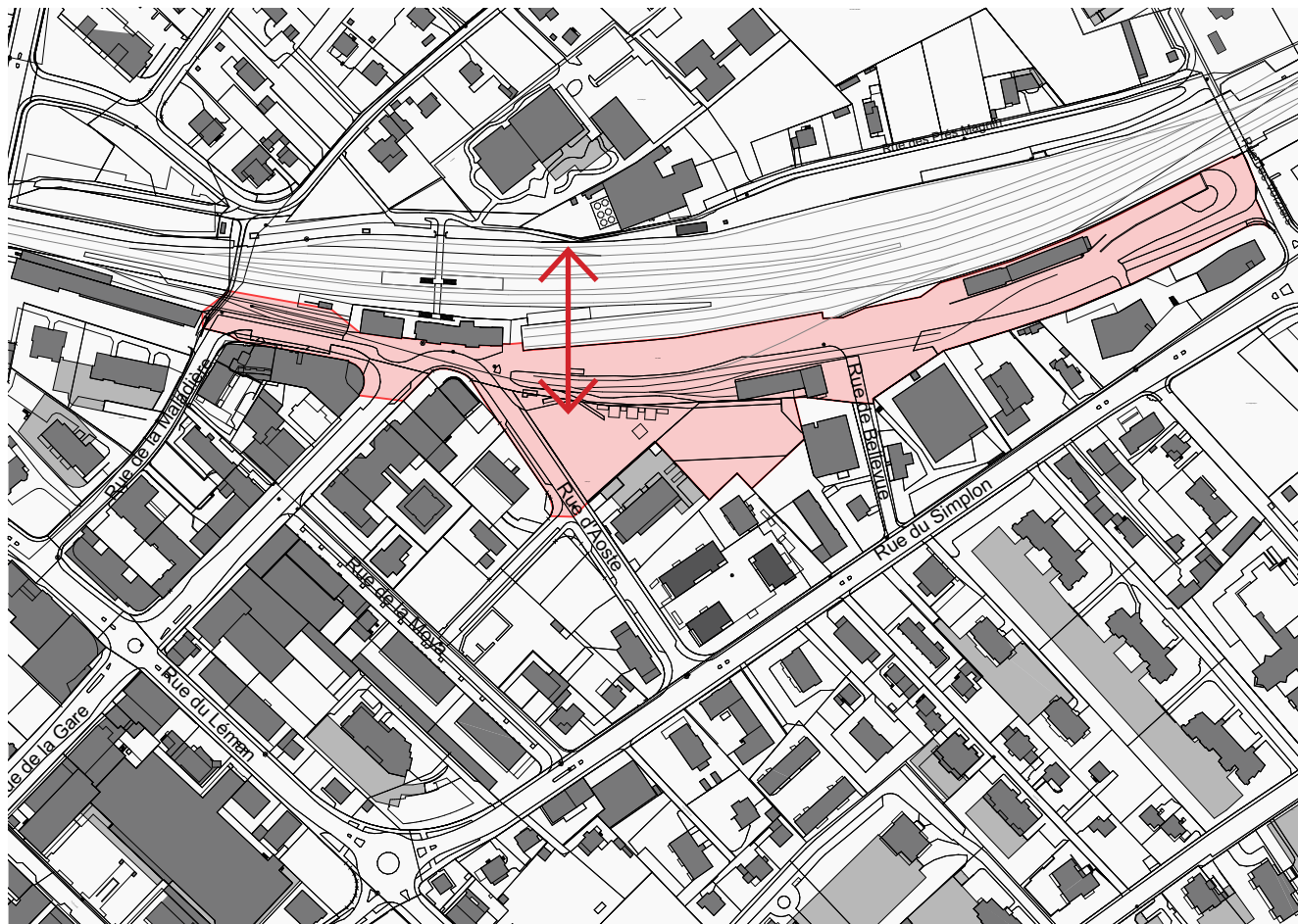
Fiches concernées du PDc D.1, D.2, D.3 **Fiches concernées du PDi** M3, M4

Lien avec les autres mesures Cette mesure est en lien avec la mesure TP.4.1 – électrification du réseau de bus urbain, en raison des éventuels besoins en termes de bornes de recharge.
Cette mesure est également en lien avec les fiches de documentation concernant les transports publics de manière générale TP.4.2, TP.4.3 et celles concernant la gestion de la mobilité GM.4.1, GM.4.2.
Cette mesure est en lien avec les projets de densification U.D.4.1 – densification des secteurs stratégiques de Prés Magnin, U.D.4.2 – périmètre de la gare, U.D.4.5 – ancienne usine d'aluminium et les mesures en lien avec la requalification des espaces publics sur l'axe structurant du Gd-St-Bernard – U.EP.4.2.

Impact sur les domaines transversaux La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) :
Nature / environnement
☒ Environnement gris : **OPA**ir / **OPB** / ORNI / **OPAM** / OSites
☐ Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN
☐ Dangers naturels
Agriculture
☐ Emprises sur la zone agricole/ SDA
Le secteur de la gare se situe dans le domaine attenant du réseau ferré concerné par l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et est concerné par l'exposition au bruit du trafic ferroviaire (Lr_Jour).

Documents mis à disposition

- Charte des gares régionales appliquée au RER Valais/Wallis (Charte des bonnes pratiques et directive financière) (SDM, 2019)
- Gare de Martigny, propositions de réaménagements à court terme (Citec, atLB, Moret & Associés, 2013)

Plan selon état d'avancement

Source : Services techniques de Martigny (2021)