

4. Stratégies sectorielles

4.1. Stratégie mobilité

4.1.1. Transports publics

Besoins d'action

- Améliorer qualitativement l'accès aux transports publics pour favoriser le report modal des transports individuels motorisés vers transports publics pour les déplacements de/vers l'agglomération (échelle régionale du PDi).
- Tirer profit des énergies renouvelables ainsi que des nouvelles technologies pour une mobilité plus durable.
- Répartir plus efficacement les dynamiques territoriales tout en coordonnant leur planification avec le réseau de transports publics et de mobilité douce.
- Faciliter les accès en transports publics et en mobilité douce à la zone industrielle.
- Renforcer la desserte des villages de coteau par les transports publics et/ou les modes doux (examen au cas par cas).

Le réseau de transports publics de l'agglomération (routier et ferré) est relativement dense. La desserte actuelle est correcte et cela reste valable pour un futur proche car les réserves significatives en zone logements pour Martigny et Fully mobilisables avant cinq ans se situent à proximité des axes de transports publics existants.

L'enjeu consiste surtout à exploiter et améliorer ce réseau au maximum en le renforçant sur de nombreux aspects.

Le réseau ferroviaire structurant doit être mis en valeur notamment par l'amélioration de ses interfaces. La stratégie principale le concernant consiste à mettre l'accent sur l'accessibilité et l'attractivité de ses haltes pour optimiser la mobilité combinée (marche/vélo + transports publics, voiture + transports publics, etc.).

Le réseau de bus a récemment été révisé (tracé, cadences, etc.) pour optimiser la desserte des quartiers de Martigny, mais quelques améliorations restent nécessaires afin de proposer un service de qualité aux zones aujourd'hui peu ou moins bien desservies.

Un des principaux besoins d'action reste la desserte des villages de coteaux. Si la problématique pour les vallées latérales (Vallée du Trient, Entremont) est réglée par le rail, il reste à assurer et améliorer la desserte transports publics des localités de Ravoire, Chemin ou encore Chiboz.

Objectifs indicateurs MOCA

N°1 Répartition modale

L'amélioration des transports publics, tant du point de vue de leur efficacité que de leur accessibilité vise à augmenter la part des transports publics dans les distances quotidiennes.

N° 3 Répartition de la population en fonction des classes de desserte

L'amélioration du réseau ainsi que la densification stratégique dans les secteurs bien desservis par les transports publics permet d'augmenter le nombre d'habitants dans les classes de desserte de qualité A à C.

N°4 Répartition des emplois en fonction des classes de desserte

L'amélioration du réseau ainsi qu'une répartition réfléchie des dynamiques territoriales en fonction des transports publics permet d'augmenter le nombre d'habitants dans les classes de desserte de qualité A à C.

Conformité aux exigences des planifications supérieures**Projet de territoire**

- *Exploiter la complémentarité des modes de transports.*
- *Faire concorder le développement du système des transports et le développement territorial.*

PDC (C.5, D.1, D.2, D.3 et D.6.)

- *Coordonner l'urbanisation et les transports.*
- *Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes et vers les centres.*
- *Mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement.*

S.TP.1 Assurer une desserte complète du territoire de l'agglomération

- a. Stratégie d'arrêts en traversée de Martigny en proposant de nouveaux arrêts (Martigny-Expo qui remplacera Martigny-Bourg) ou en améliorant le potentiel des arrêts existants (Les Fumeaux pour le quartier du Milieu qui s'urbanise très fortement).
- b. Renforcer la desserte des zones à concentration d'habitants et d'emplois (Fully, zone industrielle et artisanale de Beignoux, etc.).
- c. Lorsque pertinent, une liaison par câble peut se substituer au bus (voire à la voiture) pour franchir une topographie escarpée (Ravoire, Chiboz) en fonction des développements urbains et des opportunités, mais aussi de la possibilité d'intégration au trafic régional voyageurs (TRV).

S.TP.2 Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

- a. Augmentation des cadences sur les axes à forte demande (Fully-Martigny) avec, à terme, un objectif au quart d'heure en heures de pointe (à noter que les courses supplémentaires vis-à-vis des tables de l'OFT sont à la charge des communes desservies).
- b. Réaménagements routiers en faveur des bus afin de faciliter leur progression dans les secteurs d'entrée en ville congestionnés (voie bus permettant de remonter les files d'attente).
- c. Réduction des désagréments liés aux transferts modaux (temps de parcours, correspondances, etc.) pour disposer de plateformes multimodales (ou hub de transport) efficaces.
- d. Disposer d'un réseau de bus d'agglomération électrique.

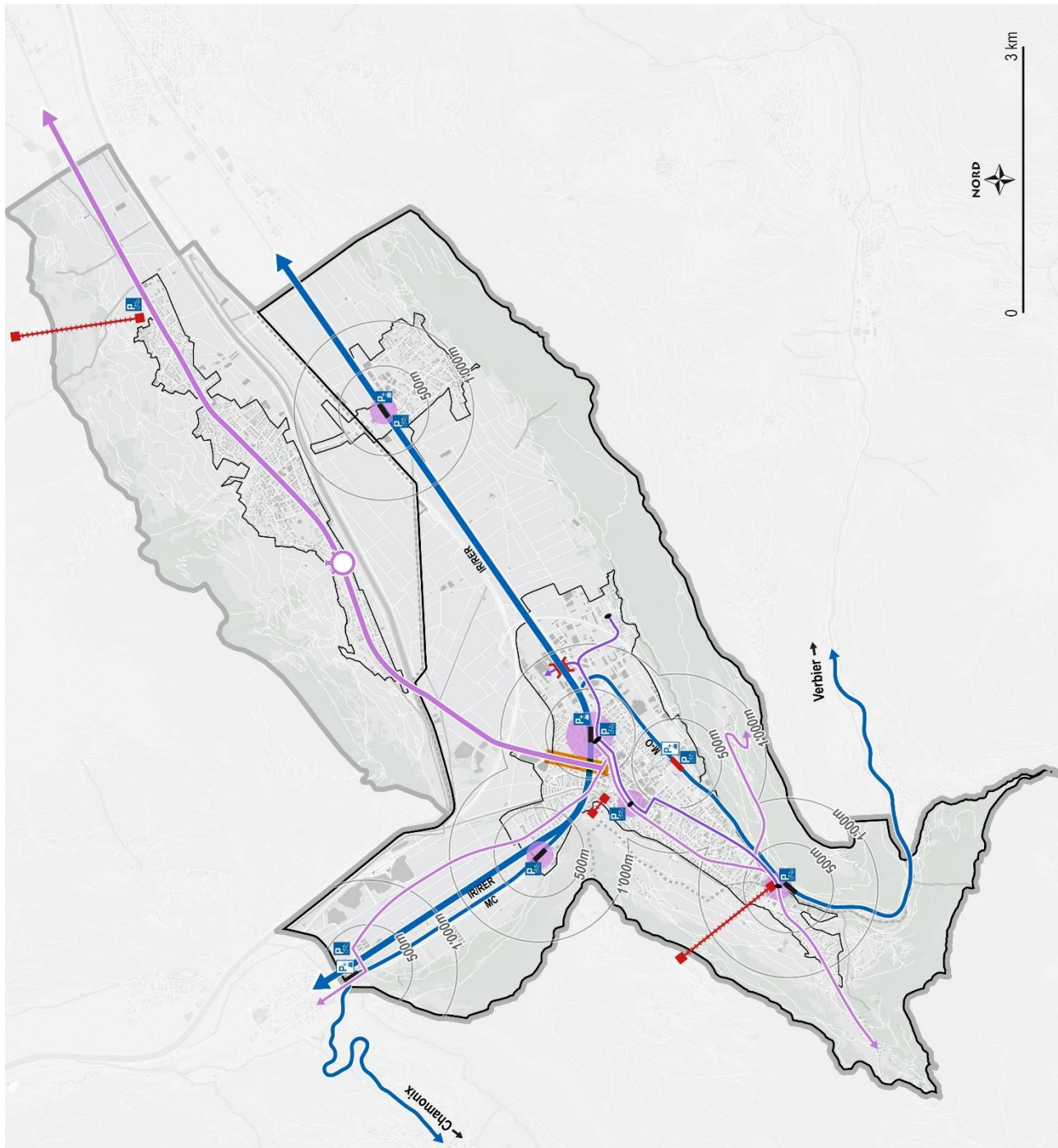
S.TP.3 Valoriser les interfaces de transports

- a. Renforcer les rabattements voiture et vélo vers les gares en proposant du stationnement adapté selon les modes (P+rail ou Bike+rail).
- b. Améliorer les accès modes doux (maillage, sécurité des cheminements d'accès pour les piétons et les vélos) et les accès pour les personnes à mobilité réduite (mise en conformité des arrêts selon la LHand).
- c. Animation et requalification de ces nœuds intermodaux afin d'en faire des lieux de vie ou des centralités en portant une attention particulière au traitement de l'espace public (zone d'attente de qualité).
- d. Proposition d'une desserte saisonnière hiver-été pour les touristes avec du stationnement en plaine (à Martigny-Bourg ou à Vernayaz) pour poursuivre en train (pour les domaines de Verbier/Pays du St-Bernard respectivement pour les Marécottes).

S.TP.4 Amélioration des qualités de services pour les usagers

- a. Simplification au niveau des titres de transport (communauté tarifaire).
- b. Communication unique via des supports efficaces (carte des réseaux).
- c. Faciliter l'embarquement des vélos dans les bus et les trains régionaux.

Ces stratégies ont pour but de faire diminuer la part modale du transport individuel motorisé (indicateur MOCA n°1) au profit des transports publics.



Stratégie MOBILITE Transports publics

S.TP.1. Assurer une desserte complète du territoire d'agglomération

- Réseau ferroviaire IRER / MC / MO
- Halte existante / nouvelle
- Réseau de bus d'agglomération (trafic régional / local)
- Liaison par câble projetée
- Franchissement adapté aux bus

S.TP.2 Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs

- Augmenter progressivement le niveau de service (cadences et amplitude horaire)
- P+Rail
- Stationnement vélo sécurisé

S.TP.3. Valoriser les interfaces de transports

- Traitement qualitatif des interfaces / hubs de transports
- Parking + desserte touristique

S.TP.4. Améliorer la qualité des services pour les usagers

- Amélioration des conditions de circulation des bus

- Périmètre VACO
- Périmètre fonctionnel
- Limite communale

Infographie Citec / nomad 2020
V4, 24.02.2021

Figure 5 – Stratégie transports publics