

### 4.1.3. Transports individuels motorisés

#### Besoins d'action

- Compléter le réseau secondaire et réguler les transports individuels motorisés pour les maintenir en dehors des centres urbains et garantir une certaine qualité de vie.
- Tirer profit des énergies renouvelables ainsi que des nouvelles technologies pour une mobilité plus durable.

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

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

Un concept stationnement est défini à l'échelle de l'agglomération (figure 9). Ce dernier détermine les principaux parkings et leur fonctionnalité (P+rail, P+R, parking de covoiturage ou parking de captage). L'objectif des parkings de captage est de retenir les voitures aux limites des centres, où l'espace public doit être de qualité. Un concept de signalisation et de jalonnement (panneaux statiques et dynamiques) en lien avec le schéma de circulation de la ville est prévu d'être mis en place afin d'éviter le trafic de transit au centre-ville de Martigny, respectivement le trafic parasite en recherche de places de stationnement. L'enjeu est également de clairement identifier les parkings situés à proximité des nœuds de transports pouvant favoriser le report modal (P+rail ou P+R). Deux parkings de covoiturage se situent aux environs des jonctions autoroutières.

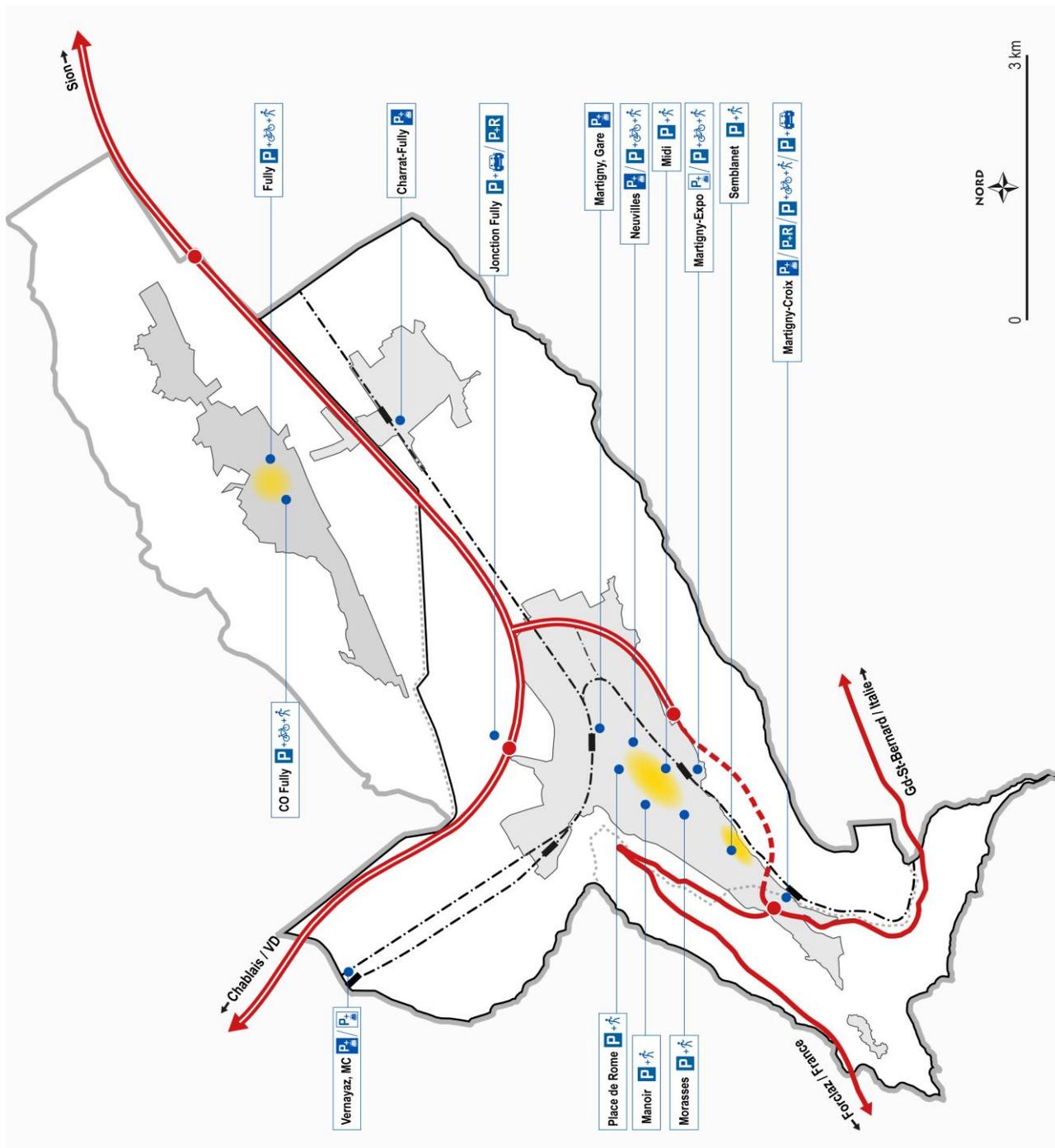
#### **Objectif indicateur MOCA – Accidents**

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

#### **Conformité aux exigences des planifications supérieures**

##### **PDc (C.5 et D.4)**

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



**Concept stationnement et hiérarchisation**

- Réseau autoroutier et jonction (transiter)
- Réseau routier international (transiter)
- P+train (voiture + train)
- P+bus (voiture + train)
- P.R. Parking-relais (voiture + bus)
- P+car Parking de covoiturage
- P+car+bike Parking de captage autour des hypercentres (voiture + vélo et/ou marche)
- Espaces publics de qualité

- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2020  
V2, 11.02.2021

Figure 9 – Concept stationnement et hiérarchisation

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

- a. Concentrer le trafic de transit sur l'autoroute et encore mieux exploiter le potentiel de l'A9 et de la H21 pour protéger les centres de localités.
- b. Création d'une nouvelle liaison routière Nord-Ouest reliant la route d'Ottan à la rue du Léman pour compléter le concept d'accessibilité en anneaux.
- c. En sortie d'autoroute (jonction Fully), aménager des contrôles d'accès pour maîtriser le trafic et l'orienter de manière volontariste sur le réseau routier structurant (Charrat via la rue des Grandes-Maresches et Vernayaz/Salvan via la route d'Ottan).
- d. Requalifier les axes à fort trafic en traversée de localité en faveur des modes doux et une meilleure intégration urbanistique.
- e. Mettre en œuvre une signalisation et un jalonnement pour guider de manière volontariste les automobilistes vers le(s) bon(s) parking(s) selon leur lieu de destination.

**S.TIM.2 Gestion volontariste du stationnement**

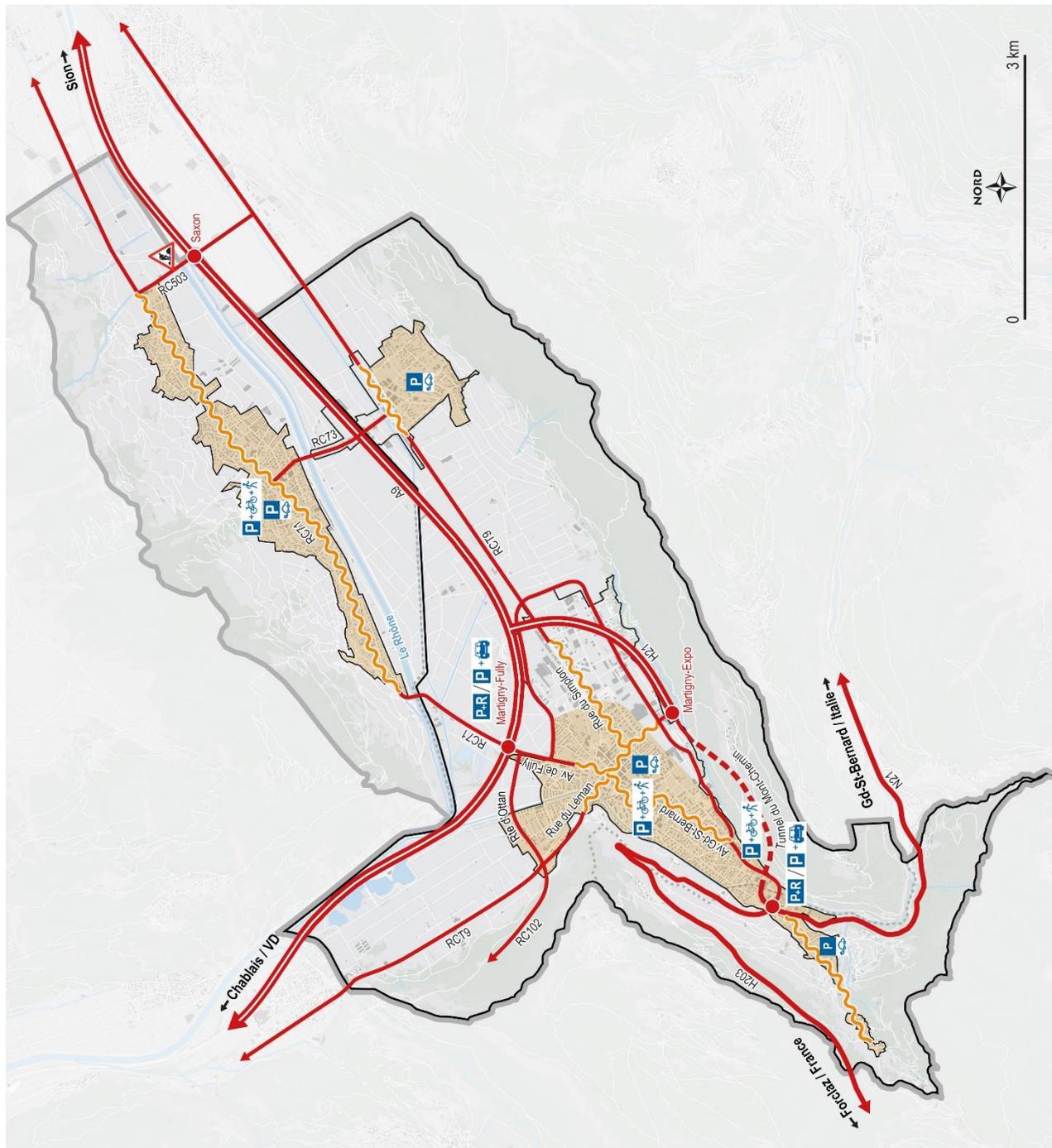
- a. Adapter les tarifications en fonction des besoins et des opportunités (traitement différent par secteur) de manière à concentrer la voiture hors des secteurs à enjeux.
- b. Favoriser les pratiques multimodales en définissant une politique de stationnement pour les parkings hors de l'hypercentre (P+marche, P+vélo).
- c. Ajuster la politique de stationnement sur fonds privé dans les règlements communaux (RCCZ) ou les plans d'aménagement détaillés (PAD) vis-à-vis des besoins et des opportunités (traitement différent par secteurs, introduction de minimums et/ou de maximums, introduction de ratios pour le stationnement vélos, etc.).
- d. Proposer des solutions pour les rénovations aux centres de localité qui n'ont pas nécessairement l'espace pour aménager leur place de parc privé (parkings centralisés, parkings mutualisés, partage de véhicules).

**S.TIM.3 Favoriser la mobilité électrique**

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

**S.TIM.4 Sécuriser le réseau routier**

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



**Stratégie MOBILITE**  
**Transports individuels motorisés**

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

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

**S.TIM.2 Gestion volontariste du stationnement**

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

**S.TIM.3 Favoriser la mobilité électrique**

- Réseau de bornes de recharges

**S.TIM.4 Sécuriser le réseau routier**

- Assainissement des points noirs

- Périmètre VACo
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2020  
V3\_10.02.2021

Figure 10 – Stratégie transports individuels motorisés