

### 6.2.3. Transports individuels motorisés

L'agglomération bénéficie d'un réseau autoroutier performant 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 pour 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 112). Ce dernier détermine les principaux parkings et leur fonctionnalité (P+rail, P+R, parking de covoiturage ou par-

king de captage). La mise en œuvre des nouveaux parkings autour des centres se fait au profit de la qualité de l'espace public et la suppression de places de stationnement sur voirie. 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 à la 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.

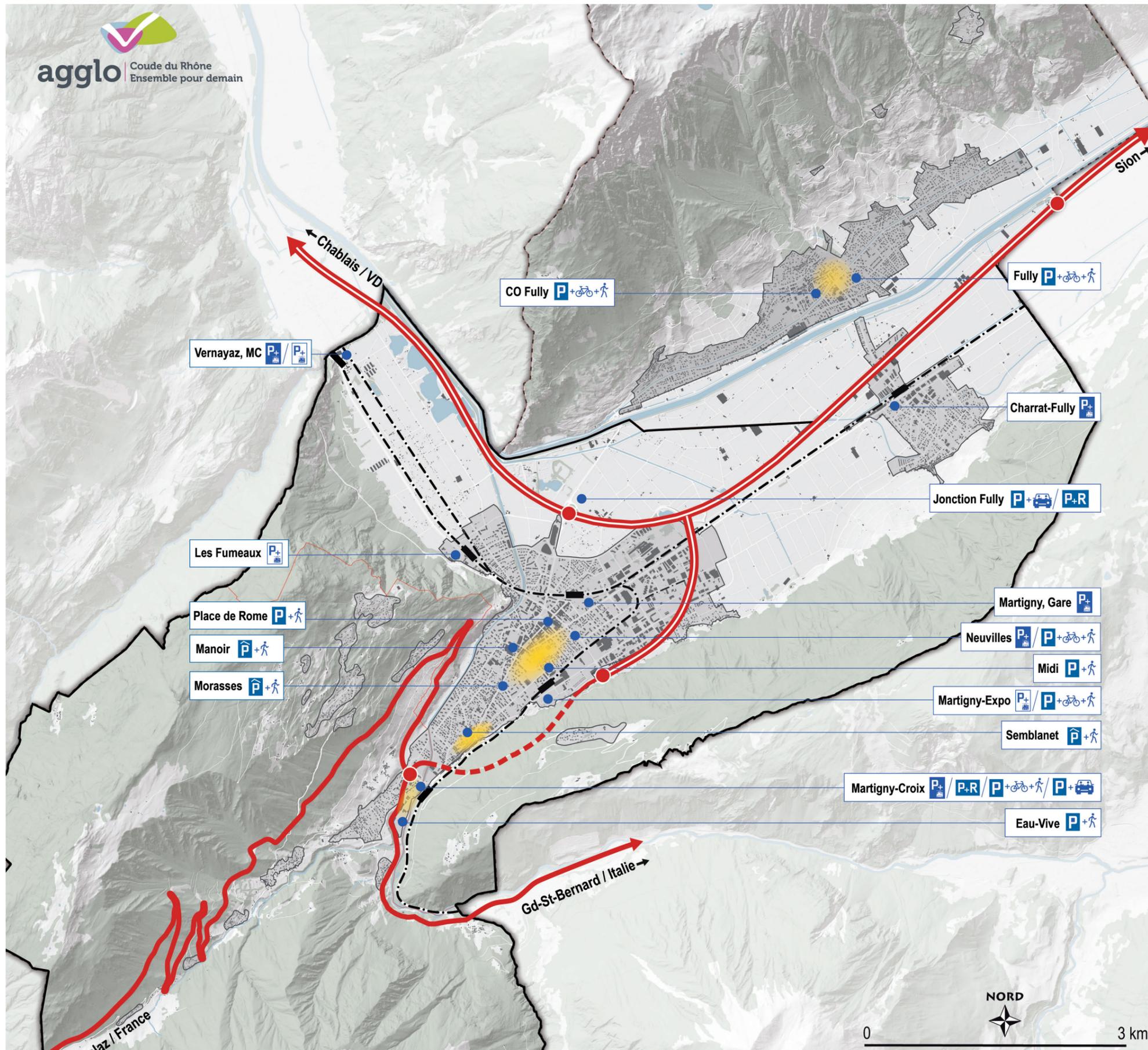
#### Impact des stratégies sur les indicateurs MOCA

##### N°2 Accidents

Le report du trafic de transit ainsi que la requalification des axes routiers en traversée de localité agissent 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+rail (voiture + train)
-  P+rail à destination des stations touristiques (voiture + train)
-  Parking-relais (voiture + bus)
-  Parking de covoiturage
-  Parking en surface / souterrain 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 2021  
V3, 15.03.2021

Figure 112 – 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. Créer une nouvelle liaison routière Nord-Ouest reliant la route d'Ottan à la rue du Léman pour compléter le concept d'accessibilité en anneaux (en lien avec la suppression éventuelle de la RC339 en raison de la troisième correction du Rhône et, en conséquence, au profit de la mobilité douce).
- 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 urbaine.
- 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 Sécuriser le réseau routier**

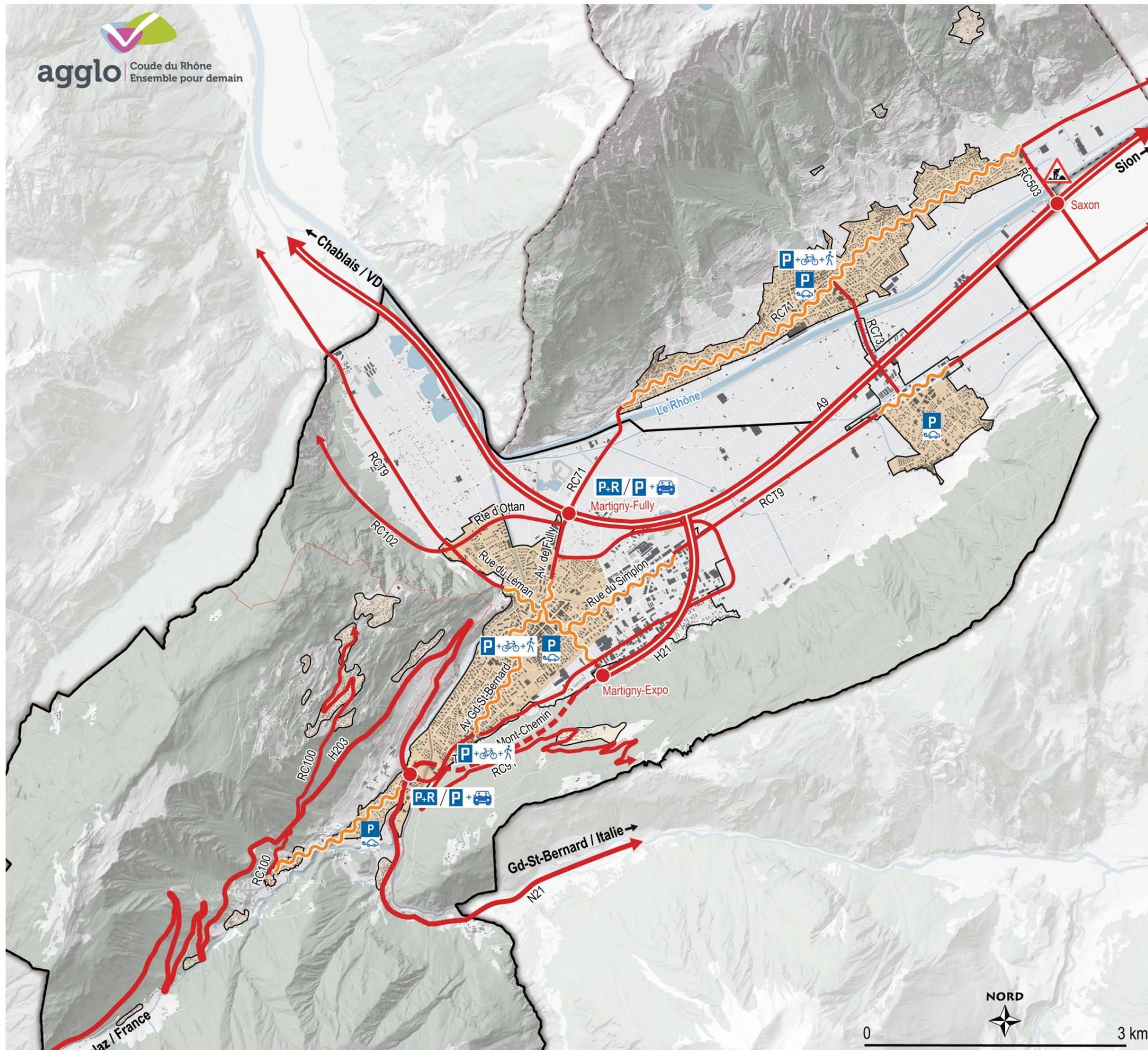
- a. Assainir les points noirs du réseau routier (jonction de Saxon).

### **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 Gérer de manière volontariste le 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 (harmonisation des politiques de stationnement sur fonds public).
- 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 privée (parkings centralisés, parkings mutualisés, partage de véhicules).



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

**S.TIM.2 Sécuriser le réseau routier**

-  Assainissement des points noirs

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

-  Assainissement des points noirs

**S.TIM.4 Gestion volontariste du stationnement**

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

-  Périmètre VACo
-  Périmètre fonctionnel
-  Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021  
V4, 15.03.2021

Figure 113 – Stratégie transports individuels motorisés